



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



DÉLÉGATION GÉNÉRALE
AU DÉVELOPPEMENT
de l'Axe Nord

ACTES SÉMINAIRES 2021

Nouvelle(s) Frontière(s)

en partenariat
avec





Georges-François LECLERC

*préfet de la région Hauts-de-France,
préfet de la zone de défense et de sécurité Nord,
préfet du Nord*

Entre février et juin 2021, la préfecture de région des Hauts-de-France, Sciences Po Lille et l'École supérieure de journalisme de Lille ont organisé un cycle de quatre séminaires sur l'impact des frontières sur les Hauts-de-France.

Ces échanges débutaient quelques semaines seulement après la sortie du Royaume-Uni de l'union douanière et du grand marché intérieur européen, respectivement créés le 1er juillet 1968 et le 1er janvier 1993, pour permettre la libre circulation des marchandises au sein des États-membres.

47 ans après l'entrée du Royaume-Uni dans la communauté économique européenne, une frontière tierce pleine et entière était rétablie sur le littoral de la Côte d'Opale.

L'événement était inédit et l'appréhension de ses conséquences particulièrement difficile. Le passage de la frontière sera moins fluide pour les marchandises et aussi pour les personnes et cet effet devrait aller croissant, au fur-et-à-mesure du rétablissement des contrôles et de l'accroissement de la divergence normative, objectif affiché par les Britanniques.

Le Brexit rend particulièrement nécessaires les réflexions et échanges intervenus lors de ces quatre séminaires rassemblant élus, chercheurs, représentants de l'État ou des collectivités territoriales et professionnels. Cette pluralité de regards permet d'aborder de très nombreuses dimensions de l'accord de retrait britannique et ses conséquences possibles.

Plus fondamentalement, ces tables rondes ont permis d'explorer l'identité frontalière des Hauts-de-France. Le voisinage des deux pays étrangers, l'un, la Belgique, membre de l'Union européenne, l'autre, le Royaume-Uni, État tiers, ont façonné et continueront de façonner notre région.

Cette situation frontalière est facteur d'enrichissement et d'opportunités pour notre région. De grandes infrastructures comme le tunnel sous la Manche hier ou la liaison Seine- Escaut demain sont là pour aider à saisir toutes les opportunités.

Elle nécessite aussi de développer les instruments adaptés (Comité du détroit, groupements européens de coopération territoriale...) pour gérer les enjeux partagés, depuis la gestion de l'espace maritime jusqu'aux multiples enjeux de coopération quotidienne dans l'Eurométropole.

Entre rupture et continuité, les questions posées par les « nouvelles frontières » sont stimulantes. J'invite les lecteurs à explorer les contenus, synthétiques ou exhaustifs de ces échanges et à les prolonger s'ils le souhaitent par les lectures complémentaires proposées. Ces travaux ont en effet vocation à nourrir les réflexions de chacun et à nourrir les débats collectifs qui ne manqueront de continuer à intervenir sur le thème de la frontière.



Présentation

Dans le contexte du **Brexit**, la **délégation générale au développement de l'axe Nord (DGDAN)** a organisé, en partenariat avec Sciences Po Lille et l'École supérieure de journalisme de Lille (ESJ), un cycle de quatre séminaires, de février à juin 2021, consacrés à l'impact des frontières sur les Hauts-de-France.

Chacun de ces séminaires a abordé une thématique donnée pour la mettre en perspective l'ensemble des enjeux du sujet et donner la parole à une pluralité d'acteurs : représentants de l'État, chercheurs, élus, professionnels...

Le cycle poursuivait quatre objectifs :

- impulser une dynamique de recherche ;
- informer les publics concernés (entreprises, collectivités...) en mettant à disposition des outils adéquats ;
- mobiliser l'ensemble des acteurs régionaux autour des enjeux ;
- anticiper les défis futurs.

En savoir plus

Découvrez les missions de la délégation générale au développement de l'axe Nord (DGDAN) en [cliquant ici](#).



RETROUVEZ LES VIDÉOS DES SÉMINAIRES

Séminaire n°1 : «La frontière franco-britannique et le Brexit : impacts et perspectives pour le transport marchand et les stratégies logistiques dans les Hauts-de-France»

15/02/2021 - 14h00-16h00

Ce premier séminaire a permis de revenir sur les principaux effets du Brexit dans le domaine de la logistique et du transport de marchandises transmanche. Les intervenants ont particulièrement insisté sur l'émergence d'un nouveau paradigme économique pour la région Hauts-de-France : le Brexit comme le début d'une nouvelle étape et d'une opportunité singulière pour la région.

Retrouvez le replay du séminaire du 15/02/2021 [en cliquant ici](#).

Retrouvez la [synthèse des échanges](#).

Séminaire n°2 : «Les identités frontalières et transfrontalières dans les Hauts-de-France : dynamiques socio-économiques et mobilités des personnes au quotidien»

19/04/2021 - 14h00-16h00

Le deuxième séminaire a porté sur les identités frontalières et transfrontalières. Plus particulièrement, il a abordé les questions relatives aux mobilités, aux échanges et aux relations entre individus entre la France, la Belgique et le Royaume-Uni qui interrogent la nature atypique des bassins de vie frontaliers. Plus qu'une limite, la frontière offre de nombreuses opportunités qui contribuent au dynamisme de ces territoires. Ce séminaire avait également pour objectif de décrire les interactions frontalières au cœur desquelles se trouvent les Hauts-de-France.

Retrouvez le replay du séminaire du 19/04/2021 [en cliquant ici](#).

Retrouvez la [synthèse des échanges](#).

Séminaire n°3 : «Stratégies territoriales et coopérations transfrontalières: quelle(s) (ré)organisation(s) pour les Hauts-de-France?»

10/05/2021 - 14h00-16h00

Ce troisième séminaire a porté sur les bassins de vie frontaliers au sein desquels se structure une coopération entre acteurs locaux. À une échelle plus large, cette coopération transfrontalière existe à la fois autour de grands projets régionaux et interrégionaux d'aménagement du territoire, mais également dans la coordination de l'action publique de différentes collectivités locales. Deux projets ont été plus particulièrement abordés : d'une part, le Canal Seine-Nord Europe ; d'autre part, le Comité du Détroit.

Retrouvez le replay du séminaire du 10/05/2021 [en cliquant ici](#).

Retrouvez la [synthèse des échanges](#).

Séminaire n°4 : «Manche/mer du Nord : "coopétition" autour d'un espace maritime et portuaire à partager ?»

28/06/2021 - 14h00-16h00

Avec le Brexit, la frontière maritime franco-britannique ouvre un nouveau chapitre de son histoire. La Manche, un espace maritime restreint mais également une zone d'intenses activités économiques, touristiques et de transport, fait ainsi face à des défis et à des conflits d'usage de plus en plus nombreux en mer. Sur le littoral, la compétition est également de mise entre ports et grandes alliances interportuaires. À l'échelle du Range Nord européen, entre Hambourg et Le Havre, les ports belges et néerlandais dominent le trafic maritime européen, encerclés par de grands ensembles allemands et français compétitifs en Manche et en mer du Nord. Les liens étroits entre activités en mer et sur le littoral contribuent au dynamisme économique, commercial et industriel de ce bassin d'Europe du Nord.

Retrouvez le replay du séminaire du 28/06/2021 [en cliquant ici](#).



DÉLÉGATION GÉNÉRALE
AU DÉVELOPPEMENT
de l'Axe Nord

15 février 2021

SÉMINAIRE 1

La frontière franco-britannique et le Brexit :
impacts et perspectives pour le transport
marchand et les stratégies logistiques
dans les Hauts-de-France

La frontière franco-britannique et le Brexit : impacts et perspectives pour le transport marchand et les stratégies logistiques dans les Hauts-de-France

Sous le parrainage de Bruno FONTAINE, président de Norlink Ports



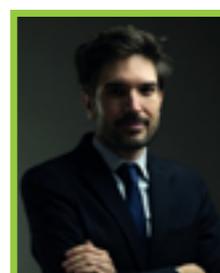
Le Royaume-Uni n'a jamais fait partie de l'espace Schengen. Pour autant, son appartenance au marché intérieur de l'Union européenne permettait un assouplissement des contrôles et restrictions à la frontière franco-britannique. Depuis la mise en œuvre du Brexit, cette frontière s'impose dans l'esprit des acteurs publics, privés et politiques et semble à rebours de l'histoire communautaire des trente dernières années.

Avec les interventions vidéo de :

Franck Grimonprez

Bruno Fontaine

“ Ce qui est frappant, par rapport à l'heure actuelle, c'est qu'on se rend compte d'une certaine réversibilité des processus dans le temps. On avait pu avoir l'idée que les frontières relevaient de l'ordre de l'aboli, du dépassé. On se rend compte que les frontières peuvent connaître des évolutions, des histoires dans le temps. ”



Étienne Peyrat

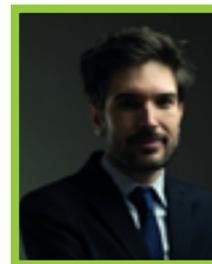
Table ronde 1 : Introduction : la notion de frontières



Philippe Voiry est, depuis 2020, ambassadeur pour les commissions intergouvernementales, la coopération et les questions frontalières. Ancien conseiller diplomatique du préfet de la région Grand Est (2016-2020), il a également été en poste en Russie en 2005-2009 et 2013-2016.

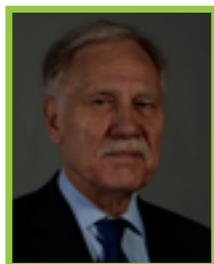


Paul-François Schira est maître des requêtes au Conseil d'État depuis 2017 et sous-préfet chargé de mission auprès du préfet de région de 2019 à 2021. Il est en charge de la coordination des acteurs de l'État dans le contexte du Brexit et des politiques régaliennes. Il est un ancien élève-fonctionnaire de l'ENA (promotion « Georges Orwell », 2016).



Étienne Peyrat est maître de conférences en Histoire contemporaine à Sciences Po Lille. Ancien élève de l'ENS de Paris, il obtient l'agrégation en 2012 et est docteur en histoire depuis 2015. Il est spécialiste de l'histoire des frontières et a notamment travaillé sur le Caucase et l'espace post-soviétique.

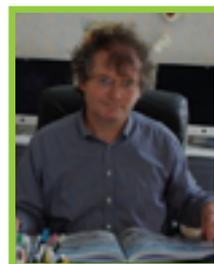
Table ronde 2 : La frontière franco-britannique et le Brexit : impacts et perspectives pour le transport marchand et les stratégies logistiques



Dominique Riquet est député européen depuis 2009 et membre du Parti radical. Il a été maire de Valenciennes entre 2002 et 2012, ainsi que conseiller régional dans le Nord-Pas-de-Calais (1992-2009). Il est actuellement membre de la commission des transports et du tourisme au Parlement européen.



Jean-Michel Thillier est directeur interrégional des douanes et droits indirects dans les Hauts-de-France depuis 2020 et directeur de projet Brexit depuis 2017. Précédemment directeur général adjoint des douanes, il a également été membre du cabinet de Thierry Breton, ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie entre 2005 et 2007.



Jean-Marc Joan est maître de conférences en Géographie à l'Université Littoral-Côte d'Opale. Il est docteur en géographie de l'Université de Lille 1 (1995) et est spécialisé dans les missions relatives aux échanges anglo-continentaux (transmanche) depuis plus de deux décennies.



France Beury est directrice des affaires publiques chez TLF. Elle est avocate, spécialisée en droit du commerce international. Elle a auparavant exercé comme responsable juridique et douane auprès d'une société de vente en ligne de vins et spiritueux (2018-2019) et comme avocate fiscaliste (2013-2016).

1. La " frontière " : un mot, plusieurs sens

Le Brexit nous amène à (re)penser le sens à donner aux « frontières ». En effet, deux visions des espaces frontaliers peuvent être opposées. D'une part, les tenants de la « ligne » estiment que les frontières sont une démarcation claire entre des espaces politiques et juridiques distincts. Cette délimitation administrative s'impose dès lors à toute similitude culturelle, linguistique ou historique entre les populations de part et d'autre. D'autre part, les tenants de la « zone » considèrent la frontière comme un espace traversé par de nombreuses dynamiques socio-économiques. Dans ces bassins de vie, à cheval sur les limites étatiques, plusieurs espaces se superposent : linguistiques, culturels, économiques... La zone frontalière ou transfrontalière dispose ainsi de caractéristiques uniques, qui contribuent à sa richesse et à son attractivité.



« Une frontière au sens d'espace est une superposition de différentes frontières qui n'ont pas nécessairement les mêmes contours. [...] Cette superposition donne vie à cet espace. » Philippe Voiry

Un consensus demeure au sujet des frontières : la proximité entre des territoires juridiquement, politiquement et économiquement différents est une source d'opportunités. En traversant une frontière, on cherche souvent une forme d'exotisme ; la différence devient un facteur d'attraction plus que de répulsion. L'UE s'est attelée à mettre en valeur des espaces frontaliers trop souvent marginalisés et à valoriser les perspectives uniques qu'ils pouvaient offrir. Dans le cadre communautaire, la frontière est donc à la fois une zone d'échanges et de liens entre populations, mais également une zone de distinction entre des territoires dont les différences sont préservées. La reconnaissance

et l'affirmation d'une frontière est donc paradoxalement une condition essentielle à l'existence d'échanges intenses.

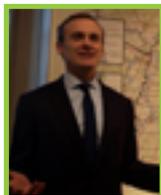


« Parce qu'elle est justement gage de confiance d'un corps politique singulier, je pense que [la frontière] permet de faire apparaître des choses, de les révéler. » Paul-François Schira

Le Brexit permet d'apprécier l'absence de naturalité des frontières, leur capacité à évoluer, se transformer. Depuis le 1er janvier 2021, la possibilité pour le Royaume-Uni d'abandonner le corpus normatif communautaire, en matière de règles sanitaires, phytosanitaires et vétérinaires par exemple, ajoute de nouvelles missions à la frontière franco-britannique, rendant ainsi les contrôles plus nombreux et plus contraignants. Cette fonction à géométrie variable de la frontière a également des implications sur les activités économiques et les flux commerciaux transfrontaliers. Craignant un Brexit sans accord, de nombreuses entreprises britanniques ont importé massivement des marchandises en novembre et décembre 2020, donnant lieu à d'importantes files de poids-lourds le long du littoral du Nord et du Pas-de-Calais. Ces mêmes flux ont fortement diminué durant les premiers mois de 2021.

La frontière est et reste donc un outil à disposition de l'autorité politique, mobilisable dans le cadre de politiques publiques spécifiques. Qu'il s'agisse de la circulation des personnes dans le contexte du COVID-19 ou de la crise migratoire ou de celle des poids-lourds en provenance du Royaume-Uni, l'ouverture et la fermeture des frontières sont des réponses envisageables. Le vrai défi dans le cas du Brexit est préserver la fluidité du passage des marchandises à la frontière, dans un contexte

de renforcement des contrôles douaniers, sanitaires et administratifs. La « frontière intelligente » est ainsi un dispositif qui a été élaboré pour concilier ces deux impératifs en apparence contradictoires. Les premiers mois de 2021 ont permis d'attester l'efficacité de cet outil.



« C'est la frontière intelligente qui permettra de tirer le meilleur parti de la situation qui est née du Brexit et nous a obligés à nous adapter dans un temps record pour continuer à préserver nos liens commerciaux et peut-être même à en gagner d'autres. » Philippe Voiry

Si le Brexit est un éloignement du Royaume-Uni vis-à-vis de l'UE et de la France en particulier, il constitue aussi une clarification de la relation commerciale entre ces différents acteurs. De

nombreux contentieux ont opposé par le passé Londres aux acteurs continentaux après des accusations de manquements à ses devoirs de contrôle des marchandises en provenance de pays tiers. Depuis janvier 2021, la multiplication du nombre de formalités et d'inspections à la frontière contribue à clarifier la situation. Pour un fonctionnement optimal, cette frontière doit reposer sur une étroite coopération entre France et Royaume-Uni ; le dialogue n'est ainsi pas rompu. Si le cadre juridique des échanges commerciaux change, la confiance, elle, doit demeurer.



« À l'union on essaye de substituer l'unité, c'est-à-dire une gestion commune. [...] Cette idée de co-gestion des frontières est importante. » Étienne Peyrat

2. Le Brexit, la frontière et le commerce transmanche : une difficile équation

La sortie effective du Royaume-Uni de l'UE le 31 décembre 2020 a représenté un vrai défi auquel la France a du faire face. Dans ce contexte, la mise en place de la frontière intelligente a été un réel succès : les files de poids-lourds attendues début 2021 dans les Hauts-de-France ne se sont pas constituées ; les frictions administratives à la frontière ont été moins nombreuses que prévues. Fin 2020, le vrai défi était celui de la formation et de la coordination des acteurs publics. Depuis janvier 2021, l'enjeu principal est celui de la communication et de la sensibilisation des acteurs privés du transport de marchandises aux nouvelles règles en vigueur.



« Notre enjeu principal est de communiquer sur notre frontière intelligente, d'habituer les gens à ces nouvelles formalités. A force de communication, on aura la possibilité de rester un acteur majeur de passage et une zone intéressante pour les flux. »
France Beury

Les Hauts-de-France captent plus de 60% du trafic transmanche, depuis et vers le Royaume-Uni. 80% de ces flux d'export et d'import viennent ou sont destinés à d'autres pays que la

France. Les trois ports marchands du détroit du Pas-de-Calais, Dunkerque, Calais et le port sec de Getlink, sont donc des places commerciales stratégiques d'échelle européenne. La capacité à contrôler efficacement les marchandises transitant par la frontière franco-britannique est donc un enjeu majeur.

Cette situation est relativement inédite, dans l'UE mais aussi dans le monde. Elle fait appel à de nouveaux savoir-faire et à de nouvelles compétences, et met également certaines professions sous les projecteurs, à l'image des représentants en douane.



«On manque de compétences en matière logistique et douanière. [...] Pour notre capacité à nous développer, il nous faut des gens qui soient capables de prendre en charge et d'organiser un transport. Le système universitaire de formation ne produit pas assez de ces personnes qui sont aujourd'hui recherchées.»

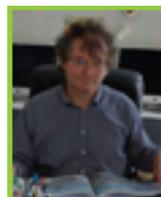
Jean-Michel Thillier

La traversée de la frontière est désormais le passage d'un système juridique à un autre. Au fond, elle interroge la capacité de l'UE et du Royaume-Uni à limiter la divergence de leurs cadres normatifs respectifs. Comment garantir un niveau de concurrence équitable entre acteurs économiques britanniques et européens ? Le risque d'une course au moins disant est non-négligeable. Certains s'inquiètent côté français des pratiques des ports belges et néerlandais ; à l'inverse, d'autres ont pu considérer la frontière intelligente française comme une interprétation souple du droit communautaire. La Commission européenne reste néanmoins la garante du respect des normes par les différents États membres et elle est attentive au respect par le Royaume-Uni de ses engagements en matière de non-concurrence déloyale.

3. Faire du Brexit une opportunité de développement économique pour la région Hauts-de-France

Dans les ports du Déroit, 98% du trafic transmanche est « accompagné », c'est-à-dire que la remorque de marchandises est accompagnée d'un poids-lourd et de son chauffeur. Avec le Brexit et la pandémie de COVID-19, la compétitivité de ce mode de transport est amoindrie. Les démarches administratives plus nombreuses (immigration, contrôle COVID...) peuvent être désincitatives pour les chargeurs européens. Depuis janvier, de nouvelles lignes maritimes à destination des îles anglo-britanniques se développent, particulièrement dans le secteur du transport « non-accompagné » (ou NoNac), c'est-à-dire sans chauffeur et avec une remorque seule.

Le grand port maritime de Dunkerque a par exemple ouvert une ligne de ce type vers et depuis le port de Rosslare, en République d'Irlande.



« L'enjeu pour nos ports, c'est d'avoir des nouvelles lignes maritimes qui vont s'appuyer notamment sur le non-accompagné. Le non-accompagné est un levier pour les solutions intermodales.» Jean-Marc Joan

Cette montée en puissance du NoNac survient dans un contexte de baisse du trafic transmanche qui avait débuté avant le Brexit, dès 2018. Il faut ainsi envisager de nouveaux types de fret, alors que le verdissement du transport marchand est une priorité. La massification des transports et l'intermodalité sont deux pistes à privilégier. Elles nécessitent le développement du fret ferroviaire et fluvial, avec de nouvelles infrastructures et surtout des offres intermodales performantes et compétitives. Le NoNac nécessitant une prise en charge intégrale de son départ à son arrivée, les opérateurs des Hauts-de-France doivent se projeter au-delà des limites de leur région pour organiser les chaînes logistiques.

En tant que territoire stratégique et interface privilégiée dans les échanges entre le Royaume-Uni et l'UE, les Hauts-de-France doivent proposer des services logistiques à la hauteur des enjeux et de leurs ambitions. Certaines zones industrielles du littoral multiplient déjà

les implantations d'entrepôts et de plateformes logistiques, à l'image de la zone industrielle de la Turquerie à Calais. La diminution programmée des flux de marchandises transmanche n'est pas une fatalité, à condition de tirer parti des nouvelles opportunités offertes par le Brexit. Celui-ci est autant un défi qu'une potentielle nouvelle étape dans le développement économique de la région. La mise en place des conditions permettant d'attirer des entreprises doit être une priorité, alors même que ce sont les opérateurs de transports et les chargeurs qui réalisent les flux et qui créent des bassins d'emplois.

L'intégralité de ce premier séminaire et les entretiens avec Franck Gimonprez et Bruno Fontaine sont à retrouver [ici](#). La synthèse des échanges est également disponible [ici](#).

Rétablissement des formalités entre le Royaume-Uni et la France Le développement de la frontière intelligente

Jean-Michel Thillier est directeur interrégional des douanes et droits indirects dans les Hauts-de-France depuis 2020 et directeur de projet Brexit depuis 2017. Précédemment directeur général adjoint des douanes, il a aussi été membre du cabinet de Thierry Breton, ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie entre 2005 et 2007.

Le 1er février 2020, le Royaume-Uni (RU) sortait officiellement de l'Union européenne (UE), soit 47 ans après son entrée dans la Communauté économique européenne. S'en est suivie une phase de transition de 11 mois à l'issue de laquelle, le 1er janvier 2021, le pays a définitivement quitté l'Union douanière et le grand marché intérieur mis en place depuis le 1er janvier 1993 et instituant la libre circulation des marchandises entre les États membres de l'UE.

Cette sortie s'est traduite par la nécessité de rétablir, dès le 1er janvier 2021, les formalités douanières en frontière à la fois sur les flux de marchandises et sur celui des personnes en provenance ou à destination du RU. L'impact de ce rétablissement était particulièrement fort pour les sites de la façade Manche – Mer du Nord et notamment pour les points de passage des Hauts-de-France, les ports à ferries de Calais et Dunkerque et le tunnel sous la Manche, et sans comparaison possible avec les autres points de passage sur le range Nord (Zeebrugge, Anvers, etc.), ceci du fait de la très grande proximité du territoire britannique, de la volumétrie (environ 30 millions de voyageurs et 4,2 millions de poids lourds transitent chaque année via les Hauts-de-France), de la fréquence des rotations (près de 50 rotations de ferries par jour à Calais) et du temps de traversée très brefs (de 35 minutes pour le tunnel à 2 heures à peine pour les ferries).

L'autre spécificité des flux entre le RU et la France par rapport aux flux entre le RU et les autres États-membres, est qu'il s'agit d'un véritable trafic routier : les poids lourds – accompagnés de leur chauffeur dans 98% des cas dans les Hauts-de-France – quittent le terminal portuaire ou la zone du tunnel aussitôt après la traversée et leur débarquement (flux dit Roll on / Roll off – RoRo). Ce mode de transport est incompatible avec un arrêt systématique et de longue durée du camion pour effectuer les formalités douanières

en frontière comme cela était le cas avant 1993.

Aussi, pour maintenir l'attractivité des infrastructures de transports et logistiques des Hauts-de-France, la douane française a dû développer et mettre en œuvre des modalités nouvelles permettant à la fois de maintenir la fluidité du trafic, de préserver les intérêts financiers de la France et de l'Union européenne, mais aussi de protéger les citoyens : le système de frontière intelligente.

Ce nouveau processus de gestion des formalités à la frontière repose sur l'anticipation des formalités douanières et sanitaires, l'identification du camion à son arrivée à l'infrastructure de départ avant son chargement sur le ferry ou la navette grâce à ses plaques d'immatriculation et l'automatisation de la gestion et de l'orientation des flux dès le déchargement dans le port d'arrivée. Il repose sur un nouveau système d'information, le « SI BREXIT », qui sert d'interface entre les systèmes informatiques des compagnies maritimes et les systèmes de dédouanement existants.

Force est de constater, après plus d'un an et demi, que le double objectif de la mise en place de la frontière intelligente, à savoir conserver la fluidité du passage de la frontière trans-Manche tout en permettant aux opérateurs économiques de remplir leurs obligations réglementaires, a été pleinement rempli. En effet, calculé sur l'ensemble des camions qui traverse cette nouvelle frontière, on peut considérer qu'un camion sur 10 doit s'arrêter pour une formalité ou un contrôle, douanier et/ou sanitaire ; 9 camions sur 10 traversent donc sans aucun arrêt.

Toutefois, au-delà de ce bilan positif du rétablissement des formalités douanières entre le RU et la France, obtenu grâce à une préparation et à une organisation réussie, certains sujets devront encore faire l'objet d'un suivi rapproché comme celui relatif au rétablissement complet, maintenant reporté en 2023, des formalités douanières et sanitaires côté britannique.

Pour ce faire, la douane continuera, d'une part, son action d'accompagnement auprès des opérateurs économiques français afin de les informer et de les préparer et poursuivra, d'autre part, sa coopération technique avec les services britanniques en charge de la frontière, afin de s'assurer d'un fonctionnement optimal de cette nouvelle frontière et de renforcer encore l'attractivité des Hauts-de-France et de son hinterland (canal Seine-Nord Europe, développement du fret multimodal, ...).

Jean-Marc Joan

- **Quelle est la situation du trafic transmanche, et notamment du trafic de marchandises, sur les six premiers mois de l'année 2021 ?**

Les échanges transmanche ont retrouvé la croissance après la crise économique de 2008/2009 battant au fil des années tous les records historiques en termes de volumes de trafics. C'est à partir de 2017 que la tendance s'est inversée. Il y a un lien évident avec la situation du Brexit puisque la baisse n'a fait que s'accroître (-1% en 2017, -3% en 2018), puis la crise sanitaire est venue amplifier cette baisse structurelle (-7,5%).

- **Le développement de lignes maritimes reliant la côte d'Opale à l'Irlande ou la course au transport non-accompagné par les opérateurs annonce-t-il une modification structurelle du trafic commercial entre le continent européen et les îles anglo-britanniques ?**

Il convient quand même de rappeler qu'actuellement (données de 2019), le mode accompagné sur l'ensemble des liaisons Ro/Ro (+ Eurotunnel) avec les Îles Britanniques assure plus des 2/3 des trafics (70% exactement) et donc le solde, soit 30% est assuré par le mode non accompagné sous ses différentes formes. Il faut aussi rappeler que 87% des trafics accompagnés transitent par le Déroit, c'est-à-dire par les liaisons courtes à partir des ports de Calais et Dunkerque en lien avec Douvres et par le système de navettes d'Eurotunnel. Cela permet de situer l'enjeu.

- **Est-ce que le rapport entre accompagné et non-accompagné évolue ?**

Oui évidemment. Sachant qu'au début des années 2010, la part du non accompagné évoluait plutôt autour de 31%. Elle s'est ensuite érodée pour s'abaisser à 27%, niveau historiquement bas en 2016. Mais depuis, elle ne cesse de progresser. Le constat le plus récent marqué par une érosion des flux depuis 2018, témoigne d'une moindre baisse du mode non accompagné par rapport au mode accompagné. Donc oui, s'opèrent des modifications mais sans pour autant être des transformations radicales. Il semble toutefois assez cohérent que le phénomène se poursuive

car il est alimenté par de multiples facteurs. Cela devrait être une tendance lourde pour les prochaines années.

- **Quelles sont les adaptations ou les révolutions à engager pour que les territoires qui conservent l'avantage compétitif de la proximité géographique tirent tout le bénéfice du Brexit ?**

Dans la continuité du propos précédent, deux tendances émergent et devraient structurer le paysage transmanche dans les prochaines années. La première est l'enjeu pour les ports de s'inscrire dans des schémas de transport intégrés. Cela signifie qu'ils doivent disposer de plusieurs services maritimes associés à des services intermodaux (autoroutes ferroviaires comme offres de transport combiné plus classiques).

Cette intégration doit évidemment s'accompagner d'une intégration opérationnelle qu'elle soit technique, informatique tenant compte des contraintes réglementaires nouvelles associées au Brexit. Le second enjeu, probablement plus élargi concernant les ports bien évidemment mais qui peut être élargi à la région, est celui de la logistique avec les Îles Britanniques. Il est évident que s'ouvrent de nouvelles opportunités dans ce domaine en relation directe avec la recréation d'une frontière commerciale et réglementaire. Dans les deux cas, le positionnement du littoral régional (ports, villes, tunnel...) entrera en confrontation directe avec le Benelux. Sachant que ces derniers disposent aujourd'hui dans ces deux domaines, d'une réelle avance et d'atouts majeurs. Il faudra donc pour le coup une réelle mobilisation des acteurs de ces territoires. Certes, le système transmanche court restera résilient mais se joue l'enjeu du maintien des positions sur les flux et surtout, de la valorisation économique et sociale de ces flux.

Jean-Marc Joan est maître de conférences en géographie à l'Université Littoral-Côte d'Opale. Il est docteur en géographie de l'Université de Lille 1 (1995) et est spécialisé dans les missions relatives aux échanges anglo-continentaux (transmanche).

Pour aller plus loin

- Besse, Lucien. « L'impact du Brexit sur la logistique », Tribune, Les Echos, 4 décembre 2018.
- François, Étienne. « L'Europe et ses frontières – De la réalité historique aux défis contemporains », Communio, vol. 266, no. 6, 2019, pp. 67-78.
- Lautrédou, Diane-Isabelle. "Le Brexit réorganise le marché du fret Transmanche", Actu-Transport-Logistique.fr, 18 octobre 2021.
- Martin, Claude. « La remise en cause des frontières : une nouvelle représentation de la réalité européenne », La Revue des Sciences de Gestion, vol. 291-292, no. 3-4, 2018, pp. 35-40.
- Perrin, Thomas. « La frontière, espace de coopération. Illustration depuis l'Europe », L'Information géographique, vol. 85, no. 1, 2021, pp. 53-69.
- Van Driessche, Luc. "La logistique et le transport pourraient profiter du Brexit", L'Echo, 31 janvier 2020.

Toutes les sources sont disponibles en ligne et en accès libre.



DÉLÉGATION GÉNÉRALE
AU DÉVELOPPEMENT
de l'Axe Nord

19 avril 2021

SÉMINAIRE 2

Les identités frontalières et transfrontalières
dans les Hauts-de-France :
dynamiques socio-économiques et mobilités
des personnes au quotidien

Les identités frontalières et transfrontalières dans les Hauts-de-France : dynamiques socio-économiques et mobilités des personnes au quotidien

Sous le parrainage de Rudy DEMOTTE, président de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai



Si les frontières sont aisément visibles sur une carte, leurs effets empiriques dans le monde réel sont plus difficilement identifiables. À l'échelle des bassins de vie frontaliers, des dynamiques locales économiques, professionnelles, touristiques ou culturelles caractérisent des espaces placés de part et d'autre d'une frontière, mais étroitement intriqués. La zone frontalière n'est plus considérée seulement comme la marge géographique des États, mais comme un espace d'opportunités à part entière. Le principal défi, néanmoins, est d'atténuer les frictions juridiques, économiques ou politiques qui peuvent substituer, tout en garantissant la préservation des spécificités de ces territoires.

Avec les interventions vidéo de :

Dominique Persyn

Patrick Goldstein

Rudy Demotte

Bart Noels

Table ronde 1 : Interactions et adaptation des pratiques quotidiennes des habitants des Hauts-de-France avec la frontière



Thomas Perrin est maître de conférences, habilité à diriger des recherches (HDR), en aménagement du territoire et urbanisme à l'université de Lille depuis 2013, actuellement détaché à l'ENSA de Montpellier. Docteur en science politique de l'Institut d'études politiques de Grenoble, il est chercheur au laboratoire TVES et spécialiste des questions de coopération territoriale, de régionalisation et de politiques culturelles en Europe.



Loïc Delhuvette est directeur général de l'Agence transfrontalière de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai depuis 2016. Il est un spécialiste de la cohésion territoriale dans l'UE. Il a été chargé de mission sur les questions européennes et internationales à la mairie de Tournai et auprès des gouvernements de la Wallonie et de la Fédération Wallonie-Bruxelles.



Michel Boudoussier est ingénieur et directeur général adjoint Corporate du groupe Getlink depuis 2018. Il a également été directeur général adjoint Concession du groupe (2010-2018). Ancien élève de l'ENS et de l'École des mines, il a été conseiller technique auprès de Jean-Claude Gaudin, ancien ministre de l'Aménagement du territoire, de la Ville et de l'Intégration (1995-1997). Il est actuellement président de Norlink Ferroviaire.



Christine Gilloots est maire de la commune de Bray-Dunes depuis 2020 et ancienne adjointe chargée de la gestion entre 2014 et 2020. Elle est la vice-présidente de la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) en charge de la politique transfrontalière et l'une des représentantes de la CUD auprès du Groupement européen de coopération territoriale (GECT) Dunkerque-Flandre-Côte d'Opale.

Table ronde 2 : Populations et identités (trans-)frontalières : un état des lieux aux frontières franco-belge et franco-britannique



Bénédicte Grosjean estingénieur-architecte de l'École Polytechnique de Louvain (1995), docteur en urbanisme (2007) et professeur habilitée à diriger les recherches (2019). Grand Prix de la Thèse sur la Ville 2008, elle enseigne à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille depuis 2011. Chercheuse au laboratoire LACTH, elle s'est spécialisée sur les situations d'entre-deux.



Katarina de Fruyt est la directrice du GECT Dunkerque-Flandre-Côte d'Opale. Elle est également responsable de la coopération transfrontalière à la WVI (intercommunalité de la Flandre occidentale, en Belgique).



Bart Noels est un journaliste belge indépendant et rédacteur auprès des sites d'information Eurometropolis News Lille - Kortrijk -Tournai et Pasage Flandres- Westhoek.



Loïc Delhuvette est directeur général de l'Agence transfrontalière de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai depuis 2016. Il est un spécialiste de la cohésion territoriale dans l'UE. Il a été chargé de mission sur les questions européennes et internationales à la mairie de Tournai et auprès des gouvernements de la Wallonie et de la Fédération Wallonie-Bruxelles.



Joseph Lefebvre est maire de la commune de Bousbecque (59) depuis 2018. Il a été cadre de la fonction publique territoriale, notamment à la mairie de Tourcoing auprès de laquelle il a occupé les fonctions de Directeur général des services techniques entre 2008 et 2014. Il siège également au sein du conseil métropolitain de la Métropole européenne de Lille (MEL)

1. La frontière franco-belge à l'échelle des bassins de vie transfrontaliers

Entre la frontière franco-belge et la frontière franco-britannique, la question des bassins de vie frontaliers n'a évidemment ni la même importance, ni la même sensibilité. S'il faut traverser la Manche en ferry ou en train entre la France et le Royaume-Uni, le passage de la frontière avec la Belgique est souvent presque imperceptible. Pour des dizaines de milliers d'habitants des Hauts-de-France, cette expérience est banale et quotidienne. Les bassins de vie frontaliers, caractérisés par une importante mobilité professionnelle, festive ou d'éducation, sont presque naturellement devenus transfrontaliers. Néanmoins, si la traversée de la frontière est simple, les territoires placés de part et d'autre ne sont pas pour autant identiques. C'est probablement même cette proximité avec la différence qui fait de ces bassins de vie des espaces attractifs et recherchés.



« On a à la fois une dynamique d'intégration où on veut faciliter les échanges, les mobilités... mais aussi une dynamique de maintien des différences. Si on passe la frontière, c'est pour trouver quelque chose de différent. C'est le défi des régions transfrontalières. »

Thomas Perrin

Depuis la fin des années 2000, des Groupements européens de coopération territoriale (GECT) émergent partout dans l'Union européenne. La région lilloise a accueilli le premier d'entre eux en 2008 : l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Plus au nord, à Dunkerque, un second GECT a vu le jour un an plus tard, en 2009. Ces deux structures binationales, sans compétences propres mais rassemblant plusieurs dizaines de communes françaises et belges, s'appuient sur les dynamiques transfrontalières existantes pour encourager les acteurs politiques locaux à développer les coopérations. La force des GECT est d'être des outils de travail au quotidien de la frontière. S'ils ne sont pas des organismes supra-communaux, ils n'en sont pas moins les métiers à tisser le lien entre communes françaises, flamandes et wallonnes.

« Comme toute institution, un GECT est un

réservoir d'initiatives. Donc à travers cet outil, on peut expérimenter un certain nombre de choses. Par exemple, on peut réfléchir au statut des hommes et des femmes qui vivent sur le territoire. Si on songe par exemple à la formation, il est clair que les règles applicables en France et en Belgique, et en Belgique entre les francophones et les Flamands, sont des règles distinctes. De là, l'idée de construire des ponts ou des outils transversaux. »

Rudy Demotte

Les expériences transfrontalières sont nombreuses, et bien plus anciennes que les GECT. C'est la frontière qui donne un sens aux bassins de vie, la frontière comme délimitation entre des espaces juridiquement, économiquement et parfois linguistiquement distincts. À défaut de se ressembler, l'enjeu actuel est de mieux se comprendre. À Bray-Dunes (59), par exemple, depuis 2019, des dispositifs bilingues franco-néerlandais sont mis en place dans certaines écoles maternelles afin de sensibiliser les enfants dès leur plus jeune âge au bilinguisme. La maîtrise de rudiments de néerlandais étant souvent une condition pour accéder à un emploi en Flandre belge, la mise au contact d'une langue et d'une culture différente ouvre davantage le champ des possibles. Il n'est ainsi plus nécessaire de restreindre ses ambitions professionnelles à un seul côté de la frontière. L'importance croissante de l'anglais dans le monde des affaires bouleverse toutefois le rapport aux langues étrangères. Le développement par l'université de Lille de partenariats académiques avec d'autres établissements dans le Kent, en Flandre, en Wallonie et jusqu'aux Pays-Bas favorise également la mise en place d'espaces transnationaux de formation, de recherche et d'apprentissage qui ont beaucoup à gagner de ces échanges collectifs.



« Le taux de chômage du côté de la Flandres est très bas. [...] On a mis en place avec la CUD, via la Maison de l'Europe, des programmes qui permettent aux Dunkerquois d'avoir des bases pour être employables en Belgique. »

Christine Gilloots

Le transfrontalier est une chance, car il permet de tirer les meilleures opportunités des traits distinctifs de part et d'autre de la frontière. Depuis plusieurs années, le Centre hospitalier régional et universitaire de Lille (CHRU) noue des coopérations avec ses partenaires belges, en particulier autour de la médecine d'urgence. Un accord transfrontalier permet ainsi aux services belges ou français d'intervenir automatiquement de l'autre côté de la frontière en cas de nécessité, dans un souci d'efficacité. Les transferts transfrontaliers de malades, y compris avant la pandémie de COVID-19, sont récurrents, en particulier dans les domaines de haute expertise du CHRU de Lille : neurochirurgie, maladies cardiovasculaires, grands brûlés... Dans le domaine de la culture et des arts, « Lille capitale mondiale du design 2020 » a largement bénéficié du caractère transfrontalier de sa candidature, qui a été un élément déterminant pour la validation de son projet.

« Les accords transfrontaliers dans l'aide médicale urgente entre la France et la Belgique ont été contractualisés à travers les dispositifs Interreg. Ils se sont ensuite étendus sur toute la frontière, en particulier avec l'Aisne et puis également avec l'Italie, l'Allemagne et la Suisse. Nous avons été, quelque part, Belges et Français, les pionniers dans cette volonté de travailler ensemble dans l'aide médicale urgente. » Patrick Goldstein

Si les dynamiques transfrontalières sont effectivement une richesse, elles se heurtent également à certaines frictions. La barrière de la langue entre francophones et néerlandophones est toujours une réalité, malgré la volonté des acteurs locaux, tels que l'Eurométropole, et étatiques, notamment le rectorat d'académie de Lille, de développer le bilinguisme. Du côté de la frontière franco-britannique, l'entreprise binationale Getlink (ex-Eurotunnel) est confrontée à la même problématique. Il est toujours difficile de recruter des techniciens ayant une bonne maîtrise des deux langues, alors même que la parfaite compréhension des instructions est un enjeu essentiel de sécurité. À cela peuvent s'ajouter d'importantes différences juridiques rendant encore plus complexe le développement de parcours d'alternance transfrontaliers pour les étudiants, par exemple.



« Pourquoi pas accueillir des jeunes français, néerlandais ou britanniques pour apprendre leur métier en alternance, dans la langue de l'autre ? » Michel Boudoussier

2. Identités (trans)frontalières : réalité, vœu pieu ou fausse bonne idée ?

Ce séminaire s'est également attaché à aborder la question des identités frontalières. En effet, la spécificité des territoires et bassins de vie frontaliers interroge quant à l'existence de références, représentations et ambitions communes de leur population. Deux phénomènes sont à distinguer. D'une part, l'enjeu principal d'une frontière, dans le contexte de l'intégration européenne, est de garantir la fluidité de la traversée à la fois pour les personnes et les marchandises ; il s'agit de la dimension fonctionnelle de la frontière. D'autre part, un phénomène relativement différent qui touche aux similitudes, si ce n'est à l'homogénéité, des territoires de part et d'autre de la frontière. Il s'agit de la dimension identitaire de la frontière. Si l'aspect fonctionnel est relativement plébiscité par les populations de ces bassins de vie, dont de nombreux aspects de leur vie quotidienne dépendent, le développement d'une identité

frontalière unique est davantage sujette à caution.

À la frontière franco-belge, on s'accommode généralement des disparités entre territoires français, wallons et flamands. C'est même l'une des raisons expliquant son dynamisme. Qu'il s'agisse des achats du quotidien, de l'accès à la culture ou à l'éducation, la frontière attire car elle ouvre une porte vers un monde différent : suffisamment différent pour attirer, suffisamment semblable pour ne pas repousser. À la frontière franco-britannique, cet attrait touristique et économique pour un espace différent sous-tend une grande partie de l'activité de transport de Getlink. De nombreux Britanniques se rendent dans les Hauts-de-France et en Belgique occidentale pour faire des achats.



« Effacer la frontière, c'est nier tout ce qui a amené la spécificité de ce développement, économique, urbain [...]. Il ne faut pas homogénéiser l'identité frontalière, les lignes de partage donnent un sens et une identité et une structure à ce territoire. »

Bénédicte Grosjean

Construire une « identité frontalière » revêt une forme d'artificialité, en ce sens qu'elle n'émerge pas nécessairement d'une réalité tangible. En revanche, l'existence d'une vision partagée de la coopération transfrontalière est nécessaire pour permettre aux frontières de n'être que de simples délimitations, et non des coupures. En d'autres termes, s'il n'y a pas de vraie identité frontalière, il existe des points communs qu'il faut mettre en valeur et sur lesquels capitaliser. Par exemple, la commune de Bousbecque (59) fait partie d'un bassin de vie binational autour de la vallée de la Lys. Bien que ne disposant pas de pont la reliant directement à la Belgique, elle partage un territoire cohérent, le cours d'eau étant davantage un trait distinctif qu'une séparation. Il est ainsi intéressant de constater la manière dont des villes ou des intercommunalités se représentent leur espace proche et peuvent pour certaines impulser une dynamique de coopération jusqu'à la formation d'institutions formelles telles que des GECT.



« Après toutes ces années, je constate que le transfrontalier reste avant tout l'affaire des hommes et des femmes, politiques mais aussi dans la rue. Ce sont notamment les maires et les bourgmestres des communes et des villes de part et d'autre de la frontière qui sont le plus à l'écoute des habitants de la région transfrontalière. Et sans eux, il n'y aurait pas de coopération. » Katarina De Fruyt

Des projets touchant à un patrimoine, à des ressources ou à un territoire commun peuvent se développer. La station d'épuration de Comines, en territoire français mais gérée par un syndicat intercommunal belge, symbolise le caractère transfrontalier de l'enjeu du traitement des eaux usées. Au sein de l'Eurométropole, le projet de Parc bleu ambitionne de mettre en valeur le patrimoine fluvial et naturel franco-belge et de constituer un espace partagé. Le GECT Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, quant à lui, est caractérisé par une frontière terrestre, mais également une frontière maritime, dont le paysage littoral ne connaît aucune rupture frontalière. Plutôt que dans les esprits, l'identité est donc davantage celle des paysages, des enjeux et des défis à l'échelle des bassins de vie frontaliers.

3. Quelles frontières franco-belge et franco-britannique demain ?

Les frontières restent des objets incertains pour les populations. L'Eurobaromètre réalisé au printemps 2018 montre que les citoyens européens ont un avis globalement positif sur la situation des frontières dans le contexte de l'intégration européenne. Mais dans cette même étude, ils admettent aussi ne pas bien connaître leurs voisins étrangers les plus proches. L'implication accrue des citoyens dans les projets transfrontaliers menés est donc un ressort clé pour approfondir les structures de coopération existantes. A cette fin, le GECT Lille-Kortrijk-Tournai a mobilisé quarante Français et quarante Belges dans le cadre de son Forum de l'Eurométropole pour réfléchir aux manières de mieux se connaître et de tirer les meilleures opportunités de la frontière franco-belge.

« Il faut créer des rencontres pour faire 'adhérer' au transfrontalier, et qu'il ne se limite plus qu'à la consommation. Il faut donner envie de connaître l'autre, mais pas seulement en tant que consommateur. » Christine Gilloots

De manière plus technique, des frictions demeurent et constituent un frein à la coopération transfrontalière. Face à cela, l'Union européenne a élaboré des outils permettant de fluidifier les relations entre territoires et de dépasser certaines rigidités nationales. Le « European cross-border mechanism », par exemple, favorise l'adoption sur le territoire frontalier d'un État de normes de l'État voisin afin d'établir un cadre juridique de référence et faciliter les futures coopérations sectorielles. Le

Traité d'Aix-la-Chapelle de janvier 2019, signé par la France et l'Allemagne, ouvre également une perspective intéressante en termes d'intrications transfrontalières, dont la frontière franco-belge pourrait s'inspirer.

Le « transfrontalier » est supérieur à la seule addition des particularités de part et d'autre de la frontière, au même titre qu'il ne saurait être seulement réduit à un ensemble de bassins de consommation. La frontière est un lieu de vie et donc un lieu à faire vivre ; le « réflexe transfrontalier » doit amener en particulier les décideurs politiques à penser l'impact d'une action publique y compris au-delà de la limite du pays et construire un dialogue durable avec leurs homologues. La crise de la COVID-19 nous a montré à quel point une frontière fermée peut avoir des effets importants pour les bassins de vie frontaliers. La coordination et la coopération entre autorités publiques pour l'application de mesures restrictives est essentielle à la préservation de la continuité territoriale. Dans l'Union européenne, si la frontière n'est pas une fiction, elle n'est pas pour autant une limite indépassable.



« L'Union Européenne a proposé le mécanisme transfrontalier (ou transborder mechanism), qui permettrait aux régions transfrontalières d'importer un élément du droit d'un des deux ou trois pays dans l'ensemble de la région. C'est déjà possible en Allemagne grâce au traité d'Aix-la-Chapelle de 2019. Est-ce que l'Eurométropole ne pourrait pas appliquer le droit belge, ou le droit français [en se limitant à une région, et à un dispositif]? C'est compliqué, mais la Commission Européenne y travaille. » Thomas Perrin

L'intégralité de ce deuxième séminaire et les interventions vidéo de Dominique Persyn, Patrick Goldstein et Bart Noels, sont à retrouver [ici](#). La synthèse des échanges par Nathan Rizzuto est également disponible [ici](#).

Au coeur du Parc Bleu

Loïc Delhuvette est directeur général de l'Agence transfrontalière de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai depuis 2016. Il est un spécialiste de la cohésion territoriale dans l'UE. Il a été chargé de mission sur les questions européennes et internationales à la mairie de Tournai et auprès des gouvernements de la Wallonie et de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Le Parc Bleu de l'Eurométropole Lille – Kortrijk – Tournai, ce sont 5 440 km de cours d'eau dont 300 km de voies navigables, des espaces verts et bleus de proximité. Le Parc Bleu résulte d'une volonté de créer un espace transfrontalier continu entre les habitants, l'eau et la nature. Un territoire transfrontalier accessible à pied, à vélo ou en bateau, sans frontières ni obstacles. C'est un réseau de connexions spatiales douces, un parc qui met les habitants frontaliers en contact les uns avec les autres et avec la nature : le plus grand projet fédérateur de l'Eurométropole. Les rivières et les canaux forment un maillage qui relie villages, villes et municipalités.

Le Parc Bleu, c'est aussi un projet de territoire de longue haleine mêlant tourisme, biodiversité, économie, transport, loisirs, ressource... Les 14 partenaires de l'Eurométropole (États, Régions, Communautés, Provinces, Département et intercommunalités), la société civile et les acteurs de terrain ont travaillé ensemble au sein d'un Groupe action coordonné par l'Agence de l'Eurométropole pour définir une stratégie de territoire autour de l'eau. Au fil des années le projet a mûri, grandi, évolué grâce à des travaux participatifs auxquels chercheurs, associations, écoles et habitants du territoire ont pris part. Grâce à eux, le Parc Bleu s'est concrétisé par de multiples réalisations !

Le Parc Bleu est unique en Europe. C'est un territoire uni, en co-création avec les citoyens, en quête d'une Europe encore plus citoyenne. Au cœur du Parc Bleu se trouve le Carré Bleu. Il connecte le territoire eurométropolitain via les voies d'eau. Le Carré Bleu, c'est une boucle de cheminements doux de 90 km le long des

principaux cours d'eau (Deule, Canal de Roubaix, Canal de l'Espierres, Escaut, Canal Kortrijk – Bossuit et la Lys) qui traversent les trois régions de l'Eurométropole. En développant ce Carré Bleu, l'Eurométropole fait de ce circuit un élément fédérateur avec une identité forte, point d'entrée du grand public.

Comment ? D'un côté par le balisage "classique", uniforme du Carré Bleu et grâce à l'obtention d'un micro-projet Interreg France-Wallonie-Vlaanderen. Une carte touristique gratuite accompagne le balisage et rassemble les informations touristiques reprises le long de ces 90 km de pistes cyclables franco-belges.

De l'autre par la création d'une identification emblématique en co-création avec des designers et des entreprises dans le cadre de « Tripod II » (projet Interreg France-Wallonie-Vlaanderen porté par 12 partenaires franco-belges tous actifs dans le développement économique et/ou le design) et un « POC » (proof of concept) de Lille Capitale mondiale du design en 2020. Avec ces points de repère, l'Eurométropole renforce l'identité du Carré Bleu en tant que porte d'accès au Parc Bleu.

Le Guide vélo et sa carte synthèse rassemblent les itinéraires à vélo dans l'Eurométropole et proposent de découvrir son potentiel cyclo-touristique. L'objectif : parcourir l'Eurométropole à vélo et découvrir les richesses de son Parc Bleu au travers de plusieurs balades le long de l'eau de chaque côté de la frontière. C'est aussi appréhender le fonctionnement et les particularités des réseaux cyclables de ses trois versants.

En 2019, l'Eurométropole et ses partenaires ont programmé pour la première fois les BlueWalks, avec le soutien des Fonds FEDER, Interreg France-Wallonie-Vlaanderen. Les BlueWalks, qu'est-ce que c'est ? C'est un programme de balades guidées, en deux langues, à pied, à vélo ou en bateau pour découvrir notre territoire transfrontalier autrement. Grâce à son succès, nous continuons les BlueWalks avec beaucoup d'opportunités pour les citoyens.

Plus d'infos : www.parcbleu.eu ou sur nos réseaux sociaux.

La frontière franco-belge et la frontière franco-allemande. Une brève analyse comparative.

De la Mer du Nord à Bâle à la frontière suisse, les trois dyades terrestres du Nord-est de la France partagent une caractéristique commune, celle de joindre des États qui sont des membres fondateurs de la CEE : Belgique, Luxembourg, Allemagne. Les frontières franco-belge et franco-allemande sur lesquelles portent les observations ci-dessous, qui sont jointes par un court tronçon de 73 kilomètres séparant la France du Luxembourg, présentent pourtant quelques différences notables. Si la première semble être la quintessence d'une frontière artificielle qui est traversée par d'intenses interactions et qui ne repose sur aucun obstacle physique majeur, la seconde est fréquemment associée au Rhin, – qui représente certes une barrière physique singulière, mais dont le cours ne s'appuie que sur une partie de son tracé –, tandis que sa transformation d'une frontière vive, marquée par les conflits, en une frontière apaisée, est symbolisée par la relation particulière qu'entretiennent la France et l'Allemagne depuis les années 1950.

Ces représentations, sans être totalement erronées, occultent toutefois que ces deux dyades partagent aussi quelques concordances. Il convient de rappeler que toute frontière, en tant que limite établie entre deux pouvoirs souverains et leurs territoires, est avant tout une convention, qu'elle fait l'objet d'une construction historique et politique qui s'inscrit dans un espace géographique et que tout en séparant, elle met également en contact. Nous proposons d'établir une brève analyse comparative de ces deux dyades en cinq points avant de nous concentrer sur quelques enjeux de leur développement dans un proche avenir.

Deux frontières intérieures de l'UE dont les genèses diffèrent

Le tracé de la dyade franco-belge est le plus ancien : elle a été établie par tronçons dans le cadre de différents traités depuis le traité de

Westphalie en 1648. Le traité de Courtrai en 1820 entre les royaumes de France et des Pays-Bas, avant la fondation de la Belgique en tant qu'État, définit un tracé définitif. La frontière entre France et Allemagne fait l'objet d'une genèse plus complexe. La stabilité du tracé de la première dyade se distingue indéniablement des changements de tracé qu'a connus la frontière franco-allemande, ce qui reflète les rapports de force entre France et Allemagne, mais aussi et surtout les changements de régime politique de la seconde et sa place dans la géographie politique de l'espace européen. Ce n'est qu'en 1955, lorsque la Sarre intègre la République fédérale allemande fondée six ans plus tôt, que le tracé se stabilise. La réconciliation qui s'établit dans la période de l'Après-guerre entre France et Allemagne que traduisent la création de la CECA, puis de la CEE, mais aussi l'instauration de jumelages, puis la signature du traité de l'Élysée en 1963, permet indéniablement d'apaiser les tensions. En définitive, il s'agit de deux frontières intérieures de l'Union européenne, caractérisée par un régime très particulier, celui d'une dévaluation fonctionnelle, depuis l'instauration de l'Union européenne et de la convention de Schengen.

Entre polarisation et déprise, des espaces-frontière contrastés

Les deux limites s'inscrivent en Europe occidentale dans un espace que le géographe strasbourgeois Étienne Juillard a appelé l'Europe rhénane, une zone caractérisée par une forte densité de peuplement et l'existence d'un semis dense de villes. Des agglomérations transfrontalières de plusieurs centaines de milliers d'habitants sont ainsi localisées sur ces dyades : l'agglomération littorale West-Vlaanderen-Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale et Lille-Kortrijk-Tournai entre France et Belgique, Sarrebruck-Moselle-Est, Strasbourg-Ortenau entre France et Allemagne auxquelles peuvent être ajoutées la région urbaine autour

du Luxembourg et l'agglomération trinationale de Bâle dont le centre se trouve en Suisse, mais certaines banlieues en France et en Allemagne. Ces pôles urbains présentent un fort caractère de structuration de l'espace transfrontalier grâce à leurs fonctions métropolitaines. Cette observation générale mérite toutefois d'être nuancée par deux aspects. D'une part, des zones de faible densité séparent les zones urbanisées : la partie orientale de la dyade franco-belge, de la Thiérache et des Ardennes, contraste avec la partie occidentale qui s'étend du Hainaut au littoral ; sur la dyade franco-allemande, les massifs des Vosges et du Palatinat sont moins peuplés que l'axe mosellan et le bassin houiller de Sarre et de Lorraine à l'ouest et le Rhin supérieur à l'est. Par ailleurs, entre les pôles métropolitains certains espaces interstitiels ont connu – et pour certains connaissent encore - une déprise économique et démographique (bassin minier du Nord et du Borinage, vallée de la Sambre, Ardennes, bassins miniers de la Sarre et de Lorraine).

Des interactions nombreuses

De grands axes de circulation transeuropéens qui s'appuient dans certains cas sur des voies fluviales (Rhin, Moselle, Escaut) traversent les limites considérées : elles sont le support de flux internationaux intenses tant de marchandises que de personnes. La partie occidentale de la dyade franco-belge comprend des zones côtières intégrées à la Northern Range, cette interface littorale qu'un semis de ports maritimes aux trafics conséquents, entre Hambourg et Le Havre, connecte à toutes les régions du monde et qui irrigue l'axe Bénélux-Paris. Sur la dyade franco-allemande, le couloir rhénan transfrontalier est un axe structurant des échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe sur lequel se greffe l'axe mosellan. Le couloir rhénan est lui aussi connecté aux grands ports du Northern Range, et plus particulièrement

Rotterdam et Anvers. L'organisation méridienne de ces axes s'inscrit dans des réseaux transeuropéens de marchandises. Les échanges à longues distances sont entremêlés aux flux transfrontaliers de courte distance de différentes natures qui sont particulièrement intenses

et diversifiés. Comme sur d'autres dyades, le nombre de travailleurs transfrontaliers, même s'ils sont moindres que sur d'autres dyades, (France - Luxembourg ou France - Suisse), est particulièrement conséquent. Le caractère unilatéral des flux – ils sont principalement orientés de la France vers les territoires voisins - révèle toutefois l'existence d'un différentiel socio-économique persistant. Ainsi sur environ 40 000 frontaliers sur la dyade franco-belge, quelques 30 000 actifs iraient travailler en Belgique et un peu plus de 10 000 en France en 2017. La dissymétrie est encore plus flagrante sur la dyade germano-française : 46 000 frontaliers se rendent en Allemagne alors que le flux inverse ne représente que 5 000 personnes pour la même année.

La coopération transfrontalière : une histoire ancienne

Dès les années 1960, des initiatives de coopération transfrontalière sont prises par les pouvoirs publics aux échelles régionales et locales. L'originalité de la coopération franco-allemande réside dans le fait qu'elle s'établit souvent avec un troisième partenaire à l'échelle régionale – la Suisse dans le Rhin supérieur, le Luxembourg, dans le cas de Sar-Lor-Lux. Dans ce dernier cas, la création de la Grande région instituée en 2007 associe également des instances belges. En revanche sur la dyade franco-belge, la dimension trinationale avec le Royaume-Uni n'a finalement pas duré : l'euro-région Nord-Transmanche a été dissoute en 2004 après 13 années d'existence. La coopération s'est d'ailleurs formalisée plus tardivement, dans les années 1990, que sur la frontière franco-allemande. Depuis le début du XXIème siècle, la coopération s'est institutionnalisée sur les deux dyades avec la

création de Groupement Européens de Coopération Territoriale (GECT West Vlaanderen-Flandres-Dunkerque-Côte d'Opale, Lille-Kortrijk-Tournai, Grande Région, Strasbourg-Ortenau) et de coopérations sectorielles qui sont souvent considérées comme des modèles pour d'autres régions transfrontalières : la santé pour le franco-belge, la formation et les transports et la gestion de l'environnement pour le franco-allemand.

Des pratiques linguistiques et culturelles entre continuité et discontinuité

De manière générale, les frontières politiques révèlent l'existence de discontinuités culturelle et linguistique. De part et d'autre d'une frontière, les langues parlées, les coutumes, les pratiques culturelles diffèrent. Sur la dyade franco-belge, la continuité linguistique entre la France et la Wallonie n'est peut-être pas étrangère à l'image de perméabilité de la frontière. Cependant, la continuité linguistique qui existait entre la Flandre et les Flandres françaises s'est largement résorbée, même si elle apparaît encore dans la toponymie. Une même dynamique de distanciation linguistique s'observe dans une moindre mesure sur la frontière franco-allemande. Les dialectes germaniques parlés en Moselle et en Alsace ont connu une déprise notable. Les politiques de soutien à l'apprentissage de la 'langue du voisin' ou aux classes bilingues (Alsace-Moselle) ne permettent pas de compenser la diminution des capacités de compréhension qui reposent sur une connaissance de la langue et de la culture.

En bref, les deux dyades, franco-allemande et franco-belge, dont vient d'être fait une rapide description, bien qu'étant des frontières intérieures sont confrontées à des changements qui peuvent modifier leur structure. Les restrictions imposées de manière unilatérale par les États aux frontières intérieures lors du premier confinement au début de la pandémie du coronavirus en 2020 ont montré combien la vie de ces espaces frontaliers était corrélée à l'existence d'une frontière ouverte. Ceci a conduit les États européens, qui ont pris conscience de l'existence d'interdépendances transfrontalières, à mieux se coordonner par la suite. Au-delà de ce phénomène dont l'avenir dira s'il était ou non conjoncturel, ces espaces transfrontaliers sont confrontés à d'autres enjeux qui risquent d'avoir des effets plus notables. Certains touchent les deux dyades alors que d'autres ne les concernent qu'individuellement.

Sécurité nationale et nationalisme

La question nationale s'est largement imposée aux agendas politiques ces dernières années à travers deux aspects. D'une part, la sécurité territoriale

tend à considérer les enjeux de sécurité comme systématiquement prioritaire par rapport à d'autres enjeux. D'autre part, le nationalisme, cette idéologie qui établit une hiérarchie marquée entre la nation dont on est censé faire partie et les autres, peut conduire à des formes d'exclusion et à des rejets qui ne se limitent pas à des discours. Ces deux tendances peuvent, selon le cas, se nourrir mutuellement. Or, la libre circulation et la coopération transfrontalière qui reposent en grande partie sur l'existence d'une confiance réciproque entre les États et sur l'autonomie des pouvoirs locaux et régionaux risquent d'en être affectées. Si la frontière n'est plus considérée comme une limite de bon voisinage et une interface, mais avant tout comme une ligne de protection d'une communauté et d'un territoire national, la surenchère risque d'être inévitable. En effet, en dépit d'investissements considérables une frontière, a une forte probabilité de ne jamais paraître suffisamment protectrice. La capacité à construire des compromis entre les collectivités qui est une des bases de la coopération transfrontalière pourrait en être durablement affectée. La réduction de l'autonomie des pouvoirs locaux à travers l'instrumentalisation par l'État central des enjeux de sécurité nationale constitue un autre risque : les collectivités seraient ainsi moins à même à utiliser les ressources de la diplomatie territoriale. Au final, la transformation de la **frontière d'une limite apaisée en ligne de tension est une option tout à fait envisageable.**

Une coopération transfrontalière régulant des asymétries

Au-delà des risques qui viennent d'être présentés et auxquels peuvent être associées d'autres formes de menaces sanitaires, l'existence d'asymétries d'ordre socio-économiques mérite d'être soulignée. En effet, la politique de cohésion de l'Union européenne est destinée à réduire les disparités socio-économiques entre les États-membres. Les frontières nationales continuent cependant de révéler des écarts souvent significatifs entre les richesses produites entre deux États limitrophes. L'existence de discontinuités socio-économiques aux frontières était déjà identifiée par la Commission européenne avec la suppression des droits de

douanes entre États membres en 1968. Les écarts, s'ils se sont réduits à l'échelle de l'UE, peuvent cependant localement se maintenir, voire se renforcer, ce qui peut conduire à exacerber les tensions transfrontalières. La spécialisation des espaces frontaliers (pour schématiser, forte dynamique d'emploi d'un côté, renforcement de la fonction résidentielle de l'autre) révélateur d'une intégration transfrontalière est susceptible d'être interprétée comme la formalisation d'une domination s'exprimant par des frustrations et des ressentiments. Ne pas ignorer les différences de part et d'autre d'une frontière, qu'elles soient socio-économiques ou culturelles et linguistiques, constitue indéniablement un enjeu pour les coopérations transfrontalières. Le traité d'Aix-la-Chapelle signé en 2019, qui ouvre de nouvelles perspectives de coopération transfrontalière entre France et Allemagne offre un cadre juridique aux pouvoirs publics pour répondre aux enjeux décrits. Il pourrait aussi être utilisé comme un modèle à l'élaboration d'un partenariat renforcé entre France et Belgique.

Les incidences du Brexit

Le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne a indéniablement des conséquences, tant sur les territoires limitrophes qu'à l'échelle de l'UE toute entière, qui n'ont pas toutes été identifiées. En effet, l'accord entre les deux partenaires n'est pas encore finalisé et de nombreux ajustements sont à prévoir dans les prochaines années. La proximité géographique demeure toutefois prégnante : la Manche et la Mer du Nord, avant d'être des discontinuités, sont aussi et surtout un espace maritime partagé par les États limitrophes. L'enjeu consiste ici tout d'abord à gérer l'espace maritime de manière intégrée, la circulation des navires et des porte-conteneurs, les risques qui y sont liés, mais aussi à en exploiter conjointement les ressources tout en limitant les conflits.

Le Brexit offre ainsi une opportunité pour reconsidérer la coopération transfrontalière entre les deux rives qui n'a jamais été très active lorsque le Royaume-Uni était membre de l'UE. De ce point de vue, France et Belgique pourraient ensemble être une force de proposition pour initier de nouvelles formes de partenariats. A l'échelle européenne, le retrait du Royaume-Uni

pose également de manière plus prégnante des questions sur de nombreux enjeux communs dont la sécurité commune, prise dans un sens très large, n'est peut-être pas la moindre, si l'on considère les interrogations des États-Unis sur leur engagement dans l'OTAN.

Luxembourg, une métropole transfrontalière

Le Grand-Duché du Luxembourg connaît depuis plusieurs décennies un processus de métropolisation qui se traduit par une forte croissance d'emplois très qualifiés dans les principales agglomérations de son territoire. Les régions limitrophes du Luxembourg belge, de Lorraine en France, de Sarre et de Rhénanie-Palatinat en Allemagne sont largement intégrées à ce processus qui permet un accroissement substantiel du niveau de vie des frontaliers. La métropolisation n'a cependant pas que des effets positifs sur les régions étrangères limitrophes : faible création d'emplois, difficultés pour recruter de la main d'œuvre en raison de la concurrence des salaires offerts au Grand-Duché, forte augmentation des coûts du foncier. Une politique de coopération transfrontalière ambitieuse ayant pour objectif la régulation des asymétries ou du moins une limitation des effets des différentiels et l'élaboration d'une vision commune de l'ensemble de la Grande Région ouvrirait quelques perspectives et permettrait peut-être de limiter ou du moins de gérer les tensions qui risquent de se manifester. Si le Luxembourg joue indéniablement un rôle moteur dans ces projets, rien n'empêche les autorités publiques des trois autres pays d'engager une coopération triangulaire en vue de constituer une force de proposition commune face à la métropole luxembourgeoise. Les deux dyades étudiées ne sont pas seulement confrontées à des changements intervenant dans des pays limitrophes. Dans chacun des trois États, des mutations sont aussi susceptibles d'avoir des effets notables.

La « fédéralisation » de la Belgique

La Belgique est depuis 1993 un État fédéral, mais le processus de fédéralisation ne semble pas achevé. Ce processus ne constitue pas un problème en soi. En revanche, les tensions entre

les régions et les communautés flamandes et wallonnes sont susceptibles d'avoir un effet sur les perspectives de coopération transfrontalière, notamment dans l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Par ailleurs, si une réorganisation des compétences devait être instaurée en Belgique, cela aurait inévitablement des conséquences sur la coopération transfrontalière. Cela amène à nous interroger sur le rôle des pouvoirs publics français. Cela invite non seulement à bien définir les orientations stratégiques de l'espace transfrontalier dans les prochaines années, mais aussi à inciter les acteurs français impliqués à se former et à avoir une excellente connaissance des systèmes institutionnels et culturels de la Belgique.

Les changements de périmètre des régions en France

En 2014 et 2015, trois lois (MAPTAM, loi relative à la délimitation des régions, NOTRe) ont eu pour effet de modifier les périmètres et les pouvoirs des collectivités territoriales. À première vue, ces modifications ne devraient avoir qu'un effet mineur sur les zones frontalières. Cependant, une fois instituées, les nouvelles régions fusionnées ont consacré une grande partie de leur force à la mise en œuvre de politiques et de dispositifs d'intégration. Par ailleurs, le changement de périmètre du territoire régional se traduit par une redistribution des priorités en termes d'aménagement du territoire. De ce fait, on peut s'interroger sur la manière dont les nouveaux pouvoirs régionaux abordent les espaces (trans)-frontaliers. L'une des craintes est que l'attention à ces derniers se réduise par rapport à d'autres enjeux considérés comme plus prégnants. L'autre crainte est que les périmètres de coopération transfrontalière soient remis en cause afin d'avoir une vue intégrée sur la totalité de l'espace transfrontalier en prenant en compte les nouvelles configurations des régions. Or, les cadres actuels résultent de négociations anciennes et complexes et qu'il semble difficile de rompre ces équilibres. Ceci pose la question de l'articulation entre les échelles, les périmètres et les pouvoirs politiques. La Collectivité européenne d'Alsace (CeA) dont la création repose sur l'argument de l'existence d'une coopération ancienne et étroite avec les

régions allemandes et suisses voisines dans le cadre du Rhin supérieur semble plus plaider pour un statu quo que pour un changement.

Une Allemagne recentrée sur des intérêts intérieurs ?

La place qu'occupe l'Allemagne en Europe est une préoccupation constante depuis les débuts de la construction européenne, mais cette question a à nouveau gagné en importance après la Réunification et l'élargissement de l'UE vers l'est. L'Allemagne a certes gagné en centralité sur le plan économique et politique ce qui lui permet d'affirmer sa prépondérance au sein de l'UE. L'exercice du leadership ne semble pas être l'option prise par l'État fédéral ces dernières années, alors que dans le même temps, une centralisation sur les affaires internes est devenue beaucoup plus prégnante (enjeux migratoires en 2015, terrorisme, etc.). Le partenariat avec la France semble dès lors essentiel, d'autant plus que la défense est devenue une préoccupation européenne majeure depuis que l'OTAN ne semble plus être une priorité absolue des États-Unis dans le cadre de leur positionnement mondial.

Dans ce contexte, la coopération franco-allemande qui a été réaffirmée par le traité d'Aix-la-Chapelle en 2019, ouvre indéniablement de nouvelles perspectives.

Toutefois les élections législatives de septembre 2021 vont amener au pouvoir un nouveau chancelier qui dirigera une coalition aux formes inédites. Même si la politique de l'Allemagne présente une certaine stabilité sur le plan géopolitique depuis le début du millénaire, des ajustements ou des réorientations sont prévisibles. Entre un recentrage sur les affaires intérieures déjà évoqué, un investissement plus important sur les frontières orientales, un renforcement de son leadership dans l'UE et un nouvel élan de la coopération avec la France, plusieurs options sont possibles.

En définitive, les deux dyades franco-allemande et franco-belge sont confrontées à des enjeux similaires : les espaces transfrontaliers qu'elles marquent et structurent sont caractérisés par d'intenses interactions transfrontalières,

mais aussi par un possible renforcement des tensions liées à la persistance des écarts socio-économiques et à l'existence de dynamiques souvent contradictoires : réactivation de formes plus ou moins marquées de nationalisme, augmentation des restrictions aux passages des frontières pour des raisons de sécurité territoriale par les États, accentuation de la métropolisation avec à la fois un effet de concentration et de structuration économique, mais aussi un risque de polarisation sociale et de spécialisation fonctionnelle. Dans tous les cas de figure, le renforcement des partenariats bilatéraux, quelles que soient les échelles. Ceci plaide pour le maintien des capacités des collectivités régionales et locales à concevoir, élaborer et mettre en œuvre des politiques publiques de coopération transfrontalière avec l'aide des services de l'État.

Bibliographie indicative

Crocquey, E., Mille, F., Roszak, A., « L'emploi frontalier des Hauts-de-France vers la Belgique : une attractivité modérée et contrastée », INSEE Analyses Hauts-de-France n°94, mars 2019.

Curzi, S., Delecosse, É., Moyse, V., « La coopération transfrontalière européenne. Les dynamiques décisionnelles du programme Interreg France-Wallonie-Vlaanderen », Courrier Hebdomadaire du CRISP, Vol.15, Issue 2300, 2016, p. 5-46.

Dallman, B., Klinkert, J., Der Oberrhein Le Rhin Supérieur The Upper Rhine, Promo Verlag Freiburg, Freiburg, 2016.

Eurodistrict SaarMoselle, "Stratégie Territoriale Saarmoselle2020", March 2016 (http://www.saarmoselle.org/upload/621c2_strategie_territoriale_2020_f_end.pdf 1.7.2020).

Foucher, M., Fronts et frontières, Paris, Fayard, 1991.

Grossouvre, H. (de), Maulin, E. (eds.), Eurodistrict Strasbourg-Ortenau. La construction de l'Europe réelle, Salde, Vevey, 2009.

Hamez, G., Du transfrontalier au transnational : Approche géographique. L'exemple de la frontière franco-belge, Université Panthéon-Sorbonne – Paris I, Paris, 2004.

Hamman, Ph., « La coopération intercommunale transfrontalière : vers une nouvelle gouvernance locale en Europe ? », Pyramides, Vol. 7, 2003, p. 183-201.

Juillard, É., L'Europe rhénane. Géographie d'un grand espace, Paris, Armand Colin, 1968.

Lentacker, F., La frontière franco-belge. Etude

géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations, Morel & Corduant, Lille, 1974.

Moine, A., Reitel, B., « Entre Rhin et Jura, des espaces transfrontaliers où émergent des dissymétries spatiales », Mappemonde [En ligne], 128, 2020, mis en ligne le 1er juillet 2020. <http://journals.openedition.org/mappemonde/3966>

Nordman, D., Frontières de France. De l'espace au territoire. XVIe-XIXe, Paris, Gallimard, 1998.

Perrin, T., « La coopération culturelle dans l'eurorégion Nord-Transmanche : une institutionnalisation sans institution ? », Fédéralisme Régionalisme [En ligne], Varia, Volume 12 : 2012, URL : <http://popups.ulg.ac.be/1374-3864/index.php?id=1132>.

Pupier, P., Recompositions scalaires en Europe occidentale : la construction de régions métropolitaines transfrontalières dans l'Eurorégion Transmanche et le Rhin supérieur, thèse de doctorat soutenu sous la direction de B. Reitel, Université d'Artois, Arras, 2021.

Reitel, B., "French-Belgian Border », In: Wassenberg, B., Reitel, B. (eds), Critical Dictionary of borders, cross-border cooperation and European Integration, Peter Lang, Brussels, 2020, p. 488-493.

Sander, M., "Histoire de la frontière franco-allemande en Sarre du XVIIIe siècle à nos jours", in: Mémoires de l'Académie Nationale de Metz, Académie Nationale de Metz, Metz, 2011, p. 199-215.

Verger, S., Les chemins multiples de la coopération transfrontalière franco-belge : analyse des dynamiques institutionnelles, Université de Grenoble, Grenoble, 2011.

Bernard Reitel est professeur de géographie politique et urbaine à l'Université d'Artois à Arras. Membre de GIS franco-belge 'Institut des Frontières et des Discontinuités'. UR2468, Discontinuités, Il est membre du Conseil de Comité National Français de Géographie (CNFG) et vice-président chargé des relations avec les commissions.

Pour aller plus loin

- CASSETTE Bruno, JODOGNE Simon, et VAILLANT David. « Métropole européenne de Lille (MEL) : construire une politique de l'emploi dans un cadre transfrontalier », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, vol. 2020, no. 3, 2020, pp. 84-87.
- CONSIDERE Sylvie, et PERRIN Thomas. *Frontières et représentations sociales: Questions et perspectives méthodologiques*. Academia, 2017.
- CURZI Sabrina, Delecousse Éric et MOYSE Vincent. « La coopération transfrontalière européenne. Les dynamiques décisionnelles du programme Interreg France-Wallonie-Vlaanderen », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol. 2300, no. 15, 2016, pp. 5-46.
- DURAND Frédéric et PERRIN Thomas, « Eurometropolis Lille-Kortrijk-Tournai : Cross-Border Integration With Or Without The Border? », *European Urban and Regional Studies*, Vol. 25 (3), pp. 320-336.
- HEDDEBAUT, Odile, « The binational cities of Dover and Calais and their region », *GeoJournal*, 2001, Vol. 54, pp. 61-71.
- HERMAND, Marie-Hélène. « La fabrique discursive des eurorégions : créer un environnement spatial par l'incitation », *L'Espace géographique*, vol. 45, no. 2, 2016, pp. 97-111.
- LELOUP Fabienne, DELECOSSE Éric et DELHUVENNE Loïc, « L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, instrument au service de l'institutionnalisation de la coopération transfrontalière », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 2022, Vol. 2526-2527, 87p.
- MOULLE François et REITEL Bernard (dir.). *Maillages, interfaces, réseaux transfrontaliers, de nouveaux enjeux territoriaux de la santé*. Bordeaux : Presses Universitaires de Bordeaux, 2021, 132p.
- REITEL Bernard, PERRIN Thomas et PUIPIER Pauline, « La métropolisation transfrontalière », In : Moullé, François (dir.), *Frontières*, Bordeaux : Presses universitaires de Bordeaux, 2017, pp. 209–232.
- WILLE, Christian, « Étudier les identités spatiales pour étudier la frontière. Une analyse pluridimensionnelle », In : Considère, Sylvie & Perrin, Thomas (dir.). *Frontières et représentations sociales. Questions et perspectives méthodologiques*, Louvain-la-Neuve : Harmattan, 2017, pp. 117-140.

Toutes les sources sont disponibles en ligne et en accès libre.



DÉLÉGATION GÉNÉRALE
AU DÉVELOPPEMENT
de l'Axe Nord

10 mai 2021

SÉMINAIRE 3

Stratégies territoriales et coopérations
transfrontalières : quelle(s) (ré)organisation(s)
pour les Hauts-de-France ?



Stratégies territoriales et coopérations transfrontalières : quelle(s) (ré)organisation(s) pour les Hauts-de-France ?

Sous le parrainage de Bruno FONTAINE, président de Norlink Ports

Ce troisième séminaire a porté sur les bassins de vie frontaliers au sein desquels se structure une coopération entre acteurs locaux. Cette coopération transfrontalière existe à différentes échelles, depuis la coordination de l'action publique de différentes collectivités locales jusqu'à la réalisation de grands projets régionaux et interrégionaux. Lors des tables-rondes, deux projets ont particulièrement retenu notre attention : d'une part, le Canal Seine-Nord Europe ; d'autre part, le Comité du Détroit.

Avec les interventions vidéo de :

Michel Lalande

Thierry Baert

Édouard Dequeker

Table ronde 1 : Les réseaux de transport de fret dans les Hauts-de-France



Antoine Beyer est professeur des universités en géographie à Cergy Paris Université depuis 2016 et chercheur au laboratoire MRTE, en détachement à l'institut Paris Région. Ancien élève de l'ENS Lyon et agrégé de géographie, il est spécialiste de l'intégration européenne par les systèmes de transport, particulièrement du transport fluvial et de la logistique dans la vallée du Rhin.



Xavier-Yves Valère est également chargé de mission « Politiques de fret et logistique » au cabinet du Directeur général des Infrastructures, des Transports et de la Mer. Ingénieur des travaux publics de l'État, il travaille depuis une dizaine d'années sur les enjeux de développement territorial et de transport.



Nicolas Bour est le président de la société de conseil ATIL Europe. Ancien élève de l'École polytechnique et de l'École nationale des ponts et chaussées, il a été directeur de la Mission Seine-Nord Europe de VNF à partir de 2004, gérant du GEIE Seine-Escaut en 2005 puis directeur des Liaisons européennes et de l'Innovation de 2010 à 2020.



Alain Lefebvre est le directeur général de Ports de Lille depuis 2013. Il est conseiller du CESER Hauts-de-France et membre des commissions « Mobilités – Transports » et « Aménagement du territoire – Ruralité » depuis 2019 au sein desquelles il représente Norlink Ports. Il est le président de l'AFPI depuis 2018.

Table ronde 2 : La coopération transfrontalière institutionnalisée au défi du Brexit



François Moullé est maître de conférences en géographie à l'université d'Artois et chercheur au centre de recherche Discontinuités. Il est spécialiste de la coopération transfrontalière en Europe de l'Ouest et de la gouvernance des espaces frontaliers. Il est l'auteur de l'ouvrage académique de référence « Frontières » (2017).



Luc Briard est le conseiller diplomatique du préfet de la région Hauts-de-France. Professeur agrégé d'histoire de la formation, il a intégré le corps diplomatique français en 2006. Spécialiste des questions de développement et d'influence, il a été en poste au Moyen-Orient, au Maghreb, et en Afrique subsaharienne en tant qu'adjoint de l'ambassadeur de France au Sénégal (2015-2019).



Vincent Richez est le directeur général adjoint en charge du pôle « Europe et international » à la Région Hauts-de-France depuis 2016. Il a auparavant été conseiller Politiques sociales à la Représentation de la France auprès de l'UE (2012-2016) et conseiller diplomatique de la ministre Roselyne Bachelot (2007-2012).



Mireille Hingrez-Cerda est vice-présidente du Conseil départemental du Pas-de-Calais en charge des enjeux maritimes et métropolitains du littoral, et de la politique de la ville. Elle est l'ancienne maire et l'actuelle 1ère adjointe au maire de Boulogne-sur-Mer. Elle est responsable du projet « Comité du Détroit » pour le département du Pas-de-Calais.



Bruno Ficheux est conseiller départemental du Nord depuis 2015 et vice-président en charge de l'Innovation depuis 2018. Il représente le Département au sein du « Comité du Détroit » et est également maire de la commune d'Estaires depuis 2008.

1. Frontière franco-belge : l'enjeu d'un réseau fluvial transfrontalier partagé

Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) illustre bien les enjeux d'échelle structurant la politique d'aménagement du territoire des Hauts-de-France. Il s'agit en effet d'un projet de dimension régionale de construction d'une infrastructure fluviale de 107 kilomètres de long, qui traversera quatre départements de la région des Hauts-de-France : l'Oise, la Somme, le Pas-de-Calais et le Nord. Il s'agit aussi d'un projet interrégional ; le CSNE ambitionne de lier le littoral Manche-mer du Nord et le Bassin parisien, et au-delà la Normandie et la région Grand-Est, sans oublier le bassin franco-belge de l'Escaut. Enfin, le Canal est un projet européen qui, en plus de bénéficier d'un financement communautaire d'un minimum de 40% du montant des travaux, s'insère dans le corridor multimodal mer du Nord-Méditerranée développé dans le cadre de la politique de l'Union européenne du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Le CSNE est ainsi un maillon intercontinental entre le nord-ouest de la France et l'Europe de l'Est, jusqu'à Constanza au bord de la mer Noire.

La dimension transfrontalière du CSNE est donc forte : dès 2004, une Conférence intergouvernementale Seine-Escaut est mise en place entre la France, la Région wallonne et la Région flamande belges. Le caractère européen du projet traduit d'ailleurs son importance pour un large territoire qui ne s'arrête pas aux frontières extérieures de la France : les 1 100 kilomètres du bassin fluvial Seine-Escaut. Ainsi, l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM) et la chaire d'Économie urbaine de l'ESSEC ont réalisé en 2018 une étude sur les opportunités, notamment transfrontalières, du CSNE. Ce travail souligne que, malgré une forte volonté de créer des liens de part et d'autre de la frontière, la structuration de cette coopération reste fragile. De plus, les approches nationales ou locales divergent parfois en termes de politiques publiques : la France et la Flandre ont une approche volontariste pour maîtriser l'artificialisation des sols ce qui n'est pas le cas de la Wallonie.



« La Région des Hauts-de-France a été moteur dans le projet du CSNE. [...] De manière

générale, sur les frontières, la politique française en termes de logistique est beaucoup moins prégnante que sur ses axes centraux. » Antoine Beyer

Le CSNE est un projet structurant d'aménagement du territoire. Il sera mis en service à la fin des années 2020 et devra permettre à la liaison Seine – Escaut de s'affirmer comme un axe de transport de marchandises incontournable dans l'Europe du Nord-Ouest. En d'autres termes, le Canal doit être pensé aujourd'hui pour faire face aux défis de demain et d'après-demain. Les travaux du CSNE devront ainsi anticiper les évolutions futures du trafic de fret fluvial, en termes de flux, de services et de capacités, à l'horizon de cinquante ans. De cette manière, le CSNE sera un maillon d'une « supply chain » intégrée à un système de transport européen beaucoup plus large, et non comme une simple infrastructure fermée sur elle-même. Les maîtres d'ouvrage de ce chantier sont ainsi invités à articuler la dimension locale du projet « Canal Seine-Nord Europe » et la dimension européenne du RTE-T et des corridors multimodaux internationaux.



« On a l'opportunité, le long du canal et bien au-delà, de redéployer de l'activité industrielle, à laquelle on doit absolument ajouter la logique de chaîne d'approvisionnement. »
Alain Lefebvre

Le Canal fait également face à un autre enjeu : s'il veut être un levier de la réindustrialisation et du développement économique des Hauts-de-France, il lui faudra constituer un écosystème d'entreprises et d'activités logistiques bord à bord de la voie d'eau. Certains jugent le foncier logistique prévu dans le projet comme insuffisant pour atteindre cet objectif et estiment qu'au lieu des 400 hectares prévus, il faudrait envisager jusqu'à 2 000 hectares. Le maillage de plateformes fluviales et logistiques prévues dans le projet du Canal est de quatre infrastructures. Il y en a environ 70 dans le bassin de la Seine. Ces premières réflexions sur les possibilités offertes par la construction du CSNE anticipent d'autant plus les futures opportunités commerciales, logistiques et économiques liées à sa mise en

service. Ce processus doit d'ailleurs avoir lieu en concertation avec les collectivités locales, les gestionnaires d'infrastructures, les transporteurs et toutes les entreprises concernées. En faisant du CSNE un axe compétitif dès son ouverture, les Hauts-de-France seront assurées de ne pas être qu'une région de transit, mais bien un moteur du trafic fluvial européen.



2. Frontière franco-britannique : l'enjeu commun du détroit du Pas-de-Calais

La frontière est un espace naturel de confrontation, mais aussi de coopération entre les Etats. Si le Brexit correspond à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, il ne modifie en rien l'intégration géographique de la Grande-Bretagne au continent européen. La coopération franco-britannique reste indispensable et doit tenter de se réinventer. Deux échelles de coopération cohabitent ainsi : une échelle européenne et interétatique, marquée par la diplomatie des États et les cadres bi- ou multilatéraux formels ; une échelle territoriale caractérisée par « l'hyper-quotidienneté » de la coopération transfrontalière (CTF), touchant concrètement la vie des personnes. Dans la région Hauts-de-France, cette CTF s'exprime par exemple à travers le Comité du Détroit, qui ambitionne d'associer des collectivités françaises, belges, néerlandaises et britanniques autour de l'espace commun du détroit du Pas-de-Calais.



« L'Europe n'est pas une construction top-down. Elle est construite par les territoires. » Luc Briard

Le Brexit bouleverse les coopérations existantes, mais ces dernières peuvent servir de base de réflexion et de discussion pour de nouvelles

formes de rapprochement. Le Comité du Détroit est caractérisé par des relations anciennes entre ses membres, particulièrement entre le Pas-de-Calais et le Kent, mais également au sein de « l'Initiative des détroits d'Europe », mise en place à la fin des années 2000. Dans ce contexte, le conseil régional des Hauts-de-France souhaite réinvestir la relation bilatérale avec le Kent, en sommeil depuis de nombreuses années. Depuis le Brexit, une forme d'urgence à coopérer a émergé de part et d'autre de la Manche-mer du Nord. Les collectivités littorales britanniques sont conscientes de l'importance pour elles de garder des liens avec leurs homologues continentaux : le détroit du Pas-de-Calais est l'un des plus fréquentés du monde, tant en volumes de marchandises transportés qu'en nombre de passagers transmanches. Le Brexit ne peut être que le début d'une nouvelle étape, pas seulement la fin de la précédente.



« La coopération s'est quasiment accélérée [après le Brexit]. Nous avons des relations dans le cadre de l'Entente Cordiale, entre le Kent et le Pas-de-Calais notamment, qui était une coopération classique, parfois protocolaire. Aujourd'hui c'est une coopération qui se veut beaucoup plus active et pragmatique qu'elle ne l'était auparavant. » Mireille Hingrez-Cerada

À nouvelles formes de coopération, nouveaux outils : depuis 30 ans, INTERREG structure la CTF européenne, en y incluant même des États non-membres de l'UE, tels que la Suisse. Mais le gouvernement britannique a fait le choix de ne pas poursuivre sa participation aux programmes INTERREG. Il faudra donc élaborer de nouvelles manières de préserver et intensifier une relation transfrontalière, d'autant plus qu'elle intervient dans un cadre multilatéral. Trois conditions apparaissent nécessaires. Tout d'abord, il faut garantir la souplesse de cette structure de coopération ; elle doit convenir à chaque membre, sans pour autant induire une architecture administrative et juridique trop complexe qui freinerait les nouveaux projets. Ensuite, elle doit être ouverte aux acteurs non-institutionnels : la société civile, les entreprises et le monde de l'éducation et de la recherche contribuent de manière importante aux dynamiques transfrontalières contemporaines. Les partenariats bi- ou multilatéraux existants entre universités, entre associations ou entre clusters économiques sont également des bases solides sur lesquelles des programmes de coopération durables peuvent être bâtis. Enfin, l'adaptabilité de ces structures, en fonction des thématiques et des ambitions propres à chaque membre, doit être assurée.



« Le Comité a l'avantage d'être très basé sur des initiatives de la société civile et des

entreprises, alors même que pendant le Brexit nous étions dans un moment de paralysie institutionnelle. » Vincent Richez

Cette capacité d'adaptation doit permettre d'adapter les priorités de chaque structure de coopération aux domaines les plus pertinents sur un territoire donné. C'est cette capacité à modeler une coordination sur-mesure des politiques publiques de chaque collectivité qui donne un sens au projet de CTF et à son action. Les membres du Comité du Détroit partagent une proximité géographique avec la mer ; « l'économie bleue », la préservation de l'environnement et la décarbonation des transports sont donc au cœur de leurs priorités. Comme on peut le voir, qu'importe que les frontières soient ouvertes ou fermées : la volonté de coopérer conditionne la réussite ou l'échec d'une coopération. Néanmoins, il est nécessaire de connaître ses partenaires, leurs différences et leur culture politique ou administrative afin de construire cette CTF sur des bases solides.



« L'aspect fondamental pour l'avenir, c'est d'admettre que ces coopérations peuvent se faire entre des acteurs qui n'ont pas les mêmes natures institutionnelles. Entre le public et le privé, entre l'associatif et le public... » François Moullé

3. Des frontières en réseau

Les frontières franco-belge et franco-britannique ne doivent pas être abordées indépendamment l'une de l'autre ; il existe de nombreuses dynamiques d'interdépendance entre elles ce qui justifie de les aborder dans un même séminaire. La liaison Seine – Escaut, et en son sein le CSNE, ambitionne, par exemple de relier plusieurs régions et de contribuer à l'expansion de l'hinterland des ports maritimes des Hauts-de-France. Elle alimentera ainsi largement le transport fluvial de conteneurs depuis et vers Dunkerque dans les prochaines décennies. Les plateformes multimodales qui seront implantées bord à bord de l'eau

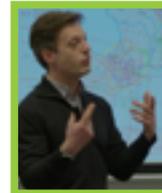
permettront de relier le fleuve, le rail et la route ; de grandes autoroutes ferroviaires pourraient ainsi favoriser des accès rapides à l'Union européenne tout entière. L'un des enjeux pour les Hauts-de-France dans les prochaines années est sa capacité à articuler le rail et le fret fluvial, afin de proposer des services de transport massifiés capables de traverser rapidement et efficacement les frontières. Les flux de marchandises, transfrontaliers et internationaux dépendent d'abord d'infrastructures et de systèmes territoriaux de transport, capables de mettre les frontières en réseau.



« On est passés d'une diplomatie entre États à une diplomatie territoriale. Les acteurs publics peuvent être porteurs, initiateurs de projet avec leurs voisins immédiats mais aussi au-delà de la frontière. Différentes échelles peuvent s'interpénétrer selon les sujets. » François Moullé

Le Comité du Déroit, et les discussions entre Français et Belges autour de liaison Seine - Escaut montrent l'importance de la dimension territoriale de la diplomatie. De plus en plus d'acteurs s'investissent dans des relations avec des partenaires étrangers, dans des domaines de plus en plus nombreux. Le Brexit pourrait d'ailleurs ne pas être un frein à cette coopération, peut-être même au contraire. L'action extérieure des collectivités territoriales françaises, à l'image du conseil régional des Hauts-de-France et des conseils départementaux du Nord et du Pas-de-Calais, est fonction de leurs compétences et des moyens à leur disposition. Il est donc nécessaire d'articuler les différents niveaux de diplomatie selon leur pertinence, leur marge de manœuvre et leurs ambitions. Alors que l'État détermine les grands traits de la politique étrangère française, soit dans le cadre communautaire soit par des relations bilatérales, les collectivités sont des

relais territoriaux et quotidiens de ces grandes orientations. Le préfet de région est chargé d'accompagner ces acteurs dans leurs actions, mais aussi de veiller à la bonne déclinaison locale de la politique étrangère nationale. Comme le prisme d'analyse multiscalaire du CSNE l'illustre, les coopérations transfrontalières réussies sont le fruit de la bonne coordination de différentes échelles d'action, depuis les plus petites communes jusqu'à l'État français, voire à l'Union européenne.



« L'Union Européenne a proposé le mécanisme transfrontalier (ou transborder mechanism), qui permettrait aux régions transfrontalières d'importer un élément du droit d'un des deux ou trois pays dans l'ensemble de la région. C'est déjà possible en Allemagne grâce au traité d'Aix-la-Chapelle de 2019. Est-ce que l'Eurométropole ne pourrait pas appliquer le droit belge, ou le droit français [en se limitant à une région, et à un dispositif]? C'est compliqué, mais la Commission Européenne y travaille. » Thomas Perrin

Le Comité du Détroit : Le Comité du Détroit : une structure originale de collaboration transmanche

Fondé en février 2020, le Comité du Détroit est un organe informel de coopération transfrontalière regroupant les collectivités locales bordant le Détroit du Pas de Calais et la Mer du Nord. Sa création répond notamment à la nécessité de maintenir un espace de dialogue et de gouvernance commune à l'échelle du détroit, malgré le départ du Royaume-Uni de l'UE.

Composé initialement du Comté du Kent, des Départements du Nord et du Pas-de-Calais, des Provinces de Flandre Occidentale et Orientale et de la Province de Zélande, le Comité du Détroit a depuis été rejoint par la Province de Hollande Méridionale et des discussions sont en cours avec le Comté d'Essex.

Convaincues qu'une coopération plus étroite entre les territoires frontaliers offre une véritable chance de créer de nouvelles opportunités pour les habitants, les entreprises et les acteurs locaux, ces six collectivités locales de quatre pays travaillent ensemble, dans leurs champs de compétences respectifs, à étendre la coopération transfrontalière aux acteurs locaux issus du monde associatif, de l'enseignement, de la recherche ou du monde économique. Les autorités membres, chacune représentées par un élu mandaté, se rencontrent quatre fois par an au sein du Comité Exécutif du Comité du Détroit.

Pour guider son action mais également pour rendre cette volonté plus lisible pour les acteurs locaux et institutionnels, le Comité du Détroit s'est doté d'une stratégie dont les ambitions à l'horizon 2030 sont les suivantes :

- être reconnu au niveau international comme le point de rencontre et de prospérité du Royaume-Uni et de l'Europe,
- avoir tiré ensemble les leçons de la crise du COVID-19 pour savoir faire face collectivement à de futures crises,
- faire émerger des pôles d'innovation transfrontaliers dynamiques, favorisant les nouvelles industries et soutenant les secteurs à forte croissance,
- respecter les engagements de réduction des émissions de CO2 pris, et mis la zone du Détroit sur la voie du zéro-émissions dans tous les secteurs,

- inclure la contribution de la jeunesse à la construction d'une région où il fait bon vivre et grandir.

Afin de donner corps à cette stratégie et de faire en sorte qu'elle bénéficie au plus grand nombre d'acteurs de ses territoires, le Comité du Détroit a également ouvert au printemps 2021 un appel à projet afin de soutenir les initiatives transfrontalières portées par les acteurs locaux.

Pour les membres du Comité du Détroit, la coopération transfrontalière ne doit pas rester une affaire d'initiés. Au contraire, ils sont attachés à ouvrir la coopération transfrontalière à l'ensemble des acteurs publics et privés du territoire, quelle que soit leur taille. L'esprit de ce dispositif, est ainsi d'être accessible à l'ensemble des acteurs de terrain et de leur donner les moyens de se lancer et d'être porteurs de démarches innovantes à l'échelle de la zone du détroit.

L'action du Comité se structure par ailleurs autour de la tenue d'un événement annuel qui se veut fédérateur. Placé sous le signe de la jeunesse, l'évènement annuel du Comité en 2022 a permis de réunir plus d'une centaine de lycéens originaires de l'ensemble des régions du Détroit autour du thème du développement durable. Travaillant en équipes mixtes, ces jeunes ont proposé des projets au Comité qui leur a dédié un budget pour mettre en œuvre de manière transfrontalière le projet lauréat.

Cet exemple illustre bien le travail du Comité : favoriser la naissance de partenariats à l'échelle transmanche pour trouver collectivement des réponses aux défis communs qui touchent la zone du Détroit.

Emmanuelle Bertrand est cheffe de mission Coopération européenne et internationale au Pôle Partenariat et Ingénierie, au Département du Pas-de-Calais.

Plus d'infos : www.straitscommittee.eu

Comment assurer sa pleine dimension européenne au Canal Seine-Nord ?

Une mise en réseau de voies navigables plus qu'un canal

Même si l'on y accole le terme « Europe » au canal Seine-Nord, comme un hommage pour la prise en charge des 40% du coût de l'investissement par l'UE, il faut bien se remémorer que le CSNE n'est qu'un maillon, essentiel certes, mais un maillon quand même, d'un système bien plus vaste : le projet Seine-Escaut : 107 km d'un côté, 1100 km de voies navigables à grand gabarit de l'autre ; un tracé linéaire contre un réseau maillé.

Les travaux engagés, et pour une part déjà réalisés, de l'interconnexion frontalière côtés flamand et wallon témoignent de cette dimension, aussi bien sur la Lys mitoyenne, que par l'adaptation de l'Escaut dans la région de Tournai ou la lourde remise à niveau de l'infrastructure pour la liaison Condé Pommeroeul et le raccordement au réseau wallon. Au sud, la programmation de MAGEO (mise à grand gabarit de l'Oise), la modernisation des grandes écluses de Seine et demain la mise à grand gabarit de Seine-amont entre Nogent et Bray, relèvent de cette même dynamique. Dans cette perspective, les effets de frontière auront été plus prononcés entre bassins versants au sein du territoire national qu'entre France et Belgique. Aujourd'hui toutefois, les acteurs de la Seine semblent avoir pris pleinement acte de leur intégration dans le nouveau système et commencent à s'y projeter.

Avec Seine-Escaut, on est face à un projet multidimensionnel, global et complexe où il s'agit d'articuler les diverses échelles géographiques et temporelles. La critique a pu être formulée d'un canal conçu uniquement pour répondre à une logique d'interconnexion de corridors européens à grand gabarit sans retombée locale, sinon des coûts financiers et environnementaux. On aurait affaire à une échelle européenne surplombante, technocratique et sans considération pour les espaces de transit ou leurs populations. Qu'en est-il véritablement ?

La projection comme moteur de la territorialisation

Pour caractériser les effets des très grandes infrastructures de transport, les chercheurs parlent d'effet structurant pour les grands travaux. Ils ont mis en avant trois constats principaux : la non automaticité des effets attendus, le caractère systémique qui met en

question la causalité linéaire et mécanique de l'analyse, l'inscription dans le temps long avec des effets cumulatifs et des usages parfois inattendus et innovants. Dans la plupart des études ressort l'importance des acteurs locaux dans l'appropriation de l'infrastructure et donc l'anticipation. La non-automaticité des effets justifie le principe même de l'aménageur dont la fonction est d'accompagner, de coordonner et souvent de susciter l'action pour tirer le meilleur parti de l'investissement réalisé.

Dans le cas du CSNE, un certain nombre de ces éléments semblent réunis. L'attente des acteurs locaux (chargeurs et collectivités), la volonté d'appropriation et de développement de projets semblent présents. La mobilisation est d'autant plus forte qu'elle peut s'appuyer sur un mode de transport identitaire, fortement ancré dans une mémoire régionale et un projet de territoire porté par la fusion du Nord-Pas-de Calais et de la Picardie. Le potentiel est donc réel surtout s'il sert un projet de réindustrialisation durable des territoires au-delà de la logistique de distribution souvent mise en avant, comme relais des ports maritimes.

La mise en réseau que permet l'interconnexion des systèmes fluviaux des deux grands bassins, outre le report modal, assure des perspectives inédites par le changement d'échelle dans les logiques d'exploitation. A ce titre, le projet de renouvellement de la flotte fluviale, Multirégio paraît emblématique du potentiel du passage volontaire à une échelle industrielle, aux divers sens du terme : d'abord à l'effet de taille d'un système innovant qui intéresse l'ensemble de l'Europe fluviale, dans la production du transport fondée sur la standardisation de sa production et dans la construction en série des bateaux. Leur conception repose sur l'expression des besoins effectifs des chargeurs et la définition intersectorielle de standards communs. Portées à 500 t, les unités fluviales sont modulaires et optimisées pour le transport de conteneurs, de palettes et de big bags, de colis lourds et bien sûr de vrac. Regroupées en convois sur les axes principaux, elles permettent l'extension du système aux voies navigables adjacentes de moindre gabarit. Sans logement à bord et plus légères que des gabarits Freycinet, elles auront un moindre enfoncement. Le plus intéressant est finalement de voir comment le changement

d'échelle qu'assure le CSNE est l'occasion de repenser les termes de la production des services de batellerie.

D'une réalisation opérationnelle à la construction politique

La dimension européenne du projet peut aussi se fonder sur un mode de fonctionnement que les politistes caractérisent comme une gouvernance multi niveaux, c'est-à-dire fondée sur une action coordonnée d'acteurs divers issus de divers horizons, issus des différents niveaux de pouvoirs et d'acteurs économiques pour élaborer des politiques publiques. Dans les faits, le projet du CSNE est déjà le reflet d'une négociation entre divers niveaux de décision, lorsqu'on sait le poids de la région des Hauts de France dans le dossier, appuyée par les multiples collectivités et le soutien de la Commission dans le dossier. Reste alors à voir comme ce groupement ad hoc peut s'inscrire dans la durée et progressivement couvrir l'échelle territoriale adéquate pour en assurer la dynamique. Là encore le passage de l'infrastructure isolée au réseau élargi doit être envisagé.

Des structures de coopération sont actives selon des périmètres différents. Le GEIE Seine-Escaut regroupe ainsi les gestionnaires des voies fluviales (SPW et VW côté belge, VNF et la Société du CNSE côté français) surtout actifs dans la coordination des investissements infrastructurels. L'Alliance Seine-Escaut prend une dimension plus nationale et fédère une action de promotion autour de trois pôles : les grands élus (intergroupe parlementaire), les collectivités (Club des villes et EPCI) et les opérateurs économiques (Cercle économique).

Un détour par le couloir rhénan pourrait être à ce titre instructif. Sur le plan fluvial, l'instauration d'une gestion internationale est ancienne puisque la Commission Centrale de Navigation sur le Rhin a été instituée en 1815 pour garantir le libre usage du fleuve et établir les responsabilités des Etats riverains auxquelles se sont ajoutées des dimensions sociotechniques et environnementales qui ont largement inspiré les règles communautaires dans le domaine. Dans un cadre européen, le corridor Rhin-Alpes entre Rotterdam et Gênes à travers la Suisse constitue un axe de circulation majeur du continent. Comme les neuf autres corridors européens, il est doté d'un forum animé par un coordinateur européen qui joue le rôle de facilitateur. Parallèlement à cette logique communautaire, il a aussi suscité une coalition d'acteurs publics et parapublics sur une base infranationale, L'Alliance interrégionale pour le corridor Rhin-Alpes. Fondée en 2015, l'organisation regroupe des collectivités territoriales et des acteurs

économiques. Son objectif est de faire valoir les intérêts communs de ses membres, auprès des Etats et des institutions européennes où il relaie les points de vue et les intérêts des acteurs locaux et régionaux, notamment en termes de potentiels conflits d'échelle. L'Alliance assure aussi le soutien dans le montage collectif de financements européens. Elle est fondamentalement un lieu d'interconnaissance et d'échange d'informations permanent entre les membres ainsi qu'une plateforme d'information et de promotion vers l'extérieur. De fait, elle constitue une esquisse d'un parlement des territoires locaux à l'échelle du corridor. Elle pourrait être appelée à renforcer sa fonction délibérative autour d'intérêts communs qui suscite la construction d'une identité collective transfrontalière.

Le système Seine-Escaut, pour la voie fluviale, mais peut-être aussi pour les autres modes de transport pourrait à terme s'inspirer de cette pratique. Cela suppose de se départir partiellement de l'encadrement étatique et d'atténuer une approche souvent exclusivement abordée sous l'angle concurrentiel. L'échange et une meilleure interconnaissance personnelle et institutionnelle offre des perspectives de coordination à même de développer le potentiel de l'infrastructure sur une base locale et interrégionale. Mettre en avant les points de convergence permet de développer un collectif pro-actif, susceptible de renforcer en retour le système Seine-Escaut dans sa composante interrégionale et internationale.

Pour une mise en réseau multidimensionnelle et territoriale du CNSE

Au cœur du système Seine-Escaut, le canal Seine Nord offre des enjeux territoriaux multiples. L'échelle européenne ouvre diverses perspectives qui vont bien au-delà du financement de 40% de l'investissement avec le principe d'interconnexion de bassins systèmes fluviaux. La mise en réseau concerne potentiellement l'exploitation qui ouvre des potentiels, laisse envisager avec un renouvellement de la flotte (effet de volume et organisation des services) et un réagencement des relations des acteurs politiques et économiques dans la prise de décision et de faire territoire. Ainsi, l'échelle européenne n'est pas supérieure ou surplombante, car elle n'est viable et imaginable que par les acteurs locaux et leur mobilisation, sans quoi, elle restera sans effet.

Animer la grande infrastructure qu'est le CSNE c'est aussi lui donner un nom de famille : Seine Escaut ! Ce n'est qu'au sein de ce système Seine Escaut qu'il est susceptible de se développer par une mise en réseau technique et opérationnelle, mais aussi dans son rapport aux territoires traversés et avec une représentation commune, comme vision et comme institution. Cette

dernière dimension ne doit assurément pas être négligée. Car, pour reprendre la formule de Jean Monnet dans son discours de Washington du 30 avril 1952 qualifiant le projet européen alors en gestation : « Nous ne coalisons pas des Etats, nous unissons des hommes » et l'on devrait ajouter avec eux, des systèmes territoriaux.

Pour aller plus loin

- BARRE, Alain, « Le Tunnel sous la Manche : une nouvelle donne pour l'aménagement régional », Hommes et Terres du Nord, 1988 (1-2), pp. 6-12.
- BEYER, Antoine. « Pour une lecture territoriale des corridors de transport en Europe », introduction au dossier « Les réseaux transeuropéens de transport : relier pour intégrer ? », Géoconfluences, juillet 2020.
- BEYER, Antoine. « Un panorama européen des stratégies de coopération interportuaires ». Navigation ports & intermodalités (NPI), 2013, pp 18-20.
- Comité du Déroit. Vision et stratégies intégrées, juin 2022, 28 p. (disponible sur straitscommittee.eu)
- HACKENBERG, Katya. « L'organisation globale des chaînes maritimes logistiques et le programme des réseaux transeuropéens de transport : l'exemple du port d'Anvers », Géoconfluences, mars 2019.
- LANNEAUX, Marie-Agnès, « Le canal Seine-Nord Europe, une connexion nécessaire et prioritaire ? Regards croisés (France-Belgique / collectivités-État) », Géoconfluences, 07 mai 2020 [disponible sur [Géoconfluences \(ens-lyon.fr\)](http://Géoconfluences(ens-lyon.fr))]
- MAREĬ, Nora et RICHARD, Yann, « Régionalisation du monde et intégration (macro) régionale. Pour une montée en généralité géographique », Belgeo, 2020 (4), en ligne [disponible sur openedition.org]
- PERRIN, Thomas, « La coopération culturelle dans l'eurorégion Nord-Transmanche : une institutionnalisation sans institution ? », Fédéralisme Régionalisme, 2012 [disponible sur popups.uliege.be]
- PERRIN, Thomas. « La frontière, espace de coopération. Illustration depuis l'Europe », L'Information géographique, vol. 85, no. 1, 2021, pp. 53-69.
- RENARD, Jean-Pierre, « Frontières et aménagement. Le point de vue d'un géographe... », Mosella : revue du Centre d'études géographiques de Metz, « Actes du colloque Frontières et Aménagement », 2010, vol. 32 (1-4), pp. 7-16.

Toutes les sources sont disponibles en ligne et en accès libre.



DÉLÉGATION GÉNÉRALE
AU DÉVELOPPEMENT
de l'Axe Nord

28 juin 2021

SÉMINAIRE 4

Manche/mer du Nord : "coopétition" autour
d'un espace maritime et portuaire
à partager ?

Manche/mer du Nord : "coopétition" autour d'un espace maritime et portuaire à partager ?

Sous le parrainage de Philippe Dutrieux, préfet maritime Manche Est - Mer du Nord

Avec le Brexit, la frontière maritime franco-britannique ouvre un nouveau chapitre de son histoire. La Manche, un espace maritime restreint mais également une zone d'intenses activités économiques, touristiques et de transport, fait ainsi face à des défis et à des conflits d'usage de plus en plus nombreux en mer. Sur le littoral, la compétition est également de mise entre ports et grandes alliances interportuaires. À l'échelle du Range Nord européen, entre Hambourg et Le Havre, les ports belges et néerlandais dominent le trafic maritime européen, bordés par de grands ensembles allemands et français compétitifs en Manche et en mer du Nord. Les liens étroits entre activités en mer et sur le littoral contribuent au dynamisme économique, commercial et industriel de ce bassin d'Europe du Nord.

Table ronde 1 : La Manche et la mer du Nord, des espaces maritimes en quête d'une nouvelle gouvernance régionale ?



Frédérique Turbout est ingénieure de recherches à la Maison de la recherche en sciences humaines (MRSH) de l'université de Caen Normandie. Docteure en géographie, elle co-dirige le pôle de recherches pluridisciplinaires MRSH sur le maritime. Dans ce cadre, elle coordonne les projets universitaires de l'Atlas Transmanche, une ressource de référence dans les études de l'espace Manche, et de l'Atlas Caraïbe.



Jean-François Rapin est le président du parlement de la Mer des Hauts-de-France, créé en juillet 2020. Il est sénateur du Pas-de-Calais, et préside la commission des Affaires européennes du Sénat depuis 2020. Il est également conseiller régional Hauts-de-France depuis 2004 et président de l'Association nationale des élus du littoral (ANEL) depuis 2012.



Thierry Dusart est administrateur général de 2ème classe des affaires maritimes, adjoint au préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord pour l'action de l'État en mer depuis 2018. Ancien directeur départemental des Territoires et de la Mer du Calvados, il a été chargé de l'élaboration de la Stratégie nationale de la mer et du littoral (SNML), publiée en 2017.



Hervé Thomas est administrateur général des affaires maritimes, directeur interrégional de la mer Manche Est – Mer du Nord depuis 2020. Précédemment, il a été directeur départemental des Affaires maritimes, puis délégué à la Mer et au Littoral du Finistère (2009-2017). Il a été délégué général d'Armateurs de France (2017-2019), l'organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes.



Thierry Missomier est le directeur du FROM Nord (Fonds Régional d'Organisation du Marché du poisson) depuis 1998. Il est également directeur du pôle de compétitivité Aquimer, spécialisé dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture.

Table ronde 2 : Face à la compétition portuaire sur le Range Nord européen, quelles perspectives pour les ports des Hauts-de-France ?



Paul Turret est le directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR) de Nantes Saint-Nazaire depuis 2002. Il est docteur en géographie de l'université Paris 8 et spécialiste du transport maritime et des activités portuaires. Il contribue aux Notes de Synthèse mensuelles de l'ISEMAR, qui abordent les principaux enjeux de l'économie maritime et des ports de commerce.



Marc Delbeke est le représentant en France de l'autorité portuaire d'Anvers depuis 2013, et consul honoraire du Royaume de Belgique dans les Hauts-de-France depuis 2017. Il a travaillé pendant une grande partie de sa vie à promouvoir le développement de filières économiques internationales pour les entreprises des Hauts-de-France.



Philippe Hourdain est le président de la Chambre de commerce et d'industrie de région Hauts-de-France (CCIR) depuis 2017. Il a été à la tête de la CCI Grande Lille de 2010 à 2016 et président de Ports de Lille jusqu'en 2020. Il préside actuellement la Fédération Norlink et le conseil d'administration de la Banque Populaire du Nord.

1. L'espace Manche, une petite mer en quête d'unité

Dans la Manche, qui est une « petite mer », l'action de l'État est d'autant plus nécessaire que les activités d'exploitation, de production et de commerce se réalisent en grande proximité, pouvant donner lieu à des tensions ou à des accidents. L'État français, par l'intermédiaire du préfet maritime de la façade Manche - mer du Nord, se charge ainsi de la sécurité et du secours en mer, et de la régulation des usages (gestion des ressources, lutte contre la pollution, préservation de la biodiversité, etc.).

En ce sens, le Document stratégique de façade (DSF), dont l'élaboration est coordonnée par le ministère de la Transition écologique décline les grands objectifs de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) autour de trois ambitions : développer les activités économiques maritimes et sur le littoral ; coordonner les usages afin d'éviter tout conflit entre usagers ; protéger l'environnement et la biodiversité. Grâce à la consultation du Conseil maritime de façade (CMF), rassemblant tous les acteurs de l'économie bleue, la DSF peut espérer organiser au mieux l'espace Manche-mer du Nord. En soutien au préfet maritime, la Direction interrégionale de la Mer – Manche Est-mer du Nord (DIRM MEMN) décline les politiques publiques nationales et veille au bon déroulement quotidien des activités maritimes et littorales.

La pêche a été une question particulièrement épineuse durant les négociations entre l'Union Européenne et le Royaume-Uni sur le Brexit. Malgré l'accord de commerce et de coopération entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne du 24 décembre 2020, de nombreuses zones d'ombre persistent au début de l'année 2021. Si ce traité stipule clairement que les pêcheurs de l'Union Européenne devaient renoncer à 25% de leurs quotas de pêche dans les eaux britanniques à partir de 2026, la renégociation annuelle des droits de pêche communautaires crée une incertitude pour les professionnels de la mer ; réaliser des prévisions pluriannuelles de chiffre d'affaires ou d'activité devient difficile, peut-être même impossible.

Pour les pêcheurs français, cette situation est particulièrement préoccupante, alors même que les eaux les plus poissonneuses en Manche sont à proximité des côtes britanniques. Français, Belges et Néerlandais ayant obtenu peu de licences de pêche de la part de

Londres dans ces eaux, ils se replient sur les eaux françaises. Cet afflux d'activités accroît une concurrence déjà féroce, facteur de tensions et, potentiellement, de ressentiments nationaux. Sur le long terme, une exploitation trop intensive des ressources halieutiques de la Manche, conjuguée au changement climatique pourrait mener à une raréfaction massive de certaines espèces parmi les plus pêchées.



« Si l'on souhaite préserver nos sociétés littorales, il faut mettre des moyens en œuvre pour préserver la pêche et aider cette filière qui risque d'être fortement impactée. »
Frédérique Turbout



« Notre grande inquiétude, dès l'annonce du Brexit, a été que la pêche soit une variable d'ajustement. La pêche est bien dans l'accord, mais on se rend bien compte aujourd'hui que les problèmes rencontrés sont loin d'être résolus. » Thierry Dusart

La Manche est une zone à haut potentiel en termes de développement d'énergies marines renouvelables (EMR), au premier lieu desquelles l'éolien dit offshore. Apparue dans cette zone depuis la fin des années 2000, l'énergie éolienne en mer est davantage développée au Royaume-Uni qu'en France. L'un des plus grands champs d'éoliennes offshore a été construit au large de la Tamise, à l'extrémité sud-ouest de la mer du Nord : le London Array. Côté français, en revanche, plusieurs projets sont à l'étude mais se heurtent à une faible acceptabilité sociale. Depuis le début de l'année 2021, le report d'une partie de la pêche communautaire depuis les eaux britanniques vers les eaux françaises a également favorisé une intensification du conflit d'usage, les pêcheurs disposant de zones d'activité de plus en plus réduites.

« On ne peut pas tout implanter sur un espace qui se réduit progressivement. Il va éventuellement faire un choix. Est-ce qu'on veut préserver l'environnement et nos littoraux, ou est-ce que l'on veut continuer de développer des activités ? Il faut penser les activités marines autrement. » Frédérique Turbout

L'espace Manche est très dynamique mais également très étroit. Dans ce cadre, la proximité géographique entre la France et le Royaume-Uni nécessite de coopérer autour d'enjeux d'intérêt commun. Le Manche Plan, établi en 1978 et modifié en 2013 et 2018, définit les modalités communes d'intervention

des deux pays en cas de sinistre en mer. Néanmoins, en raison d'approches divergentes, plus libérale pour les Britanniques, plus interventionnistes pour les Français, le coût financier de cette coordination incomberait de plus en plus à Paris. Pourtant, l'espace Manche est un bassin transfrontalier maritime, dont les flux et les dynamiques hétéroclites peuvent créer l'unité. Mais la conscience de cette indivisibilité de la Manche est loin d'être une évidence pour tous les acteurs locaux, le Brexit aggravant le sentiment de division, si ce n'est d'éloignement. Entre usages parfois rivaux et nécessaire coopération, l'espace Manche est peut-être, plus que tout autre, un symbole de la « coopération » maritime.

2. Le Range Nord, une façade portuaire « coopérative » en Europe

Le Range Nord européen est un espace plurinational, composé de plusieurs ensembles portuaires de première importance. Autour du pôle ARAZ (Amsterdam-Rotterdam-Anvers-Zeebrugge) en Belgique et aux Pays-Bas, au cœur du delta de la Meuse et du Rhin, on trouve deux ailes allemandes, Brême-Bremerhaven et Hambourg, et deux ailes françaises, HAROPA Port (Le Havre-Rouen-Paris) et les ports de la Côte d'Opale (Boulogne-Calais-Dunkerque). Deuxième façade maritime mondiale pour les volumes de fret traités, le Range Nord dispose d'un hinterland (ou arrière-pays) particulièrement vaste, qui doit être pleinement pris en compte. Au-delà des États côtiers (France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne), le Range Nord dessert également la Suisse, voire le nord de l'Italie. Pour ce faire, les ports doivent pouvoir compter sur un important maillage de chaînes de transport reliant l'arrière-pays au littoral et sur des flux de marchandises suffisants pour les alimenter.

À l'échelle des côtes françaises, notamment, il est essentiel de disposer d'un maillage d'entreprises régionales ayant recours aux services proposés par les ports locaux. Ce « patriotisme portuaire » se heurte néanmoins aux réalités économiques et commerciales de la compétition féroce que se livrent les principaux ports du Range Nord : pour être choisi, il faut être plus compétitif que son concurrent direct.



« Le patriotisme portuaire ne suffit pas. Les chargeurs sont des entreprises, elles ont besoin d'efficacité et de services. Nous devons avoir une vision commerciale des choses. Conquérir notre hinterland c'est aussi avoir une offre de service réfléchie comme par une entreprise. »
Philippe Hourdain

Le port d'Anvers bénéficie d'un réseau d'une quarantaine d'ambassadeurs chargés de promouvoir son offre de services portuaires et logistiques à l'étranger. Cette promotion internationale de la stratégie commerciale du port a pleinement intégré une approche globale de la concurrence interportuaire. Aujourd'hui, les infrastructures portuaires ne sont plus les principaux facteurs de différenciation ; ces derniers reposent de plus en plus sur la qualité, l'efficacité et la variété des services proposés par les ports, notamment lorsque ces derniers comprennent une chaîne logistique multimodale complète et performante. Cette dernière repose l'accessibilité à des lignes ferroviaires et fluviales performantes et éventuellement complémentaires, tout en disposant d'importantes capacités logistiques de stockage des marchandises. Sur ces critères les ports français n'ont pas les moyens de rivaliser directement avec leurs homologues

belges, néerlandais ou allemands. Début 2020, Rotterdam représente par exemple 34% du trafic de conteneurs sur le Range Nord, Anvers 29% et Hambourg 20%. Le Havre et Dunkerque, à deux, atteignent seulement 6%. Néanmoins, si l'hégémonie des ports du delta est évidente, la façade maritime nord française est en mesure de proposer des services compétitifs, favorisés par sa position géographique stratégique entre la mer du Nord et l'océan Atlantique.



« Historiquement, Dunkerque a plutôt été construit comme un port de l'ensemble français et non pas comme un port du Delta. C'est sans doute tout l'enjeu aujourd'hui; redevenir un port de ce centre-ouest européen, au cœur du Range Nord. »
Paul Turret

Les ports du Range Nord sont concurrents, mais ils ont également des intérêts communs, en particulier concernant les enjeux de sûreté des infrastructures, de sécurité des marchandises et de lutte contre le changement climatique et

les trafics illégaux. Dans ces domaines, certains ports peuvent se rapprocher pour établir une coordination, voire une stratégie commune. En septembre 2019, l'association Norlink Ports et le port d'Anvers ont ainsi signé un accord de partenariat autour de trois sujets : le contrôle des flux marchands pour lutter contre les activités transfrontalières illégales ; le soutien au développement durable, à la limitation de la pollution et à la transition énergétique ; enfin, la promotion des outils numériques au service de la massification des flux. Ces coopérations sectorielles entre acteurs en situation de concurrence commerciale, illustrent l'existence d'une « coopération » interportuaire.



« Aujourd'hui, on peut considérer les ports comme des grands cercles, et des jonctions. Dans ces jonctions, si l'on se connaît, on peut faire des choses. C'est pour cette raison que nous avons créé une convention de partenariat entre les ports [d'Anvers et de Dunkerque].» Marc Delbeke

3. Les opportunités stratégiques de la façade maritime et portuaire des Hauts-de-France

La Côte d'Opale est le premier ensemble portuaire français, devant HAROPA Port, grâce au Grand port maritime de Dunkerque (troisième port français de commerce), à Calais-Port et au port sec de Calais-Tunnel (leaders du trafic transmanche), et à Boulogne (premier port français de pêche et première place européenne de transformation des produits de la mer). Plus d'un million d'habitants vivent à proximité des 220 km de façade maritime de la région Hauts-de-France. rassembler tous les professionnels, les élus et les acteurs publics de la mer et du littoral, afin de coordonner leurs activités et actions, est un enjeu clé pour assurer le dynamisme de cet espace.

C'est l'objectif principal du Parlement de la Mer, installé en 2020. Alors que le Document stratégique de façade Manche-mer du Nord concerne la côte septentrionale de la France, le Parlement de la Mer a une dimension plus locale, avec une vocation de bras armé

des territoires littoraux. Le positionnement géographique des Hauts-de-France, au croisement entre la mer du Nord et la Manche, la Grande-Bretagne et le continent européen, en fait un espace hautement stratégique et ouvert sur le monde. Les enjeux locaux relatifs à la pêche, aux énergies marines renouvelables ou au commerce maritime ont souvent une portée dépassant la seule région. Ainsi, la pêche boulonnaise et dunkerquoise est intimement liée aux eaux britanniques, tout comme la présence de pêcheurs belges et néerlandais dans les eaux françaises peut provoquer des conflits autour de l'exploitation des ressources.



« Dans la région, près d'1 million d'habitants sont concernés par la vie en littoral. [...] Nous avons, sur la façade maritime des Hauts-de-France, l'une des façades les plus denses en activité. Nous avons 220 km de linéaire côtier, avec le cumul de nos grands ports régionaux, de notre port autonome de Dunkerque et des ports départementaux. Aucune autre région de France n'a une densité aussi forte. »

Jean-François Rapin

Ce positionnement des Hauts-de-France, au croisement de plusieurs espaces terrestres et maritimes, interroge également l'identité du territoire. Durant le séminaire, deux visions stratégiques du Grand port maritime de Dunkerque (GPMD) ont été présentées : d'une part, la thèse de l'appartenance du GPMD au delta de la Meuse et du Rhin. La ville de Dunkerque appartient historiquement à la Flandre et il serait donc légitime de la considérer comme formant l'aile occidentale de l'ensemble ARAZ. D'autre part, le GPMD, port de la Côte d'Opale, est naturellement tourné vers un arrière-pays comprenant le Bassin parisien, voire le Grand-Est. Il rencontre ainsi l'hinterland d'HAROPA Port et la coordination entre les deux ensembles français semble donc indispensable.

Dans les Hauts-de-France, les trois ports maritimes ont des domaines d'activités différents : la pêche, le transport roulier transmanche et les flux variés de vrac et de

conteneurs au long-cours. Cette diversité tend à limiter la concurrence entre les trois places, davantage en situation de complémentarité. L'association Norlink Ports rassemble en son sein tous ces acteurs mais aussi des représentants des ports intérieurs. Ce lien entre façade maritime et hinterland doit permettre d'assurer la cohérence et la coordination des acteurs économiques portuaires et fluviaux de l'axe Nord. Dans le contexte de la construction du Canal Seine-Nord Europe et du développement d'offres de services intermodaux fer-fleuve dans les Hauts-de-France, il est essentiel de penser la mise en réseau des ports, des plateformes multimodales intérieures et des gestionnaires d'infrastructures de transport afin de définir une stratégie commerciale régionale commune, qui devrait, sur le plus long terme, davantage associer les partenaires normands et du Grand-Est. Le Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe Nord (CCILAN), dont la Délégation axe Nord est l'animateur public, est un premier pas dans cette direction.



« Soyons acteurs de notre futur. [...] On a intérêt à avancer ensemble sur l'innovation, les relations avec le Royaume-Uni... Il y a beaucoup de sujets importants, qui nous rattraperont si l'on ne va pas assez vite. Et pour aller assez vite, il faut le faire ensemble. »

Philippe Hourdain

Dunkerque, port du Delta

Paul Turret est le directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR) de Nantes Saint-Nazaire depuis 2002. Il est docteur en géographie de l'université Paris 8 et spécialiste du transport maritime et des activités portuaires. Il contribue aux Notes de Synthèse mensuelles de l'ISEMAR, qui abordent les principaux enjeux de l'économie maritime et des ports de commerce.

Dunkerque, une nouvelle dimension à prendre

Bien que très excentré géographiquement sur le territoire national, Dunkerque compte néanmoins parmi les plus importants ports de commerce français. C'est par essence, le port de la partie septentrionale de la France connu pendant plusieurs décennies sous le nom de sa région administrative, le Nord-Pas-de-Calais. Le port de Dunkerque s'appuie ainsi sur un des territoires les plus industriels avant de devenir lui-même une terre d'usines. On ne peut pour autant résumer Dunkerque à la sidérurgie. Le pétrole, les céréales, les conteneurs, les remorques marquent aussi l'histoire du port nordiste. Avec ces marchandises, la compétition avec d'autres ports se développe et renvoie à la notion d'hinterlands. Dunkerque. Pour Dunkerque, l'hinterland est naturellement l'espace français proche, historiquement disputé avec les ports belges. Concurrencé sur son espace traditionnel, le port de Dunkerque peut pourtant trouver sa place dans le Range Nord. L'objectif est d'élargir l'hinterland et devenir ainsi un des ports du Delta (Escaut, Rhin, Meuse) aujourd'hui exclusivement belgo-néerlandais en rayonnant sur le quart Nord-Ouest du continent. Naturellement, ce n'est pas évident, mais les développements annoncés (Cap 2020, dossier ferroviaire) sont des gages pour l'avenir.

Dunkerque port français

Au sortir de la guerre, Dunkerque était le 4e port français derrière Marseille, Le Havre et Rouen. C'est historiquement, le premier port de l'industrialisation portuaire avec l'implantation du sidérurgiste Sollac en 1959. Cette stratégie, alors commune aux pays occidentaux, visait à la création d'unités industrielles au fil de l'eau. Elle est devenue un des éléments de la politique publique nationale d'aménagement du territoire

dans les années soixante. Pour Dunkerque cela se traduit par le développement de la zone industrialo-portuaire (ZIP) gagnée à l'Ouest du port urbain reconstruit.

Des aménagements successifs de l'aciérie et des industries complémentaires développent durant les décennies suivantes le tissu industriel du port nordiste. L'usine d'aluminium de 1992 sera la dernière étape de ce long moment industriel à haute valeur ajoutée.

Néanmoins, Dunkerque a toujours été un port généraliste et donc ne peut se résumer à son histoire industrielle. Il y a comme dans la plupart des ports français la vocation agricole (céréales, sucre) et a eu une histoire pétrolière achevée néanmoins il y a une dizaine d'années. Une nouvelle aventure s'écrit avec le nouveau terminal GNL de 2017. De même que le développement des EMR d'abord de manière mineure pour un champ belge va devenir plus important avec le champ mitoyen du port.

Surtout, la proximité avec l'Angleterre a justifié depuis les années vingt une forte connectivité au travers du Détroit. Concurrent de Calais, mais aussi des ports belges et néerlandais, le port de Dunkerque a trouvé sa place et aujourd'hui, DFDS héritière de l'histoire roulière du port, assure un trafic de 0,6 M d'unités de fret par an.

La conteneurisation est ancienne à Dunkerque, dès 1976, le port Ouest est doté d'un terminal dédié. Toutefois, le port nordiste n'est pas favorisé par le développement au Sud du Havre qui bénéficie de l'attention de l'Etat et des opérateurs et au Nord des ports belges Anvers et Zeebrugge. La conteneurisation dunkerquoise est alors coincée dans la petite niche territoriale de sa région.

Divers éléments vont néanmoins orienter favorablement le port. En 1989, à la suite d'un mouvement social havrais, Dunkerque devient la principale plate-forme d'entrée des bananes antillaises qui donne naissance à une spécialisation reefer (frigorifique) du port avec des entreprises spécialisées. En 1992, la réforme sociale des dockers transforme positivement le climat dunkerquois. Le groupe CMA CGM prend en main le terminal et préserve sa position. En 2016, le groupe Mulliez annonce publiquement qu'il va concentrer ses importations régionales à Dunkerque.

Dunkerque, port du Delta

Le port de Dunkerque a trouvé sa position régionale française et des gains de trafics sont toujours possibles dans les Hauts de France dans la concurrence directe avec Anvers. L'ambition est de devenir un des ports du Delta c'est-à-dire l'espace portuaire des embouchures du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut dont l'hinterland est le grand Nord-Ouest européen. L'enjeu n'est plus de reprendre des parts de marché dans l'espace proche, mais dans un espace plus vaste comprenant le Grand Est français en premier lieu.

Le port de Dunkerque a décidé de devenir plus grand. Le projet Cap 2020 vise à lui donner plus de capacité dans un contexte portuaire du Delta qui est ne manque pas d'espace. La capacité nouvelle doit donc correspondre à un besoin d'un armateur et on sait que Maersk, MSC, CMA CGM et Cosco veillent à leur position dans le Delta. Il paraît certain que CMA CGM est le plus à-même de confirmer son enracinement nordiste.

Néanmoins, un port est aussi une affaire de connexion avec l'hinterland. Le fluvial est déjà bien maîtrisé et représente un bassin régional avec les services de Sogestran et Contargo. L'ouverture à terme du canal Seine – Nord représentera un

petit supplément de rayonnement même si le Sud des Hauts de France n'est pas une région à forte densité économique et si le bassin parisien reste dans la sphère naturelle du nouveau complexe d'Haropa.

Le ferroviaire est l'instrument de la profondeur dans les hinterlands. Dunkerque Green Solution (GDS) de Greenmodal Transport (Groupe Charles André) est une première base avec le lien via Dourges à Valentignat ouvrant à des destinations plus larges. Dans cette perspective ferroviaire, le site multimodal de Dourges est un atout intéressant, car Dunkerque dispose d'un pivot proche qui peut consolider du fret d'autres ports. En 2019, un pas vers le Grand Est a été franchi par Nord Ports Shuttle, jusque-là seulement acteur du fluvial avec le service Flex (Flandres Lorraine Express) vers Metz. Le partenariat avec Fret SNCF est une offre modeste, mais il faut un début à tout. Il semble évident que la croissance du port de Dunkerque passe par le ferroviaire vers le Grand Est avec la voie naturelle de l'axe grand gabarit de la sidérurgie.

L'hinterland d'un port du Delta c'est l'Europe. Les ports français peuvent viser l'Europe, mais déjà ils doivent bien asseoir leur présence dans leur hinterland naturel puis s'attaquer aux espaces plus difficiles. Pour Le Havre, Marseille et Dunkerque c'est d'abord le Grand Est. La congestion des systèmes de transport du Benelux plus que celle des terminaux du Delta est un argument pour une offre dunkerquoise, le premier des ports du Sud au Nord du micro range du Delta. A une époque où l'argument environnemental pèse de plus en plus, les time-transit de Dunkerque vers l'Est peuvent être bons et représenter aussi un intérêt vers l'Allemagne.

“Coopétition” interportuaire à l’échelle du Range nord-européen

Des défis de la compétition portuaire...

Depuis les années 1980, l'économie-monde s'affirme, en particulier à travers l'intensification des échanges commerciaux à l'échelle de la planète. Le fret maritime est le principal moyen de transport des marchandises échangées ; les ports internationaux acquièrent ainsi le statut de hubs stratégiques, maillons essentiels des chaînes logistiques à l'échelle de la planète. Mais qui dit trafic maritime hégémonique dit également concurrence féroce. Entre les ports, tout d'abord. Les places portuaires chinoises occupent les premières places du classement mondial en volumes de marchandises traités. Seul port européen, et même non-asiatique, à figurer dans les 10 premières places, Rotterdam (Pays-Bas) écrase ses concurrents d'Europe du Nord-Ouest. Entre les opérateurs portuaires également. Ces derniers sont présents simultanément dans différents ports, voire parfois au sein des mêmes ports, à l'image des opérateurs Hutchison et COSCO à Rotterdam. Ainsi, les places portuaires ne sont pas les unités exclusives permettant d'analyser la concurrence dans ce secteur. Enfin, entre compagnies maritimes organisant le transport de marchandises (MSC, Maersk, CMA CGM, etc.)¹. Dans les ports des Hauts-de-France, ces lignes de clivage internes et externes sont également présentes : l'opérateur P&O Ferries n'exerce qu'au port de Calais, alors que son principal concurrent DFDS Seaways opère à la fois à Calais et à Dunkerque. Dans ce cadre, il est donc important de dissocier les stratégies des autorités portuaires de celles des opérateurs et des compagnies maritimes privées.

Dans l'organisation mondiale des flux maritimes et espaces portuaires, l'analyse des principaux enjeux s'appuie régulièrement sur une division du monde en façades maritimes majeures. On parlera ainsi aisément de « Rivière de Perles » sud-est asiatique (Guangzhou, Hong-Kong, Shenzhen) ou de « Façade Atlantique » états-unienne (Boston, New York, Miami). En Europe

du Nord-Ouest, la dénomination courante est « Range nord-européen ». Il s'agit d'un vaste ensemble portuaire hétéroclite reliant le nord-ouest de l'Allemagne à la Normandie, voire la Bretagne, en passant par les Pays-Bas et la Belgique. Si, à l'échelle internationale, il semble évident que les ports nord-européens partagent davantage de caractéristiques entre eux qu'avec leurs concurrents asiatiques ou américains, cela ne doit aucunement minimiser la compétition réelle qui existe entre eux. Néanmoins, cette échelle reste parfois pertinente pour analyser les principaux traits de la mondialisation, comme le rappelle Saphia Richou, chercheuse en sciences de gestion : « la rangée portuaire est un espace privilégié de coopétition. En effet, les acteurs en concurrence sur le même marché sont contraints de collaborer pour combattre la concurrence extérieure et mettent alors en place des stratégies dites gagnant-gagnant leur permettant de réaliser des économies d'échelle et de partager les risques² ». « Coopétition », le mot est lancé...

... à la « coopétition » interportuaire

La « coopétition » consiste en la capacité d'entreprises concurrentes à mettre occasionnellement des stratégies de coopération en place. Dans sa thèse en sciences de gestion, Saphia Richou affirme ainsi que la coopétition est « une coopération opportuniste entre différents acteurs économiques qui par ailleurs sont compétiteurs. [...] Elle correspond à une collaboration entre acteurs en compétition sur un même marché dans le but de faire face à des acteurs en compétition sur le même secteur ou d'autres catégories d'acteurs³. »

La dimension spatiale de la coopétition est à prendre en compte. On ne peut envisager un rapprochement, même occasionnel, qu'avec un étranger proche qui partage les mêmes intérêts et préoccupations (« coopération interportuaire de voisinage⁴ »). Une dynamique de coopétition

entre Le Havre et Hambourg n'aurait pas de sens, en raison de leur éloignement et des défis géographiques et géopolitiques distincts auxquels ils font face. Ils sont ainsi séparés par le cluster interportuaire ARAZ ; Le Havre est naturellement tourné vers la Manche et l'Atlantique, alors qu'Hambourg regarde particulièrement vers la mer Baltique. La variété des échelles spatiales d'analyse démontre également l'intérêt que peut avoir la coopération. Au niveau régional, des ports peuvent être en compétition sur un secteur particulièrement concurrentiel. Un exemple emblématique connu des professionnels du secteur portuaire est celui de la banane. Jusqu'à la fin des années 1990, les bananes importées en France métropolitaine transitaient par Le Havre. En 1998, à la suite d'une importante grève dans le port normand, Dunkerque capte une grande partie de ces cargaisons de bananes. La concurrence entre les deux ports est évidente dans cette configuration. En revanche, à l'échelle interrégionale voire européenne, le nouveau port Le Havre-Rouen-Paris (HAROPA) et le Grand port maritime de Dunkerque (GPMD) pourraient avoir des éléments d'intérêt commun, notamment face aux ports belges et néerlandais du bassin rhénan. De la même manière, en Belgique, les ports de Zeebrugge et Anvers, rivaux sur le secteur du fret conteneurisé, ont finalement réussi à trouver une forme de complémentarité dans leurs activités à la fin des années 2010. À l'échelle européenne, Zeebrugge peut en effet être considéré comme la porte océanique d'Anvers⁵, et donc un relais essentiel pour attirer de plus gros porte-conteneurs.

La coopération s'inscrit dans le partage d'intérêts (ou d'objectifs) communs et repose sur la prise de conscience d'une interdépendance des territoires. En septembre 2019, le Grand port maritime de Dunkerque (GPMD) a signé un protocole d'accord (memorandum of understanding) avec le port d'Anvers. Celui-ci couvre plusieurs thématiques d'importance pour les deux places portuaires : le changement climatique, la sûreté des marchandises et le tournant numérique du transport maritime au premier chef. Cela n'empêche nullement le GPMD et le port d'Anvers d'être concurrents dans

le domaine commercial. Quelques dizaines de kilomètres séparent Dunkerque et Anvers, ce qui signifie que les défis rencontrés par l'un des deux ports peuvent sûrement toucher l'autre. La lutte du port d'Anvers contre la pollution, la montée du niveau de la mer ou les trafics illégaux concerne l'espace d'un bassin de vie qui comprend également les Hauts-de-France, et donc Dunkerque. À cela s'ajoute l'absence de contrôle aux frontières entre la France et la Belgique, ce qui facilite la dimension transfrontalière des activités humaines illégales et criminelles. Le cadre juridique et politique de l'Union européenne encourage donc, indirectement, une forme de coopération partielle entre ports concurrents.

Au-delà de ces partenariats formels et sectoriels, une autre dynamique est à l'œuvre depuis quelques années. Elle consiste en un rapprochement structurel des ports appartenant à un même espace géographique, mais avec une intensité différente d'un projet à l'autre. En Belgique, Anvers et Zeebrugge ont préparé leur union ces dernières années pour s'unir à l'horizon 2022. En 2018, les ports de Gand, Terneuzen et Flessingue ont fusionné et forment désormais l'ensemble portuaire belgo-néerlandais North Sea Port. En France, le Grand port maritime de Marseille-Fos et le port intérieur de Lyon ont également acté leur rapprochement en 2018, sans aucune fusion. Plus au nord, Le Havre, Rouen et Paris se sont unis en 2021, après plus de dix ans d'une étroite coopération entre le port maritime et les ports intérieurs. Ces exemples partagent une caractéristique commune : celle de rassembler autour d'un port principal (Anvers, Gand, Le Havre) un ensemble de ports plus petits.

Néanmoins, ces cas ne correspondent pas tous à des situations de coopération, bien que la limite soit relativement floue. Anvers et Zeebrugge, concurrents historiques, se sont finalement réunis ; en revanche, Rouen a difficilement pu être un rival sérieux pour le Havre, ces deux ports n'ayant ni la même situation géographique ni la même fonction. Pourtant, ces deux ensembles ont vécu des fusions très récentes. Est-ce à dire que toute coopération serait vouée à l'unification à une échéance plus ou moins longue ? Cela semble

peu probable, tant la nature de la coopération est éloignée de ces préoccupations. Cette dernière se définit avant tout par le croisement des intérêts de places portuaires, quel qu'en soit le nombre et quelle qu'en soit la nature. Le partenariat de coopération sait parfaitement bien préserver l'autonomie de ses composantes lorsqu'il s'agit de leur intérêt, d'autant plus en situation de concurrence commerciale particulièrement rude. La coopération vise ainsi surtout à surmonter certaines rigidités ou éléments extérieurs communs à plusieurs ports, sans minimiser, et parfois même en intensifiant, leur rivalité.

« Coopération » sur la Côte d'Opale : une structuration en cours ?

Tout d'abord, nous pouvons déceler un dissensus quant à l'orientation stratégique et géographique du GPMD face à la coopération. En effet, il apparaît difficile de déterminer à quel espace géographique Dunkerque appartient. Pour certains, la ville fait historiquement partie de la Lotharingie, aux côtés de Rotterdam, Amsterdam et Anvers. Ces ports appartiennent au bassin du « Delta » entre le Rhin et l'Escaut. Dunkerque serait ainsi naturellement un port lié à la Flandre historique. À l'inverse, pour d'autres, le Range nord-européen se divise en grands pôles interportuaires⁶ : le pôle central belgo-néerlandais (ARAZ) ; les deux ailes allemandes, Brême-Bremerhaven et Hambourg ; et les deux ailes françaises, la Côte d'Opale et la côte normande (HAROPA Port et les ports normands). Selon la grille utilisée, Dunkerque regardera donc vers l'Est ou vers l'Ouest. Mais ces visions sont-elles réellement exclusives ? Le protocole d'accord signé par Anvers et Dunkerque en 2019 n'altère aucunement la compétition entre ces deux places portuaires ni ne porte préjudice à de futurs partenariats avec les ports normands. L'orientation géopolitique dépend avant tout de leurs ambitions et intérêts.

Dans les Hauts-de-France, la création du Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe Nord (CCILAN) ambitionne précisément

de faire converger les stratégies portuaires de Dunkerque, Boulogne-Calais et Getlink (ex-Eurotunnel). Dunkerque et Calais sont en concurrence sur le trafic transmanche de fret ; Calais dispose d'une activité de pêche, tout comme Boulogne. Mais il existe une réelle complémentarité entre ces ports : Boulogne est également la principale place de transformation des produits de la mer en Europe ; Calais est le leader européen du trafic maritime de passagers ; Dunkerque donne une dimension internationale au commerce maritime sur la Côte d'Opale. Les trois ports maritimes et le port sec sont d'ailleurs réunis au sein de l'association Norlink Ports, qui regroupe les principaux acteurs portuaires du littoral et du fluvial dans la région. Côté secteur public, la Délégation générale au développement de l'axe Nord (DGDAN) encourage également le développement d'une grande stratégie d'axe de transport pour les Hauts-de-France, entre le littoral, le fleuve et le rail.

Au-delà de la coopération évoquée précédemment, il est également légitime de s'interroger sur la capacité des ports des Hauts-de-France à former un grand ensemble interportuaire intégré, sans pour autant parler de fusion. La cohérence d'une façade maritime, quelle qu'elle soit, repose particulièrement sur sa capacité à irriguer son hinterland à partir d'un axe fluvial structurant. La plupart des exemples précédemment mentionnés disposent de relais stratégiques vers l'intérieur des terres : le Rhône pour Marseille-Fos, la Seine pour HAROPA, l'Escaut et le Rhin pour Anvers, etc. Le Canal Seine-Nord Europe devrait remplir cet office pour la Côte d'Opale, afin de lui offrir une liaison vers la Seine, le Bassin parisien, voire le Grand-Est. Un partenariat stratégique durable sur le littoral ne peut avoir lieu sans une cohérence territoriale retrouvée autour d'une vision commune.

Conclusion

Depuis environ dix ans, les principales places portuaires européennes tendent à constituer de grands ensembles interportuaires régionaux. Certains peuvent être qualifiés de « coopétitifs », car partageant des intérêts communs malgré une forte compétition économique entre leurs composantes. La proximité géographique permet notamment d'expliquer cette proximité stratégique. D'autres correspondent davantage à la formation de super-ports multisites autour d'un port majeur. Ces dynamiques renforcent la concurrence féroce entre ces différents acteurs. En ce sens, la notion hybride (compétition/coopération) de « coopétition » pourrait progressivement aboutir à une nouvelle réalité sur le Range nord-européen : coopération renforcée entre ports, mais compétition intensifiée entre ces nouveaux pôles interportuaires.

Dans les Hauts-de-France, la question de l'orientation stratégique demeure. Est-il possible de former un pôle « Nord de France » de ce genre sur le moyen terme ? Et si oui, quels partenaires choisira-t-il dans son espace plus ou moins proche ? Une chose est sûre, l'intégration du littoral de la Côte d'Opale passera inévitablement par la formation d'un axe fluvial structurant dans les Hauts-de-France... et au-delà !

1 Cf. Atlas Devport

2 RICHOU (2014), p. 200.

3 RICHOU, Saphia (2014). L'institutionnalisation de la coopétition : Enjeux théoriques, stratégiques et organisationnels et de compétitivité des institutions. p.45.

4 Anne GALLAIS BOUCHET, note n° 159 de l'ISEMAR, novembre 2013.

5 Zeebrugge ou l'émergence d'une nouvelle porte océane au cœur du Northern Range

6 Zeebrugge ou l'émergence d'une nouvelle porte océane au cœur du Northern Range

Nathan Rizzuto est doctorant en Aménagement du territoire - Urbanisme à l'université de Lille depuis 2021. Il réalise sa thèse auprès de l'Ecole doctorale SESAM (Sciences économiques, sociales, de l'aménagement et du management) et du laboratoire TVES (Territoires, Villes, Environnement & Société).

Titulaire d'un master 2 de Relations internationales de Sciences Po Lille, il travaille actuellement sur les dynamiques de transformation de la frontière franco-britannique dans le contexte du Brexit, en particulier autour du détroit du Pas de Calais.

Pour aller plus loin

- CHARLIER, Jacques & LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, « Zeebrugge ou l'émergence d'une nouvelle porte océane au cœur du Northern Range », Territoire en mouvement, 2011, n°10, pp. 3-15 [disponible sur journals.openedition.org]
- DUMONT, Pierre-Henri & PONT, Jean-Pierre. Rapport information déposé par la commission des Affaires européennes sur la pêche européenne dans le contexte du Brexit. 11 juin 2020, 85p. [disponible sur assemblee-nationale.fr]
- Site internet de l'Atlas Transmanche : atlas-transmanche.certic.unicaen.fr
- GALLAIS-BOUCHET, Anne. Note de synthèse n° 158. La coopération interportuaire en France. ISEMAR, octobre 2013 [disponible en ligne sur www.isemar.fr]
- Région Hauts-de-France, « Le littoral des Hauts-de-France : des enjeux de complémentarités et de solidarités territoriales », Repères Hauts-de-France, septembre 2020, n°23 [disponible sur piver-hauts-de-france.org]

Toutes les sources sont disponibles en ligne et en accès libre.

Conclusion



Jean Peyrony

Directeur général de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT).

Les frontières internes de l'Union européenne semblaient un lointain souvenir, mais depuis quelques années de crises successives, liées aux phénomènes migratoires, aux enjeux sécuritaires, et aujourd'hui à la pandémie, elles ont resurgi dans notre existence. Leur fermeture non coordonnée en mars 2020 a gravement perturbé la vie quotidienne des habitants et des entreprises frontalières, mais aussi, paradoxalement, révélé les interdépendances transfrontalières et européennes qui sont notre quotidien. Au sein des régions frontalières françaises, la région des Hauts-de-France est doublement singulière.

La frontière terrestre des Hauts-de-France avec la Belgique, loin d'être « naturelle », serpente à travers un paysage ouvert, souvent urbain, et des flux de toute nature (fleuves, circulations de transit, travailleurs transfrontaliers, consommateurs tirant profit du marché unique, étudiants) la traversent en permanence, dessinant des territoires transfrontaliers, qui appellent un aménagement concerté de l'espace commun à diverses échelles.

Échelle de proximité de la bande urbaine frontalière, où l'espace public urbain et l'espace naturel sont transfrontaliers.

Échelle des bassins de vie transfrontaliers comme celui de l'Eurométropole de Lille-Kortrijk-Tournai, dont le Président plaide pour un statut de l'habitant transfrontalier, où celui-ci soit reconnu comme un acteur économique (travailleur ou consommateur transfrontalier), un usager de services publics transfrontaliers, un citoyen- pas seulement national, mais aussi comme une personne qui peut avoir des liens familiaux (anciens ou enfants placés dans des établissements spécialisés) ou amicaux par-delà la frontière, ou encore des engagements civiques au sein d'une société civile transfrontalière émergente.

Échelle régionale d'un vaste bassin économique inter-métropolitain - dans le passé, bassin minier transfrontalier, aujourd'hui 83 millions d'habitants dans un rayon de 300 km de Lille, partie centrale de l'aire métropolitaine du nord - ouest européen, au cœur d'un réseau de corridors européens de transport de personnes et de fret (LGV, routes, voies navigables), qui connectent les mégapoles de Paris, du Benelux, de la Ruhr, mais aussi de Londres.

La frontière maritime des Hauts de France avec le Royaume-Uni, authentique frontière naturelle et géostratégique, que le lien fixe promettait il y a peu d'abolir en y faisant circuler des « RER GV » et pas seulement des TGV, est redevenue avec le Brexit une frontière extérieure. Et cependant elle appelle, contre vents et marées la poursuite d'une coopération multi-séculaire entre les territoires et leurs habitants, de part et d'autre du détroit.

Les quatre séminaires organisés par la délégation Axe Nord ont innové par la méthode, associant chercheurs, agents des administrations, professionnels, élus ; ils ont magnifiquement montré les

enjeux, les acquis et les projets restant à concrétiser.

Les enjeux sont simples à formuler: ces deux frontières ont, encore et toujours, vocation à être surmontées.

Sur la frontière terrestre, l'intégration transfrontalière est prometteuse, si on met en place les politiques publiques appropriées. Les différentiels démographique et économique créent l'opportunité du travail frontalier, notamment vers la Flandre, à condition de mettre en place un accompagnement à la mobilité, physique et cognitive : cela implique l'apprentissage de la langue, mais aussi l'envie de rencontrer l'autre. Les coopérations universitaires, l'apprentissage et la formation professionnelle transfrontalière doivent y contribuer.

Les potentiels d'innovation de part et d'autre (universités, recherche publique et privée) peuvent s'unir pour irriguer ensemble des coopérations économiques, des clusters transfrontaliers, et l'internationalisation des PME.

Les transitions écologiques et énergétiques ont vocation à être menées ensemble : connectivité des réseaux de mobilité et d'énergie, inter-opérabilité des tarifications, trames vertes et bleues, mobilités douces et circuits courts transfrontaliers, gestion partagée des biens communs (air, eau, terre, mer, biodiversité).

Les ZOAST franco-belges ont été pionnières en matière de santé. A l'avenir les services publics transfrontaliers (santé, secours, formation, insertion,...), le patrimoine naturel et culturel (histoire, notamment industrielle ; langues) communs, contribueront à la cohésion écologique, sociale et territoriale, comme à l'attractivité économique et touristique.

La frontière maritime, brutalement durcie par le Brexit, nous rappelle que les frontières existent toujours, même si les Etats souverains gagnent à exercer ensemble leur souveraineté. Et ils devront le faire sur les deux frontières, face aux enjeux du changement climatique, des risques naturels ou géostratégiques. Au sein de l'Union européenne ; mais aussi avec le Royaume-uni, avec lequel il faudra concevoir une frontière intelligente et fluide qui maintienne les liens, dans un espace de « co-opétition ».

Sur ces frontières de coopération ancienne, les acquis sont déjà nombreux et balisent ce qui reste à faire. Examinons cela sous l'angle de la gouvernance, condition clef de la coopération.

A l'échelle locale, les bourgmestres et maires sont à la manœuvre pour le dialogue de proximité.

A l'échelle des bassins de vie transfrontaliers, à l'initiative de Pierre Mauroy, le 1er GECT européen a été créé pour porter l'Eurométropole de Lille-Kortrijk-Tournai, suivi de peu par celui de Dunkerque West-Vlaanderen pour le littoral et la Flandre intérieure. Même si chaque frontière, voire segment de frontière, est spécifique, on ne peut que se réjouir que la gouvernance locale se structure progressivement, dans le Hainaut avec le GECT du Parc naturel européen Plaines Scarpe-Escaut, ou via les démarches entreprises par la Communauté d'Agglomération de Maubeuge-Val de Sambre.

Sur la frontière maritime, le Comité du détroit montre la voie.

Même si chaque frontière est spécifique, le volet transfrontalier du traité franco-allemand d'Aix la Chapelle (TALC) peut être ici une source d'inspiration. Il a posé la nécessité de mettre en capacité les acteurs locaux et régionaux, et leurs groupements transfrontaliers, pour réaliser leurs projets et résoudre les obstacles localement (le TALC parle de « compétences appropriées, de ressources dédiées, et de procédures accélérées » - dans la logique de décentralisation, déconcentration,

différenciation mise en avant par la loi 3DS, et dans la perspective du projet de règlement « ECBM », qui généraliserait cette logique à l'échelle européenne.

Il faudra « armer les GECT » : développer l'observation, la connaissance des flux et des territoires transfrontaliers, l'ingénierie territoriale et de projets ; partager l'information ; associer habitants et entreprises au pilotage des services publics et des territoires transfrontaliers, tout cela avec l'appui des programmes Interreg.

Mais la gestion des territoires de frontières appelle aussi une inter-territorialité horizontale, et l'intervention de tous les niveaux, y compris national, voire fédéral. La frontière franco-belge a été pionnière avec le groupe de travail parlementaire franco-belge en 2007, dont les travaux, réactualisés en 2015, ont permis, non seulement de préfigurer les deux GECT, mais également d'initier sur l'ensemble des thématiques frontalières la coordination multi niveaux nécessaire. Sur la frontière franco-allemande, le TALC a aussi mis en place un processus de remontée des obstacles au niveau national, voir européen, quand cela est nécessaire, via le Comité de coopération transfrontalière, associant les différents niveaux. Un tel mécanisme serait pertinent sur cette frontière. Parce que les Etats – de manière dissymétrique par-delà la frontière- et l'Europe définissent le cadre législatif, mais sont aussi garants de l'équité et de la vision d'ensemble. D'autant plus quand il s'agit de la frontière, limite d'États souverains. Ils sont censés ultimement garantir la sécurité de leurs ressortissants face aux risques de toute nature (sanitaires, industriels, naturels, climatiques, géopolitiques), mais désormais appelés à agir ensemble face aux défis globaux ; à combiner sécurité et développement, transfrontalier et européen.

Les bassins de vie franco-belges, l'espace plus large de l'aire métropolitaine du Nord ouest – y compris le Royaume uni, qui a quitté l'Union européenne mais pas l'Europe - sont l'Europe du quotidien, l'Europe de demain, espace pour une cohésion territoriale et un développement durable, pour un récit transfrontalier et européen à construire ensemble.

