DECEMBRE 2022

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

ÉTAT DES LIEUX DU FONCIER ÉCONOMIQUE LE LONG DE L'AXE NORD

EN VUE D'UNE ÉVALUATION DU POTENTIEL DE REPORT MODAL DU TRAFIC DE MARCHANDISES

Démarche menée en partenariat avec la Délégation générale à l'Axe nord et la Fédération Norlink et avec l'apport notamment des services de la Région Hauts-de-France, de la DREAL, du CEREMA, de VNF et de la SNCF.

SYNTHÈSE DES CONCLUSIONS

SOMMAIRE

PRÉAMBULE : RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE 4

RAPPEL DES PRINCIPAUX ENJEUX REGIONAUX ET GLOBAUX DU REPORT MODAL..... 6

MÉTHODOLOGIE & PROCESSUS DE CONSTITUTION DE LA BASE DE DONNÉES..... 8

1/SYNTHÈSE CARTOGRAPHIQUE DE L'ÉTAT DES LIEUX..... 14

2/CHIFFRES CLÉS ET PRINCIPAUX CONSTATS..... 20

3/DIFFICULTÉS RENCONTRÉES ET LIMITES DE L'EXERCICE 28

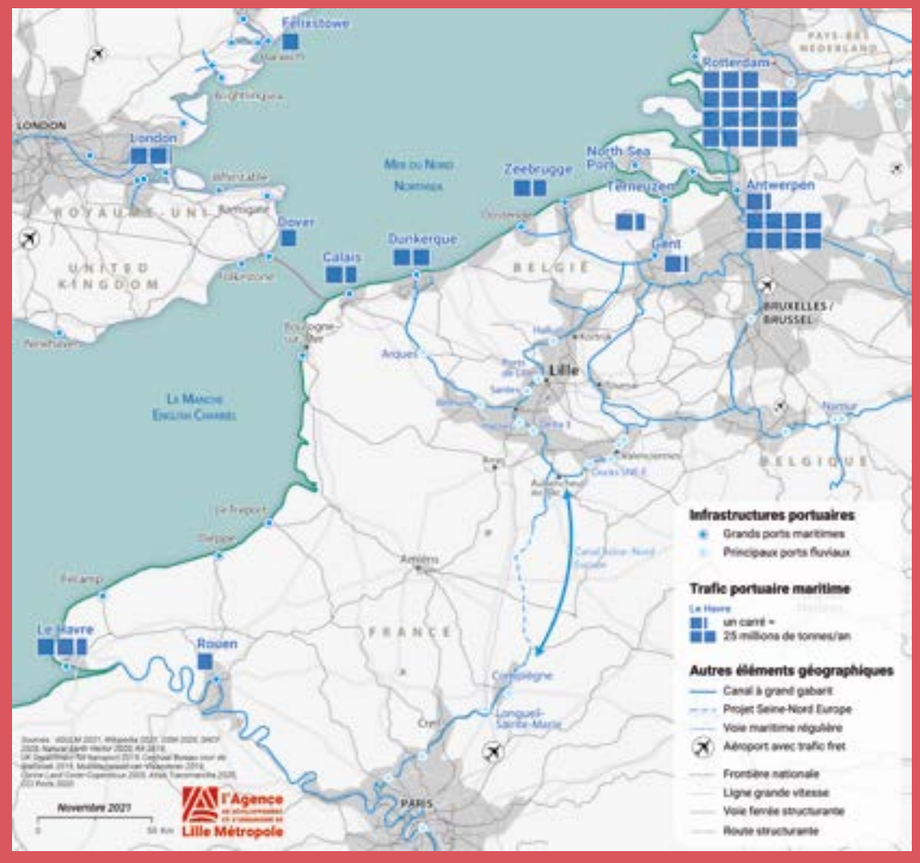
CONCLUSIONS : PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA DÉMARCHE 30

CONCLUSIONS : DES PISTES POUR LA POURSUITE DU TRAVAIL..... 32

REMERCIEMENTS..... 34

PRÉAMBULE : RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE

Située au cœur d'une grande région nord-ouest européenne, la Région Hauts-de-France dispose de nombreux atouts pour tirer bénéfice de sa proximité avec des pôles économiques et démographiques majeurs (Londres, Paris, villes portuaires du Range Nord, bassin de la Ruhr).



Conscient de ce potentiel certainement sous-exploité, l'État a fixé des objectifs ambitieux en matière de développement des ports maritimes français, et de structuration logistique de leur hinterland, s'appuyant sur un usage accru des axes de transport alternatifs à la route. Pour répondre à cette ambition, le gouvernement a confié aux préfets de Région concernés une mission d'accompagnement à la définition de la stratégie de développement logistique depuis les ports maritimes vers leur hinterland.

Un conseil de coordination interportuaire et logistique de l'Axe Nord (CCILAN) a ainsi été créé, ainsi qu'une équipe dédiée au sein de la Délégation Générale pour le Développement de l'Axe Nord (DGDAN) pour la Région des Hauts-de-France. Parmi les objectifs fixés à cette délégation, se trouve l'identification des espaces fonciers desservis par les modes massifiés susceptibles de faire partie des zones logistiques prioritaires pour des aménagements dans les cinq à dix ans à venir.

Pour mener à bien ce travail la Délégation Générale au Développement de l'Axe Nord et la Fédération Norlink, se sont rapprochées des huit agences d'urbanisme des Hauts-de-France, réunies au sein du réseau URBA8. Les agences ont accepté la proposition qui leur était faite d'entrer dans une démarche partenariale d'état des lieux quantitatif et qualitatif en y apportant leurs savoir-faire méthodologique et technique et leur connaissance du territoire. Cette démarche a fait l'objet de deux conventions opérationnelles successives en 2020 et 2021.

Différents partenaires institutionnels ont été associés à la démarche; ils ont communiqué les données en leur possession et ont apporté leur expertise afin de qualifier le plus précisément possible le foncier économique et l'état des connexions vers la voie d'eau et le fer : DTT(M), DREAL, SNCF, VNF, CEREMA, Institut Paris Région.

La présente note complète la base de données élaborée dans le cadre de cette dynamique partenariale, elle en explique les limites et expose les principales conclusions qui peuvent en être tirées.

RAPPEL DES PRINCIPAUX ENJEUX REGIONAUX ET GLOBAUX DU REPORT MODAL

La question de la capacité à mettre en place un report modal effectif des flux de marchandises s'avère aujourd'hui déterminante face aux défis environnementaux auxquels nos sociétés sont confrontées. Ceci constitue un défi crucial pour la Région Hauts-de-France de par notamment sa localisation géographique et les bases de son économie. Trois principaux types d'enjeux sont concernés :

Des enjeux éminemment économiques

Trafic global marchandises (en millions de Tonnes)		2019	2016	Crois.
Amsterdam	NL	**103,90**	96,97	**7%**
Antwerpen (Anvers)	B	**238,20**	214,17	**11%**
Calais	F	**42,00**	43,92	**-4%**
Dover (Douvres)	GB	**23,40**	27,40	**-15%**
Dunkerque	F	**53,70**	46,74	**15%**
Felixstowe	GB	**25,00**	28,20	**-11%**
Gent (Gand)	B	**32,50**	29,11	**12%**
Le Havre	F	**66,50**	65,41	**2%**
London	GB	**54,00**	50,40	**7%**
Rotterdam	NL	**455,50**	461,18	**-1%**
Rouen	F	**23,40**	21,70	**8%**
Zeebrugge	B	**45,80**	37,81	**21%**
Zeeland seaports (Vlissingen, etc.)	NL	**38,90**	33,07	**18%**

• Source : ADULM sur base des rapports d'activité des ports concernés

Valoriser les flux de transit liés à une situation géographique privilégiée :

Carrefour de flux européens, notamment Nord-Sud (Bénélux - Méditerranée) et Nord-Ouest – Sud-Est (Iles britanniques - Europe centrale) ; une étude récente menée en partenariat à l'initiative de la fédération Norlink, évalue respectivement à 44 et 45 Millions de tonnes les flux transitant par les Hauts-de-France sans y être valorisés. Grande Proximité des principaux ports du « Range nord » (dont trois des quatre premiers ports d'Europe en trafic cumulé : Rotterdam, Anvers et Amsterdam) et présence sur le territoire régional de la première façade portuaire française (Dunkerque, Calais et Eurotunnel)

Accompagner le développement des activités existantes et saisir de nouvelles opportunités de développement.

Ceci concerne en particulier :

Les activités très liées - directement ou indirectement - au commerce intercontinental :

- La grande distribution et la vente à distance
- L'industrie des transports terrestres (automobile et ferroviaire)

Celles dépendantes des modes massifiés pour leur approvisionnement ou l'acheminement de leur production, notamment :

- L'Agro-alimentaire
- Les Matériaux de construction
- Les Déchets

Et bien évidemment toutes celles faisant reposer leur développement sur un modèle environnemental « vertueux », notamment décarboné.

Des enjeux très directement environnementaux

Réduire les émissions de carbone liées à la circulation des poids lourds : le trafic routier, celui des poids lourds en particulier, constitue aujourd'hui un des principaux émetteurs de CO2.

Parvenir à stopper la consommation de foncier agricole et naturel, l'une des principales dynamiques de cette consommation étant lié au développement de la logistique le long des axes (auto)routiers au détriment de l'intensification de l'usage des espaces déjà artificialisés desservis par le fer et l'eau.

Participer à la limitation voire l'inversion du processus d'Imperméabilisation des sols : l'extension des routes et des espaces d'évolution et de stationnement des poids lourds constituant un facteur-clef de cette imperméabilisation

Des enjeux plus spécifiquement sociaux et sociétaux

Contribuer à la création d'emplois non délocalisables : contrairement aux emplois directs du routier, ceux du fluvial et du ferroviaire sont moins directement liés à la concurrence internationale.

S'adapter à l'évolution des habitudes de consommation, notamment en innovant dans la logistique du dernier kilomètre et la logistique urbaine.

Aider à rendre les déplacements plus fluides : un seul convoi fluvial de 4 500 tonnes (du type de ceux qui circuleront sur le Canal Seine Nord) transporte autant de marchandises que 250 camions.

Participer à la réduction des nuisances sonores et à l'amélioration de la qualité de l'air, un des facteurs déterminants dans la dégradation de la qualité de l'air, facteur responsable de 50 000 décès par an en France (étude Alliance 4F, 2020).

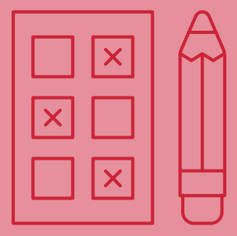
Réduire les risques liés à l'accidentologie : selon l'OISR, « Les accidents impliquant un PL sont particulièrement graves : en 2020, ils sont mortels dans 14 % des cas, contre 5 % pour les accidents sans PL. 89% des personnes tuées dans les accidents impliquant un poids lourd (PL) ne sont pas des usagers de poids lourd, 31% sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés) ».

MÉTHODOLOGIE & PROCESSUS DE CONSTITUTION DE LA BASE DE DONNÉES

L'objectif initial de la démarche était de mener à bien un état des lieux du foncier à vocation logistique et/ou industrielle qui soit connecté ou potentiellement connectable au réseau ferré et/ou fluvial structurant. Ce faisant, on se plaçait dans l'optique d'aider à la définition de la stratégie de développement du fret fluvial et ferroviaire. Il était également attendu de ce travail qu'il s'inscrive en cohérence avec l'objectif national de « zéro artificialisation nette » (ZAN).

Vu la nécessité d'obtenir des résultats exploitables dans un délai contraint et compte tenu des limitations à la mobilité dues à la situation sanitaire, il a été décidé de réaliser dans un premier temps un recensement « en chambre ». Celui-ci a été mené sur la base d'une méthodologie élaborée en commun au sein du partenariat en s'appuyant sur les données existantes (soit en open data, soit détenues par des organismes partenaires de la démarche).

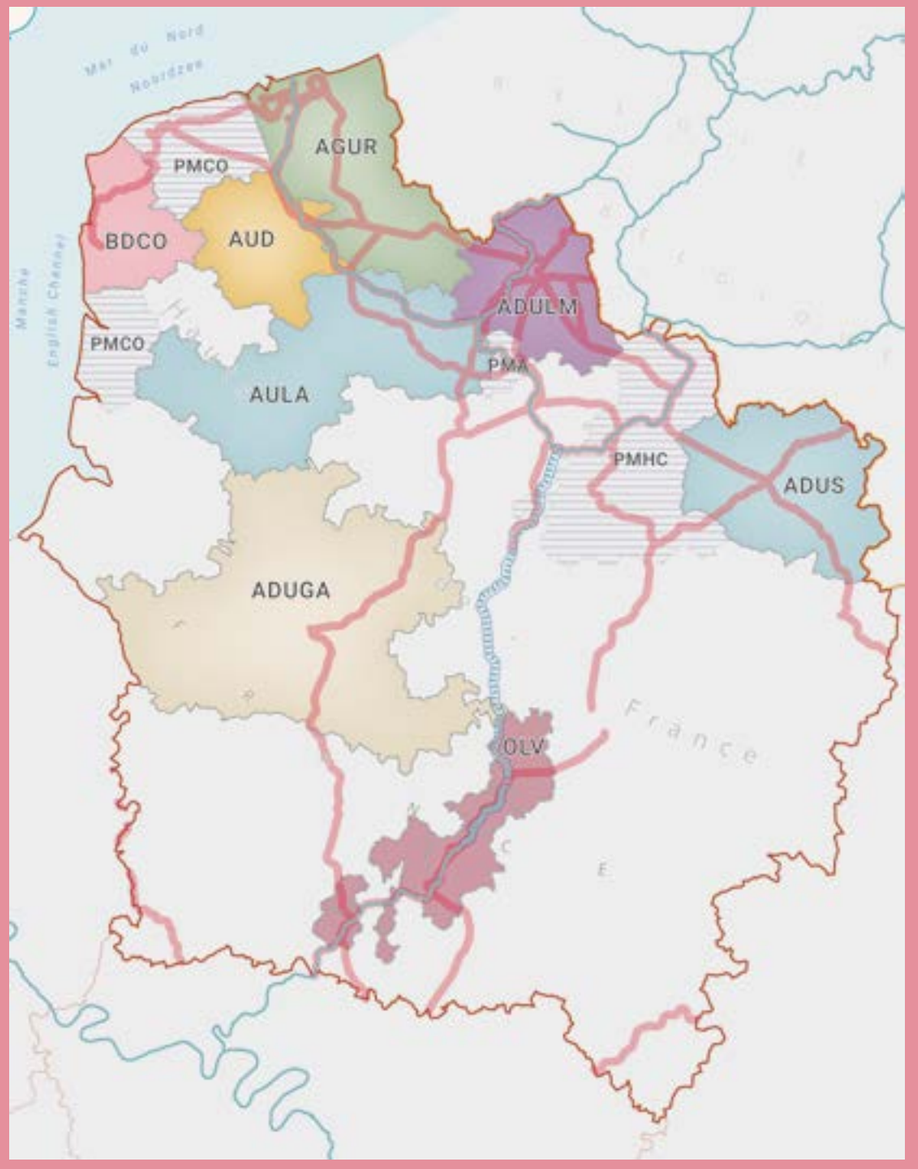
Les différentes étapes de la constitution du recensement ont été les suivantes :



1. Identification des axes ferrés et fluviaux majeurs, ceux structurant l'«axe nord», et détermination du périmètre d'étude

Le périmètre de l'étude a été déterminé d'un commun accord entre les partenaires, et en concertation avec la Région Hauts-de-France. Il s'agit d'une zone tampon fixée, de manière arbitraire, à 1 km de part et d'autre de ce qui a été défini comme les voies magistrales des flux de marchandises, tant navigables que ferroviaires. Par conséquent toute ZAE figurant, au moins pour une partie de son emprise, dans cette zone tampon a été prise en compte dans la démarche.

Chaque agence a procédé au recensement sur son territoire de référence et a ainsi pu compléter au besoin sur celui-ci les informations qui s'avéraient manquantes. Cependant, dans la mesure où une partie de ces emprises se situaient hors des périmètres directs d'action des agences, il a fallu répartir entre les huit agences les territoires concernés



2.Identification du foncier économique à vocation majoritairement logistique et/ou industrielle

Afin d'obtenir une vision homogène et la plus objective possible du foncier à vocation logistique et industrielle au sein des corridors définis, il a été décidé d'identifier ce foncier via les documents d'urbanisme en vigueur, essentiellement les PLU(i) à la date du 1° janvier 2021.

Ce faisant, ont été recensées non seulement les zones d'activités existantes, mais aussi les extensions prévues, même à long terme, au sein de ces documents. L'identification des emprises via les documents d'urbanisme, a également permis de définir la nature exacte du zonage réglementaire, la vocation de la zone ainsi que sa superficie.

Compte tenu de l'étendue du territoire d'étude et de l'objectif fixé, il a été décidé de ne repérer que les zones à vocation économique de plus de 20 hectares. En cours de travail, cette règle a pu être très ponctuellement assouplie pour intégrer quelques zones d'activités de plus faible dimension mais qui présentaient clairement un intérêt en matière de génération de trafics de marchandises à l'échelle régionale.

Dans le même esprit, certaines activités (de grandes emprises industrielles en particulier) ont pu être intégrées bien que situées hors des corridors définis car elles étaient fortement génératrices de flux de marchandises potentiellement concernés par le report modal vers la voie d'eau et/ou le fer. C'est le cas par exemple de l'entreprise Roquette à Lestrem, ou celui de Toyota à Onnaing.

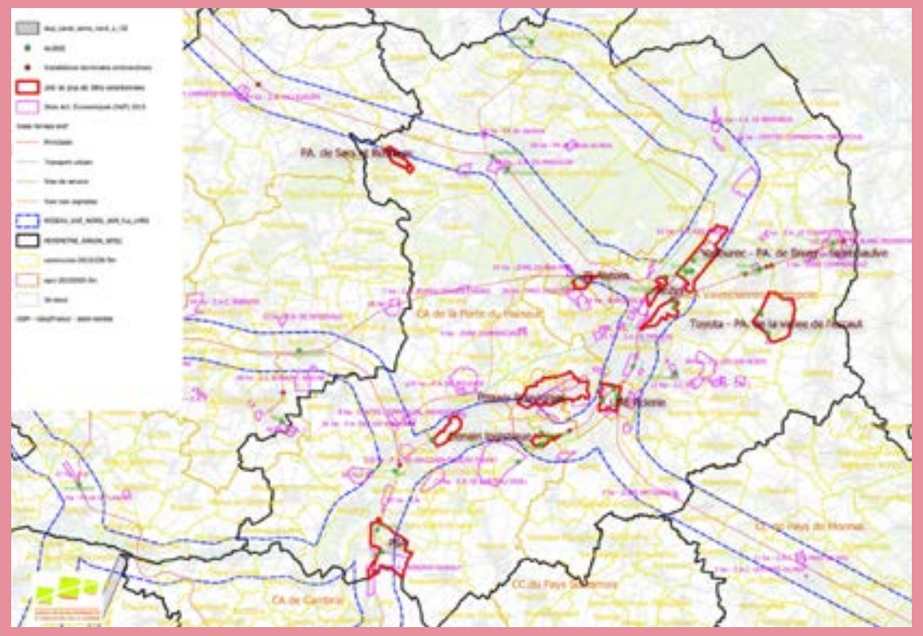


Illustration du travail d'identification et de sélection des zones concernées effectuées à l'échelle de chacun des territoires (exemple : arrondissement de Valenciennes) :

La zone tampon figure en pointillés bleu, toutes les ZAE présentes dans les documents d'urbanisme sont en mauve et en rouge celles retenues dans le cadre du recensement.

3.Identification du type d'activité dominant

Un travail fin d'identification et de qualification de l'occupation des zones a été mené sur chacune des zones retenues, l'objectif du recensement étant de cibler les activités génératrices de flux de marchandises. Ce travail a été effectué à partir des fichiers fonciers fournis par le CEREMA (cf. TUP : table unifiée du parcellaire). Après avoir corrigé et adapté le cas échéant la classification des implantations au sein des zones d'activités, à l'échelle parcellaire, nous avons a pu déterminer la nature dominante de l'activité au sein de l'ensemble de la zone.

Les zones d'activités à dominante industrielle ou logistique ont ainsi pu être identifiées.

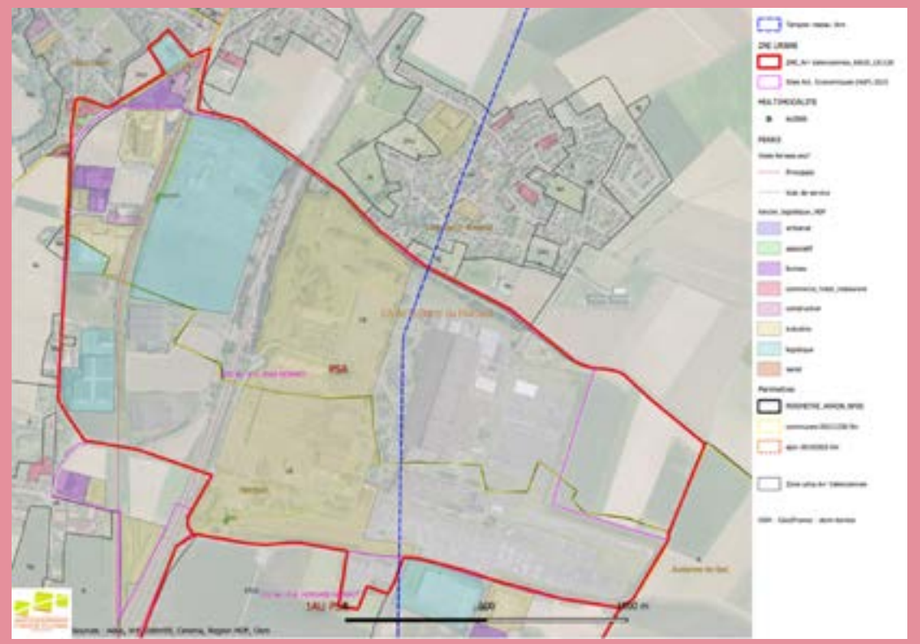


Illustration de la qualification de la typologie des activités à l'échelle de la "TUP" (Table Unifiée du Parcellaire)

4.Qualification de l'état de la connexion à la voie d'eau et à la voie ferrée

La qualification de la connexion à la voie d'eau et à la voie ferrée des zones recensées s'est faite sur la base des données mises à disposition par le CEREMA, par SNCF Réseau et par VNF.

La Base ITE 3000 fournie par le CEREMA a permis de superposer la localisation des ITE (Installations Terminales Embranchées) et la délimitation des zones d'activités, et ainsi d'identifier celles disposant d'un point de transbordement vers le fer. L'état effectif d'opérationnalité de l'ITE a également pu être renseigné via cette même source. Une analyse comparable a pu être menée à bien sur les cours de fret ferroviaire, à partir de données communiquées par SNCF Réseau.

Le niveau d'équipement et l'état des infrastructures des sites de transbordement fluviaux (y compris les ports concédés) ont pu être déterminés à partir des données fournies par VNF.

5.Identification de la vacance potentielle au sein des zones d'activités économiques

La disponibilité/mutabilité foncière au sein des zones économiques existantes constituait un autre critère-clé sur lequel un éclairage était attendu. Face à l'absence de données couvrant l'ensemble du périmètre d'étude et à l'impossibilité de mener un travail de terrain exhaustif sur le sujet, il a été décidé de réaliser dans un premier temps une analyse sommaire basée principalement sur l'observation via photo aérienne. Cette première observation a pu être complétée par quelques visites sur place et par des entretiens avec les techniciens des EPCI concernés sur les territoires d'intervention des agences. Ce type d'enquête n'a évidemment pas pu être étendu aux territoires hors du partenariat des agences.

Face à la difficulté d'homogénéiser et de fiabiliser les informations concernant ce critère, il a été choisi de répartir les zones d'activités en 3 catégories :

Celles disposant a priori d'une vacance apparente de moyenne ou faible superficie d'un seul tenant (moins de 20 ha) ;

Celles disposant a priori d'une vacance apparente de grande superficie d'un seul tenant (plus de 20 ha d'un seul tenant) ;

Celles ne disposant pas a priori de vacance apparente autre que diffuse.

Nota : Cette information reste purement indicative et s'avère extrêmement fragile dans la durée (rappel : le recensement a été arrêté au 1° janvier 2021).
Elle demande validation (et précisions) auprès des acteurs locaux (voir paragraphe ci-après sur les limites de la démarche et les pistes d'action).

6.Qualification du niveau des contraintes environnementales et des risques technologiques

Un travail d'identification des contraintes environnementales et risques technologiques pouvant impacter le développement des zones recensées a également été mené à partir des données disponibles en open data.

Face au nombre et à la diversité des facteurs à prendre potentiellement en compte, une classification en quatre classes de l'importance des enjeux a été élaborée par Urba8. Elle permet d'évaluer de façon globale le niveau des contraintes pesant sur la zone : absence apparente de contraintes, contraintes limitées, contraintes importantes mais éventuellement surmontables, contraintes d'un niveau tel qu'elles rendent la zone non utilisable (notées comme rédhibitoires dans la légende de la carte qui suit).

Cette méthode d'approche et la classification afférente ont été ensuite validées et complétées par les services compétents de l'État.

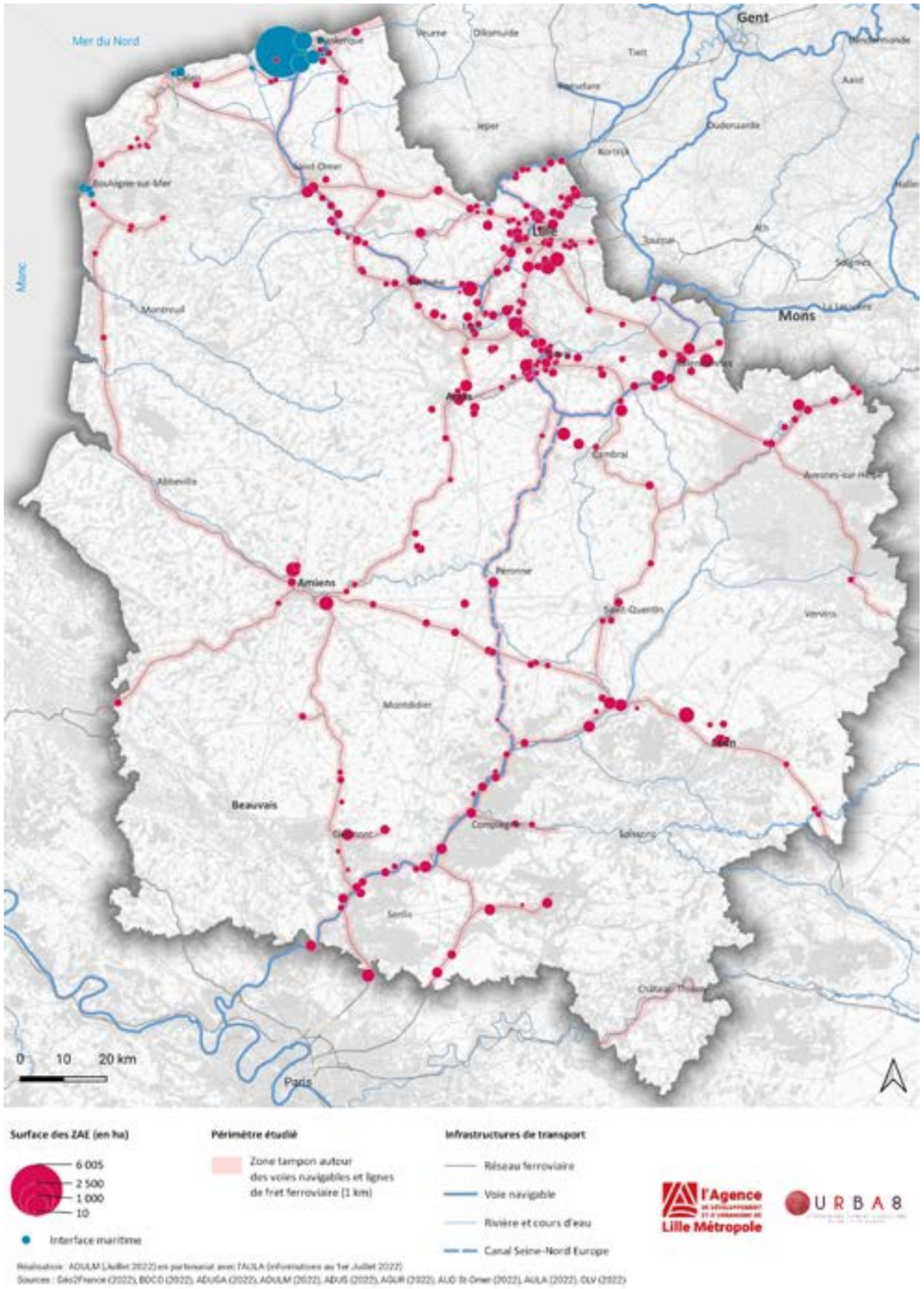
7.Développement d'un outil cartographique interactif

L'ensemble de l'information ainsi recueillie et traitée a été rendue disponible, comme il en avait été convenu, grâce à un outil cartographique interrogeable en ligne aux différentes échelles - du local au régional - et ce sans besoin d'un logiciel spécifique.
L'intégration de cette information au sein de l'infrastructure de données géographiques de la plate-forme Géo2France est en cours de finalisation.

1

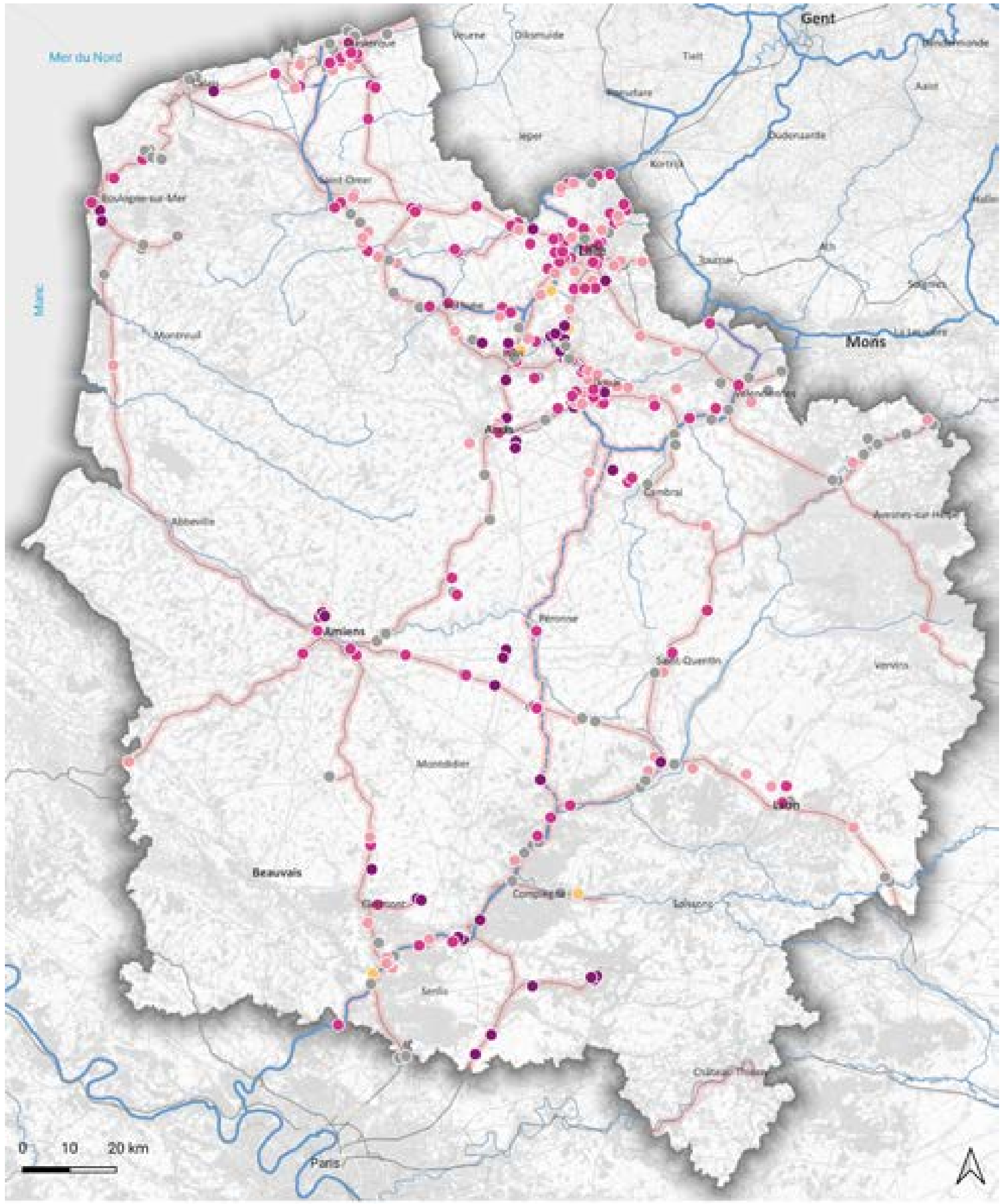
SYNTHÈSE CARTOGRAPHIQUE DE L'ÉTAT DES LIEUX

Les zones d'activités recensées



Réalisation : AOULM (Juillet 2022) en partenariat avec l'AULA (informations au 1er Juillet 2022)
Sources : Géo2France (2022), BDCO (2022), ADUGA (2022), AOULM (2022), ADUS (2022), AGUR (2022), AUD St-Omer (2022), AULA (2022), OLV (2022)

Les types dominants d'activité



Type d'activités des ZAE existantes

- Zone dédiée principalement aux activités logistiques
- Zone avec présence d'activités dédiées spécifiquement à la logistique
- Zone sans présence d'activités dédiées spécifiquement à la logistique
- Zone en friche
- Site industriel hors ZAE

Infrastructures de transport

- Réseau ferroviaire
- Voie navigable
- Rivière et cours d'eau
- Canal Seine-Nord Europe

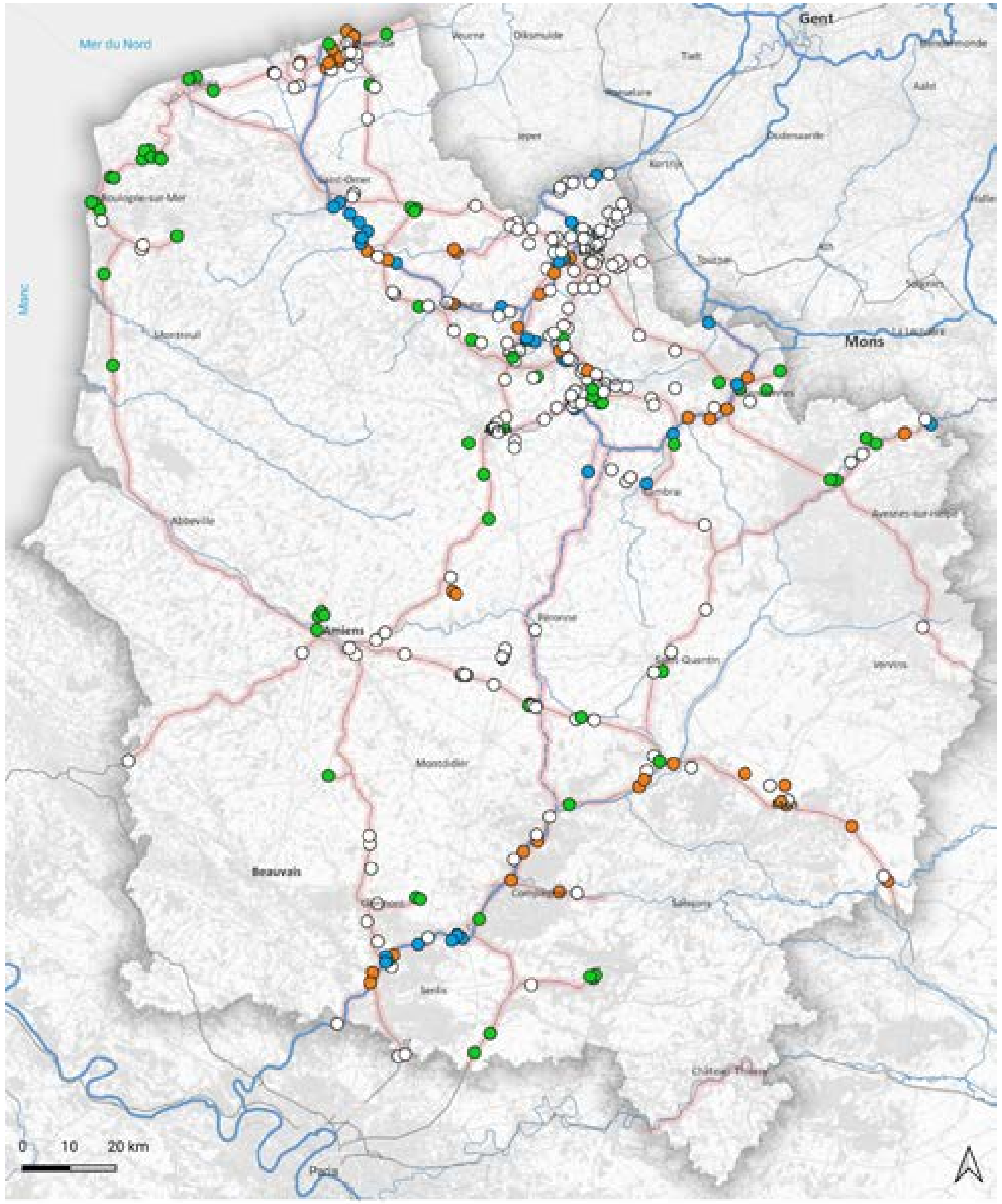
Périmètre étudié

- Zone tampon autour des voies navigables et lignes de fret ferroviaire (1 km)

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

URBA8

Etat de la connexion aux infrastructures ferrées et fluviales



Dessertes des ZAE existantes

- Zone connectée à la fois à la voie ferrée et à la voie d'eau
- Zone connectée à la voie d'eau mais pas à la voie ferrée
- Zone connectée à la voie ferrée mais pas à la voie d'eau
- Zone sans connexion active à la voie d'eau ou à la voie ferrée

Infrastructures de transport

- Réseau ferroviaire
- Voie navigable
- Rivière et cours d'eau
- Canal Seine-Nord Europe

Périmètre étudié

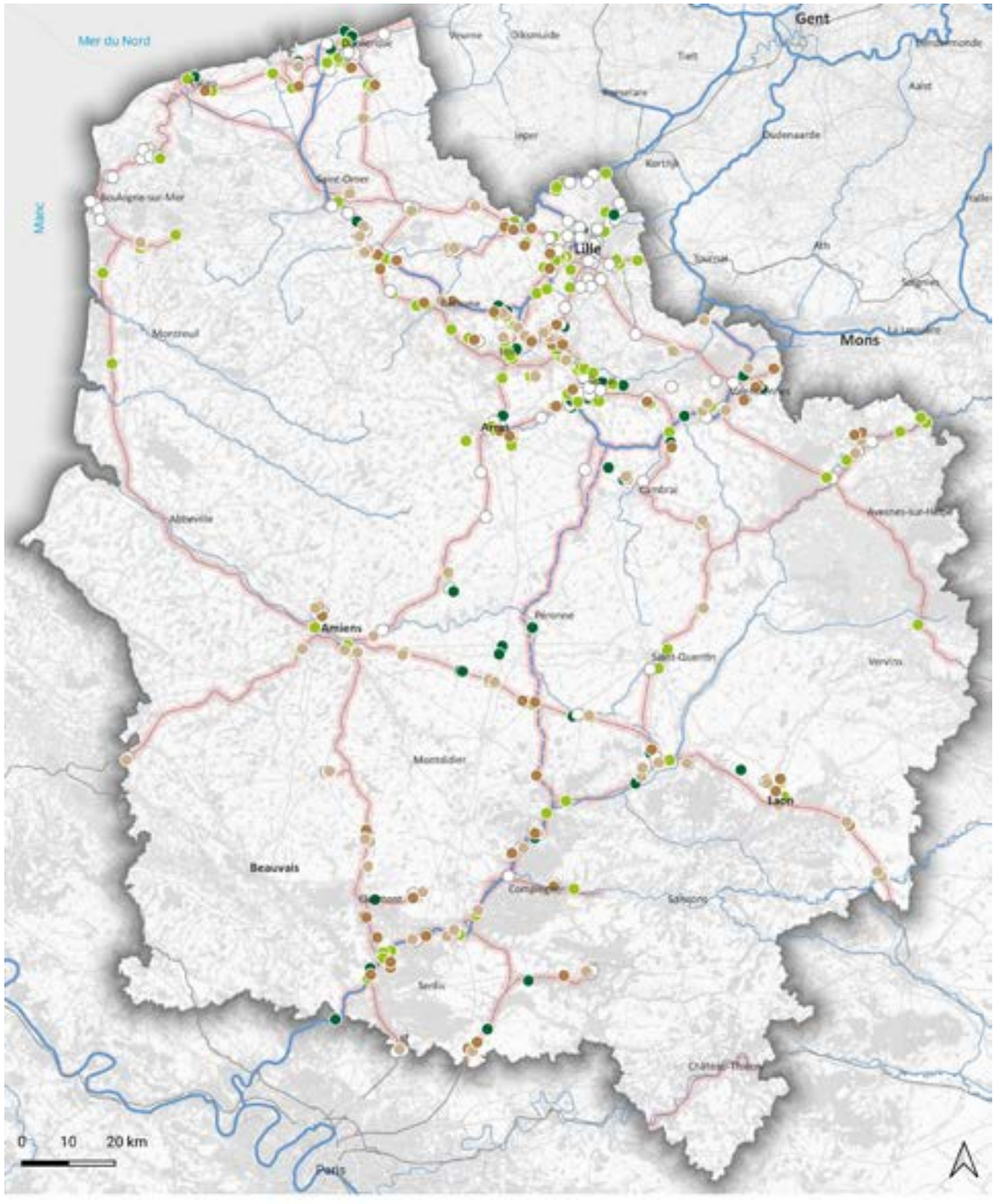
- Zone tampon autour des voies navigables et lignes de fret ferroviaire (1 km)

Réalisation : ADULM (juillet 2022) en partenariat avec l'AULA (informations au 1er juillet 2022)
Sources : Géo2France (2022), BDEO (2022), ADUGA (2022), ADULM (2022), ADUS (2022), AGUR (2022), AUD St-Omer (2022), AULA (2022), OLV (2022)

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

URBA8

Vacance apparente et indication du potentiel théorique d'extension



Occupation des ZAE existantes

- Zone laissant apparaître une vacance d'ampleur importante d'un seul tenant (>20 ha)
- Zone laissant apparaître une vacance de faible ampleur (<20 ha)
- Zone sans foncier vacant apparent

Occupation des ZAE en extension planifiées

- Zone d'extension de grande ampleur d'un seul tenant (>20 ha)
- Zone d'extension de faible ampleur (<20 ha)

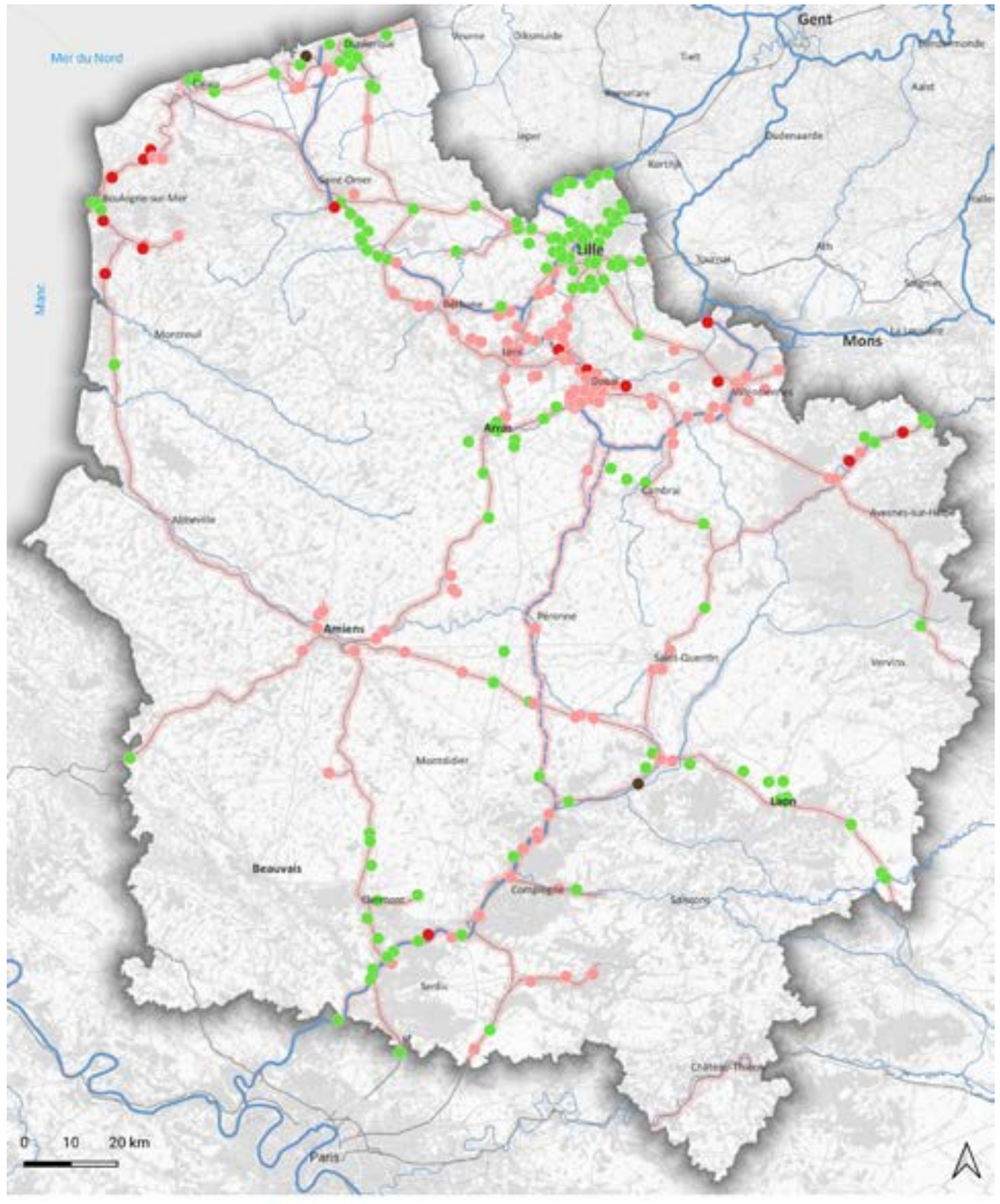
Périmètre étudié

- Zone tampon autour des voies navigables et lignes de fret ferroviaire (1 km)

Infrastructures de transport

- Réseau ferroviaire
- Voie navigable
- Rivière et cours d'eau
- Canal Seine-Nord Europe

Etat des contraintes liées à la protection de l'environnement et aux risques technologiques



ZAE existantes et contraintes environnementales

- Pas de contraintes répertoriées
- Niveau de contraintes limité
- Niveau de Contraintes important
- Niveau de contraintes rédhibitoire

Infrastructures de transport

- Réseau ferroviaire
- Voie navigable
- Rivière et cours d'eau
- Canal Seine-Nord Europe

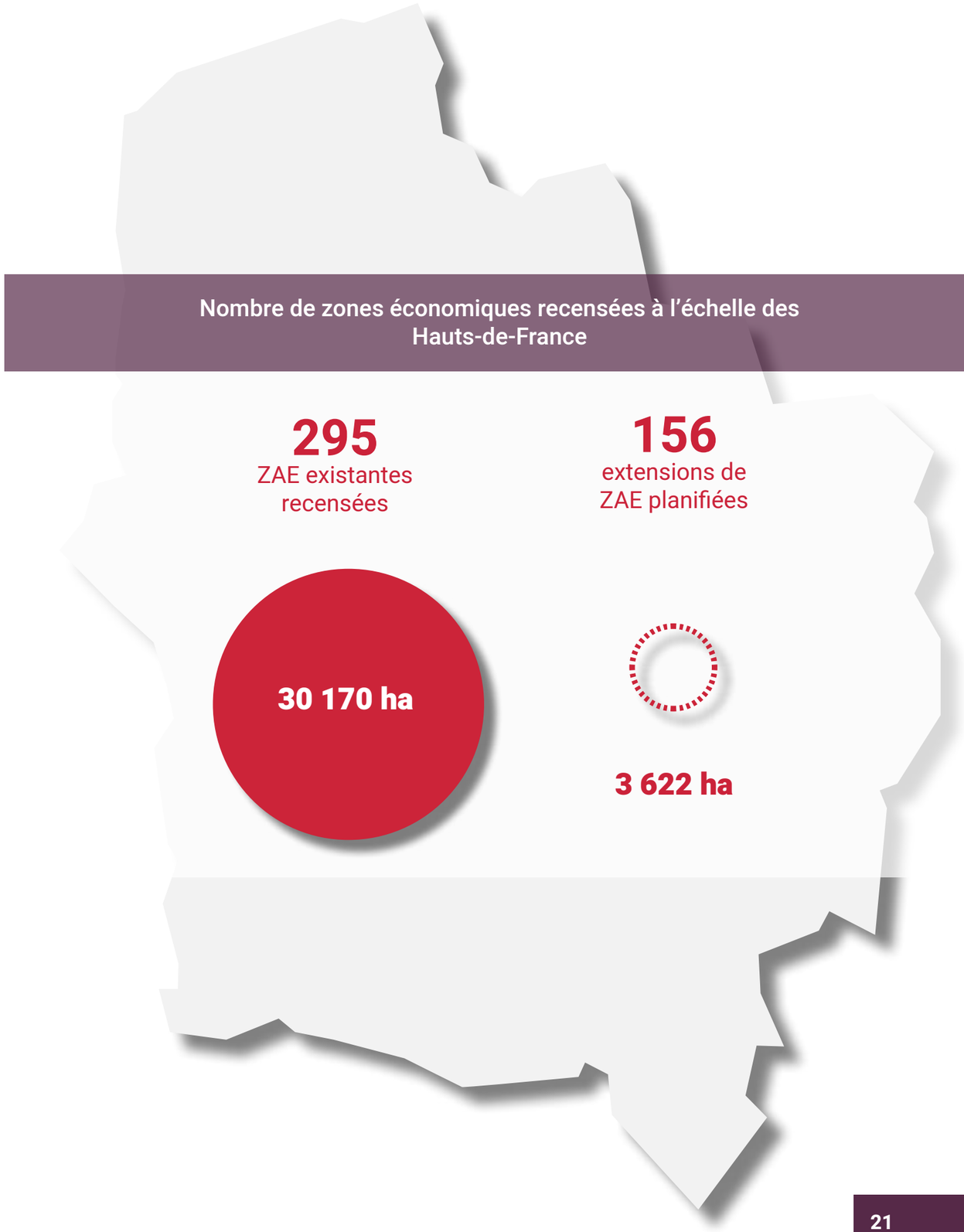
Périmètre étudié

- Zone tampon autour des voies navigables et lignes de fret ferroviaire (1 km)

2

CHIFFRES CLÉS ET PRINCIPAUX CONSTATS

Chiffres clés au niveau régional



CONNEXION AU RESEAU FERRE

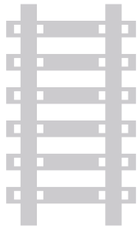
130 ZAE embranchées ou potentiellement embranchées fer
soit 44%

68 ZAE possèdent un ITE actif
soit 23 %

13 ZAE possèdent un ITE inactif en bon état
soit 5%

25 ZAE possèdent un ITE inactif en mauvais état
soit 8%

24 ZAE possèdent un ITE inactif inutilisable
soit 8%



CONNEXION A LA VOIE D'EAU

98 ZAE directement bord à voie d'eau
soit 33%

58 ZAE possèdent un site de transbordement actif
soit 20%

3 ZAE possèdent un site de transbordement inactif
soit 1%

37 ZAE bord à voie d'eau sans site de tranbordement
soit 12,5%

TYPOLOGIE D'ACTIVITE

152 ZAE à dominante industrielle
soit 51,5%

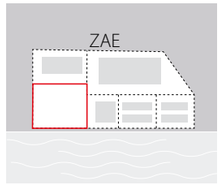
35 ZAE à dominante logistique
soit 12%

VACANCE FONCIERE APPARENTE

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

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

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



CONNEXION VOIE D'EAU + FER

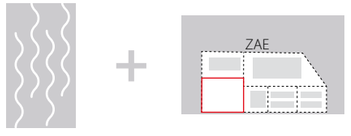
53 ZAE directement bord à voie d'eau (avec ou sans quai) ET potentiellement embranchée fer (présence d'un ITE actif ou inactif)
soit 18%

26 ZAE possèdent un site de transbordement actif ET un ITE actif
soit 9%

CONNEXION VOIE D'EAU + FER + VACANCE FONCIERE

17 ZAE possèdent un site de transbordement actif ou inactif + un ITE actif ou inactif en bon état + une vacance de grande ou petite superficie
soit 6%

CONNEXION VOIE D'EAU + VACANCE FONCIERE



56 ZAE sont bord à voie d'eau ET possèdent une vacance foncière de petite ou grande superficie
soit 19%

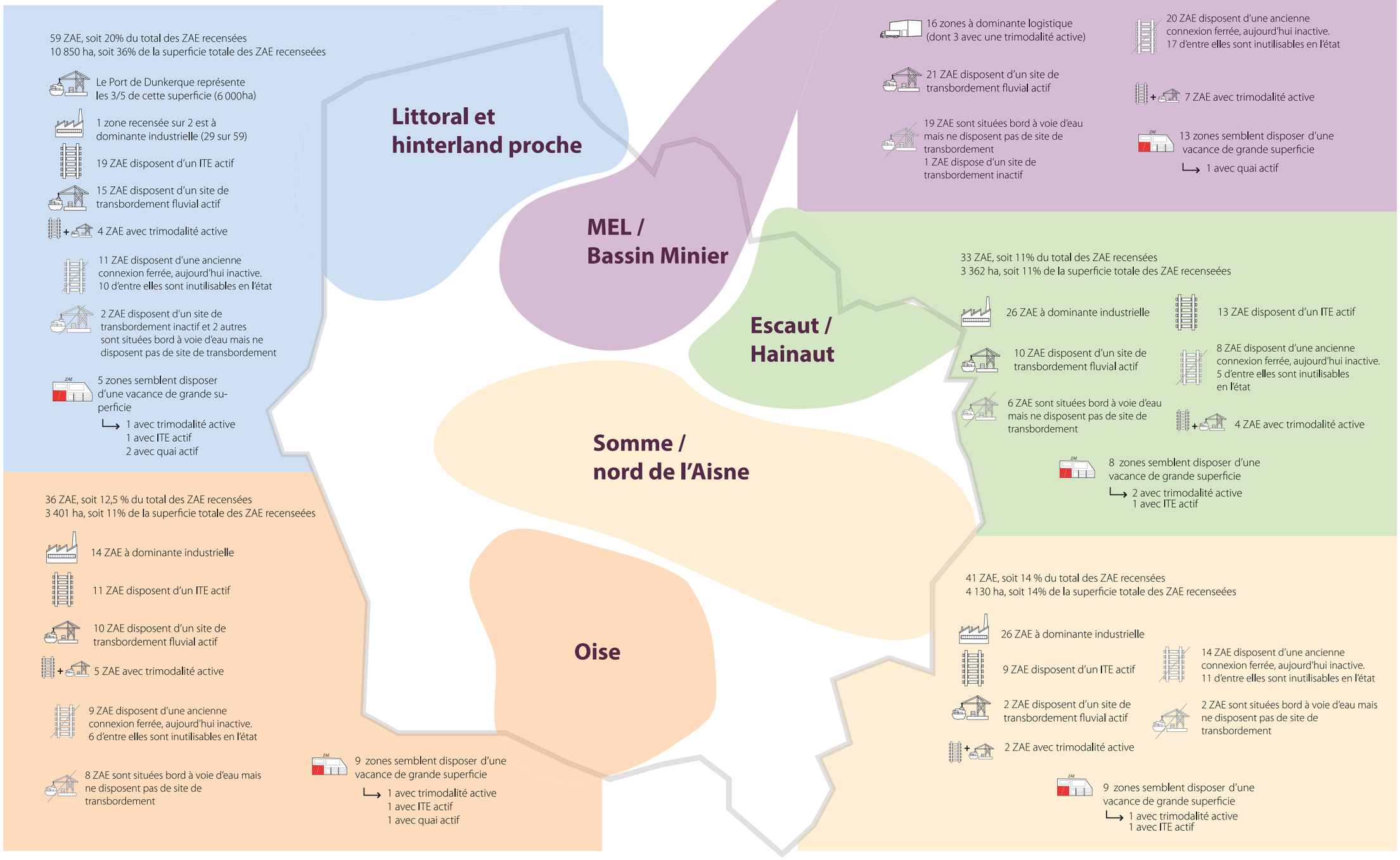
35 ZAE possèdent un site de transbordement ET une vacance foncière de petite ou grande superficie
soit 12%

CONNEXION FER + VACANCE FONCIERE

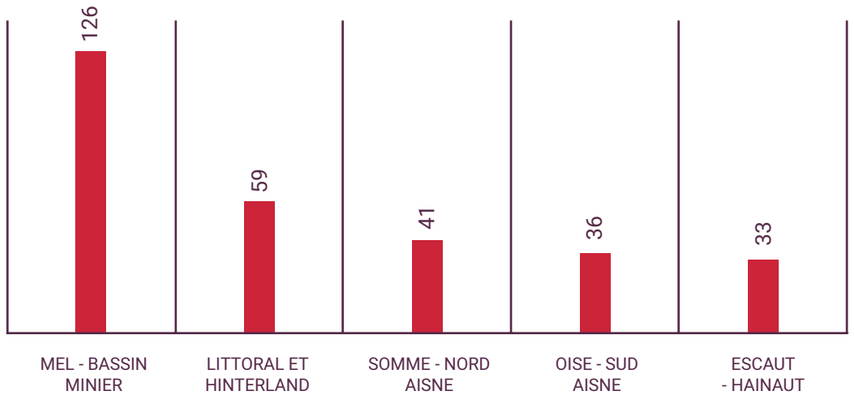
44 ZAE possèdent un ITE actif ou inactif en bon état ET une vacance foncière de petite ou grande superficie
soit 15%

Chiffres clés par secteurs géographiques :

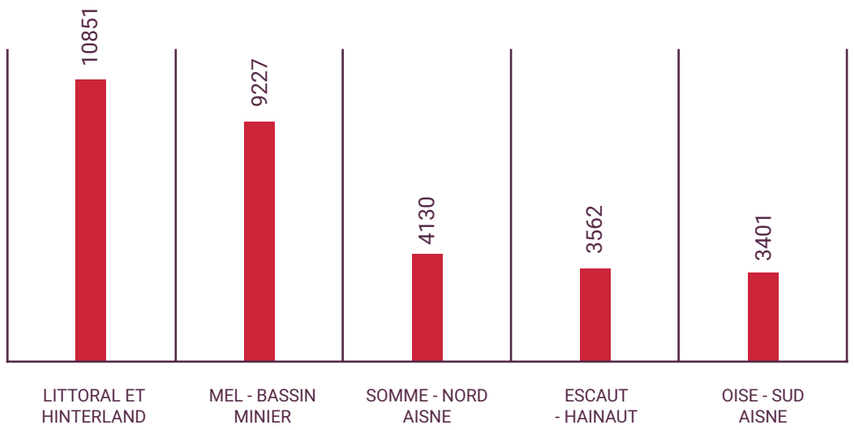
Le recensement cartographique laisse clairement apparaître des regroupements infrarégionaux, avec des secteurs de plus forte densité de ZAE. Les cinq grands secteurs identifiables reflètent le fait que les enjeux liés à la logistique ne sont pas les mêmes sur l'ensemble du territoire régional. C'est pourquoi il apparait nécessaire de proposer une analyse spécifique à chacun de ces grands secteurs, au regard de leurs caractéristiques géographiques, leur positionnement par rapport aux grands axes de transport et de leur contexte économique



Nombre de ZAE recensées par secteur



Nombre d'hectares de ZAE recensés par secteur



Les principaux enjeux spécifiques par grands secteurs

Les grands enjeux de réduction de l'empreinte carbone, de préservation de la biodiversité, de protection de la ressource en eau et de limitation de la consommation foncière sont communs à l'ensemble du territoire régional. C'est aussi le cas du besoin de renforcement de la compétitivité des entreprises et de l'attractivité des territoires et de la nécessité de réindustrialisation.
Il faut y ajouter les enjeux directement liés à l'activité logistique : on peut évoquer notamment l'accès au seuil de rentabilité grâce à la massification des flux (de déchets du BTP notamment) ou le développement de chaînes logistiques innovantes maximisant le taux de remplissage des moyens de transport.

Ces enjeux généraux se déclinent de façon sensiblement différente suivant les spécificités territoriales des cinq grands secteurs identifiés par l'analyse des ZAE. On peut tenter de résumer leurs spécificités comme suit :

Littoral :

1.Besoins liés à l'approvisionnement et/ou l'export des grandes plates-formes industrielles et logistiques (en particulier liées au port) : flexibiliser les solutions d'approvisionnement pour faire face à d'éventuelles ruptures
2.Gestion des flux de marchandises Transmanche (effets Brexit)
3.Compétitivité vis-à-vis des ports d'Europe du nord
4.Développement des relations à l'hinterland régional et notamment des échanges interindustriels
(filière véhicules électriques en particulier)
5.Adaptation au changement climatique : trait de côte, inondation par submersion marine ou débordements des eaux continentales
6.Gestion des risques technologiques (industriels et énergétiques)
7.Optimisation à la fois de l'occupation des ZAE et du potentiel foncier au sein des anciennes ZAE (renouvellement urbain)
8.Préservation de la biodiversité spécifique du littoral
9.Préservation des espaces naturels et développement des activités de loisirs, notamment balnéaires
10. Saturation du réseau autoroutier
11. Absence de connexion ferroviaire avec la Belgique et sous-utilisation de la voie fluviale
12.Développement d'une économie circulaire de l'éolien offshore

Escaut – Hainaut :

1.Besoins liés à l'approvisionnement et/ou l'export des grandes plates-formes industrielles
2.Gestion des flux de transit nord-sud
3.Désenclavement /développement des relations ouest-est
4.Préservation des espaces naturels et développement des activités de loisirs, notamment nautiques
5.Réutilisation des friches, notamment industrielles
6.Adaptation au changement climatique : inondation et/ou sécheresse
7.Gestion des risques technologiques (industriels)
8.Saturation des réseaux routiers (et ferroviaires ?)
9.Absence de connexion ferroviaire avec la Belgique

Métropole/ centre de l'ancien Bassin Minier :

1.Maintien/redéveloppement de l'activité industrielle et besoins liés à la chaîne d'approvisionnement
2.Gestion des flux de transit Nord-Sud et Nord-Ouest – Sud-Est
3.Besoins liés à l'approvisionnement et à la gestion de la Grande distribution (et Vente à distance)
4.Nécessité de développer de nouvelles formes de logistique urbaine
5.Adaptation au changement climatique : inondation, retrait des argiles,…
6.Gestion des risques technologiques (industriels, miniers et liés aux carrières)
7.Réutilisation des friches de toutes natures
8.Préservation des milieux humides
9.Pression de l'urbanisation et concurrences dans le réinvestissement des espaces liés à la voie d'eau : nécessité de solution innovante de mixité des usages : logistique, industrie, habitat, loisirs, etc.,
10. Saturation de l'ensemble des réseaux routiers et ferroviaires
11. Insuffisante coordination transfrontalière des flux de marchandises
12. Nombre des ZAE situées en bord à voie d'eau ne disposant pas d'infrastructure de transbordement
13. Absence de disponibilité foncière de grande superficie au sein des zones disposant d'une infrastructure de transbordement fer ou eau et nécessité de l'optimisation de leur occupation

Oise (vallée) :

1.Maintien/redéveloppement de l'activité industrielle
2.Pression de l'urbanisation francilienne
3.Insuffisante coordination avec la métropole francilienne (y compris questions fiscales)
4.Adaptation au changement climatique (inondations)
5.Gestion des risques technologiques (industriels)
6.Réutilisation des friches notamment industrielles
7.Saturation du réseau ferroviaire
8.Valorisation de l'axe fluvial à gabarit européen

Somme-nord de l'Aisne :

1.Besoins et contraintes de l'agriculture et de l'agroalimentaire
2.Désenclavement /développement des relations ouest-est
3.Electrification de l'axe ferroviaire Rang du Fliers-Tergnier
4.Maintien/redéveloppement de l'activité industrielle
5.Réutilisation des friches et densification des ZAE existantes
6.Réponse à la forte pression de la logistique monomodale (routière)

Faire face au mieux à ces enjeux suppose de définir et de mettre en œuvre des stratégies différenciées adaptées aux atouts et contraintes spécifiques de ces territoires.

Il n'en demeure pas moins que certains enjeux, qu'ils soient communs à l'ensemble des territoires, ou qu'ils soient territorialisés mais recouvrant une importance majeure pour l'ensemble de la région Hauts-de-France, appellent à des réponses de niveau au moins régional. Parmi ces derniers on peut notamment citer :

Le besoin de **nouvelles infrastructures pour la desserte en marchandises de l'Ile-de-France** permettant un groupage /dégroupage en amont de l'axe nord ;

Le **désengorgement de la desserte routière des ports maritimes régionaux** (suite notamment au Brexit) par la création d'une plate-forme de services mutualisée dans leur hinterland commun :

L'intérêt de **saisir les opportunités offertes par le croisement et la convergence des différents corridors émanant des principaux ports du Range** pour le développement d'une grande plateforme de groupage/dégroupage réellement multimodale et permettant de capter une partie des flux de transit actuels. Un tel port sec permettrait de concurrencer efficacement les équipements existant dans les pays voisins (Belgique et Luxembourg notamment).

3

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES ET LIMITES DE L'EXERCICE

Un état des lieux arrêté en janvier 2021. Quid de la mise à jour ?

La première limite de la démarche réside dans le fait qu'elle repose pour l'essentiel sur des données datant au plus tard de janvier 2021. Or, nous savons que certaines informations, notamment celles liées à l'occupation du foncier évoluent et ne sont probablement déjà plus à jour, sur certains sites au moins. La question de la mise à jour de la base de données est donc primordiale et n'est, à ce jour, pas entièrement résolue.

Se pose aussi la question de la mise en conformité des documents d'urbanisme. Ceux en vigueur en 2021 font parfois apparaître des zones d'extension d'urbanisation (AU2) dont la pérennité semble très improbable (perspective ZAN).

Le transfert de la base de données vers l'infrastructure de données géographiques Géo2France permet d'envisager une mise à jour directe par les fournisseurs de données quand elles font déjà l'objet d'une structuration et d'une mise à jour interne, régulière. Il faut cependant noter que certaines informations ne font pas l'objet d'une base de données constituée et régulièrement mise à jour. C'est notamment le cas de l'occupation du foncier économique.

Des données parfois imprécises, ou obsolètes à échelle fine

La qualification des typologies d'activités économiques implantées dans les zones recensées s'est avérée complexe. Avec le concours de la DREAL nous avons pu exploiter la richesse des fichiers fonciers qui permet notamment d'obtenir une classification des "TUP" en grandes catégories d'activités, en fonction du code NAF des entreprises. Cependant cette information s'est révélée souvent incomplète et parfois imprécise, voire fausse. Elle a demandé un fastidieux travail de vérification sur les principales emprises, pour s'assurer que la qualification à l'échelle des zones d'activités reste pertinente.

La qualification de l'état des embranchements ferrés repose sur la base ITE 3000 du CEREMA. Le dernier millésime disponible en 2021 était celui de 2015 et des informations obsolètes ont pu être constatées sur certains sites. La révision en cours de la base ITE permettra sans doute de corriger les inévitables erreurs.

Une concertation avec les territoires qui n'a pu être menée de manière systématique

Considérée comme indispensable par tous les partenaires, une concertation systématique avec l'ensemble des territoires était initialement prévue dans la démarche. Il s'agissait de consolider l'état des lieux réalisé "en chambre" et de prendre connaissance des stratégies locales de développement et de gestion du foncier économique.

Si certains échanges ont pu être menés avec des techniciens, voire des élus, ceux-ci se sont cantonnés aux territoires habituels d'intervention des agences d'urbanisme. Aucune campagne de concertation systématique n'a malheureusement pu être mise en place dans les délais impartis, notamment sur les territoires non couverts par les partenariats des agences.,

Cette absence de concertation porte en germe un réel risque de mise en cause de la légitimité de l'exercice. Elle fragilise surtout les résultats de la démarche tant est incertaine la solidité de certaines informations présentes dans l'état des lieux, notamment le critère de la vacance/disponibilité foncière qui repose en grande partie sur la connaissance fine des situations locales.

Le foncier économique, une donnée sensible

Les lacunes dans la concertation avec les territoires s'expliquent notamment par le fait que la mobilisation du foncier économique est un sujet très sensible soumis à un processus de régulation par les services de l'État, en particulier dans l'optique du Zéro Artificialisation Nette (ZAN).
Ces enjeux se manifestent de façon plus ou moins prégnante selon les territoires concernés ; ils ont conduit certaines agences à réduire la sélection des ZAE recensées.

CONCLUSIONS : PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA DÉMARCHE

A l'issue de l'exercice - et en prenant bien en compte ses limites soulignées plus haut – un certain nombre de constats généraux se font clairement jour :

•L'importance quantitative des ZAE situées dans le corridor défini : près de 300 zones au niveau régional, représentant plus de 30 000 ha, (soit environ 1% du territoire régional) ;

•Des concentrations géographiques avec la mise en évidence de cinq grands secteurs (infrarégionaux) qui ne correspondent pas à des découpages administratifs existants mais répondent - de fait - à des logiques fonctionnelles d'axe et/ou de proximité.

•Une grande diversité de la taille des ZAE avec peu de zones de très grande dimension à l'exception notable du port de Dunkerque ;

•Une apparente faiblesse des disponibilités foncières (au sein de la zone tampon du moins) à l'échelle régionale (sauf exceptions – dont Dunkerque) et une taille limitée de la plupart des emprises vacantes quand elles existent (à noter cependant quelques réserves foncières entre les mains notamment de certains grands groupes industriels : Toyota, Renault,…) ;

•Un nombre important de zones d'extension planifiées, mais avec des localisations souvent peu favorables au report modal et surtout s'agissant essentiellement de foncier aujourd'hui agricole, une compatibilité très incertaine avec les objectifs affichés de zéro artificialisation nette : quelle compensation envisager et où la situer en cas de décision d'aménagement ? ;

•Une hétérogénéité des types d'occupation des ZAE (avec notamment la montée en puissance d'activités de services et/ou de distribution y compris destinées au grand public au sein des ZAE) même dans les zones ciblées sur la logistique ;

•Une forte dégradation de la connexion au fer (peu d'ITE en état) faute d'activité et un démantèlement relativement récent d'ailleurs de nombre de voies de desserte ;

•En parallèle un faible nombre d'infrastructures de transbordement actives sur les voies d'eau (peu d'équipements réellement en état en dehors des grands ports concédés) ;

•Un nombre très limité de zones réellement multimodales, c'est-à-dire disposant à la fois d'une connexion ferrée (même potentielle) et d'un équipement de transbordement fluvial ; le mode aérien quant à lui est concentré sur certaines zones spécifiques (Albert/Méaulte et Lesquin) ;

•Un usage apparemment très limité du mode fluvial dans les ZAE pourtant situées en bord à voie d'eau y compris au sein des espaces portuaires concédés. La voie routière reste partout dominante, bien que le ferroviaire ait repris récemment une croissance assez sensible ;

•Un mode d'organisation et d'occupation des sols au sein des ZAE qui s'avère très traditionnel (modèle dominant de la « boîte à chaussures ») et relativement peu dense comparé aux situations des pays voisins : peu ou pas d'entrepôts sur plusieurs niveaux, peu de mutualisation des espaces desservants, faible desserte en transports publics et accessibilité difficile via les modes actifs ;

•et une transition écologique apparemment peu présente : forte imperméabilisation des sols (avec importance des zones de parking poids lourds mais aussi véhicules légers,…), faible biodiversité dans les - rares - plantations, recours très limité aux énergies renouvelables (même s'il faut noter la présence ponctuelle de panneaux photovoltaïques) ;

D'un point de vue plus directement opérationnel, il faut souligner que :

•Si les grands enjeux sont communs à l'ensemble de l'Axe nord (niveau régional), la déclinaison de ces enjeux doit impérativement s'apprécier à un niveau plus fin, celui en particulier des cinq grands secteurs exposés plus haut. Toute stratégie de report modal devra, pour être susceptible d'efficacité, prendre en compte de façon effective les caractéristiques spécifiques - atouts, faiblesses et besoins - de ces secteurs;

•La trimodalité voie d'eau – fer – route est un atout maitre pour accueillir de grands sites industriels ou plateformes logistiques. On compte au niveau régional 45 zones situées bord à voie d'eau et comprenant un ITE actif ou inactif. Parmi ces 45 zones seules 23 (soit la moitié) disposent réellement d'infrastructures actives de transbordements vers la voie d'eau et le fer.

•La prudence s'impose si on ambitionne de trouver au sein de foncier économique déjà constitué des potentialités foncières pour le développement de plateformes logistiques: il semble qu'il y ait moins de 15% de l'ensemble des zones recensées qui disposent d'une vacance foncière de grande superficie (environ 20 ha d'un seul tenant). Parmi ces zones seules une infime minorité (1%) disposent d'une desserte trimodale.

•La majorité des extensions planifiées ne paraissent pas réalistes au regard des ambitions de limitation de l'artificialisation des sols et leur localisation est souvent peu favorable au report modal. S'il s'avérait néanmoins d'intérêt général (au niveau national et/ ou régional) de les mobiliser, il faudrait définir en concertation avec les collectivités concernées les conditions de l'indispensable compensation.

•Il semble exister par contre nombre de potentialités foncières à destination d'implantations industrielles (voire de logistique de proximité) plus ponctuelles, requérant une plus faible superficie, mais leur adéquation à la demande reste bien sûr à apprécier au cas par cas :

o 52 zones bord à voie d'eau semblent disposer de vacance foncière de faible ou grande superficie

o 43 zones possédant un ITE actif ou inactif en bon état semblent disposer d'une vacance foncière de faible ou grande superficie

L'image globale qui se fait jour à l'issue de cet exercice est celle d'une région disposant d'atouts majeurs et d'un potentiel existant très important pour le développement d'un réel et massif report modal.

Cependant, même si des évolutions sont en cours, on peut s'interroger sur le niveau de la mobilisation à ce jour de la grande majorité des acteurs, publics comme privés, au regard des enjeux du réchauffement climatique et des potentiels de développement économique liés à l'évolution des échanges et des modes de production : réindustrialisation, évolution des échanges internationaux, raccourcissement d'une part des chaînes d'approvisionnement, etc.

CONCLUSIONS : DES PISTES POUR LA POURSUITE DU TRAVAIL

La phase d'état des lieux doit être poursuivie avec, en particulier, la phase nécessaire d'enquête et concertation auprès des territoires. Celle-ci devrait déboucher sur la constitution d'une base de données « projets » qui viendra compléter l'état des lieux aujourd'hui basé sur les documents d'urbanisme en vigueur (au 1° janvier 2021).

Cette phase ne constitue cependant qu'un préalable à la démarche de définition et de mise en œuvre de stratégies de développement du report modal.

Pour poursuivre et mener à bien cette démarche, un certain nombre de travaux complémentaires s'avèrent requis.

Définir tout d'abord un mode de mise à jour de l'ensemble des informations et le pérenniser

Comme déjà évoqué, la mise à jour des informations est une question primordiale pour l'intérêt de la démarche : elle constitue une condition impérative pour l'utilisation dans la durée du travail d'état des lieux. Il s'avère donc nécessaire et urgent de fixer la répartition des responsabilités et de définir une méthode et une périodicité de mise à jour des données.

Approfondir l'analyse des ZAE embranchées fer et/ou bord à voie d'eau et les hiérarchiser.

L'objectif général de la démarche portant sur la capacité d'enclencher un véritable report modal, il apparaît nécessaire de cibler en priorité le foncier pouvant répondre à court/moyen termes de manière réaliste à cet enjeu. C'est donc vers les zones en bord à voie d'eau et/ou disposant déjà d'un embranchement ferroviaire (même aujourd'hui inactif) qu'il importe d'approfondir le diagnostic, en lien étroit avec la SNCF et VNF. Ceci devrait constituer une priorité opérationnelle et pouvoir déboucher sur une possible hiérarchisation des ZAE ou, a minima, le classement des zones ayant le plus de potentiel.

Définir une méthodologie commune et duplicable à l'échelle régionale d'identification du foncier économique disponible ou potentiellement mutable au sein des ZAE répertoriées.

Au sein des zones d'activités ciblées il semble nécessaire de disposer d'une connaissance plus fine et plus exacte du potentiel foncier mobilisable. Afin de disposer d'une vision homogène de ce potentiel, il est important de définir certains principes méthodologiques comme l'échelle à laquelle doit se faire ce repérage, la manière dont on évalue et qualifie la disponibilité du foncier, etc. Les sources à mobiliser pour obtenir ces informations doivent forcément être variée : données techniques existantes (occupation du sol...) mais aussi expertise et connaissance des services développement économique des EPCI concernés, le tout étant au besoin complété par une enquête de terrain.

Utiliser la méthode pour un recensement plus large du foncier logistique ?

Il pourrait s'avérer judicieux d'utiliser la méthode définie dans cette démarche, pour d'autres exercices de recensement du foncier économique. Il serait particulièrement intéressant de pouvoir procéder à un état des lieux du foncier logistique situé hors de la zone tampon, d'abord celui situé le long des axes secondaires ferroviaire, voire fluviaux et qui pourraient devenir supports de report modal dans un avenir plus lointain en fonction d'évolutions possibles des conditions techniques et de celle du marché. On pourrait encore élargir le recensement aux zones non desservies par les modes doux, afin de connaître le nombre, l'importance et la localisation des zones logistiques peu susceptibles de répondre demain aux objectifs du report modal.

Élargir le travail d'état des lieux aux friches hors foncier économique ?

Toujours dans l'optique de repérer du foncier connecté ou potentiellement connectable à la voie d'eau et/ou au fer, il semble pertinent de réfléchir à élargir le diagnostic à des fonciers qui ne sont pas aujourd'hui destinés au développement économique. Dans le contexte de réduction des espaces ouverts à l'urbanisation dans le cadre de l'évolution des documents d'urbanisme (objectif Zéro Artificialisation Nette), il conviendrait de cibler principalement des zones déjà artificialisées, notamment des friches.

Approfondir la connaissance des besoins de l'activité logistique et des flux induits

La démarche d'état des lieux de l'offre foncière gagnerait à être complétée par une meilleure connaissance des logiques présidant à la demande. Or la connaissance des logiques et des besoins des acteurs de la logistique semble aujourd'hui partielle. Celle de la réalité quantitative et qualitative des flux paraît l'être encore plus. Il serait donc opportun de s'interroger sur l'intérêt de démarche de recherche /étude sur ces sujets

Enclencher une mobilisation des industriels, logisticiens et autres acteurs déjà présents

La démarche d'état des lieux et les travaux complémentaires pourraient constituer des éléments permettant de démarrer un dialogue constructif avec les acteurs des filières concernées par la logistique. On pourrait ainsi entreprendre d'identifier en concertation les ressorts les plus efficaces d'un report modal réellement effectif ; cela pourrait déboucher sur une meilleure mobilisation de l'éco-système voire l'élaboration d'une toile logistique.

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

REMERCIEMENTS

Les agences d'urbanisme souhaitent remercier tous ceux qui ont contribué à la réalisation de ce travail et notamment les représentants de l'État qui ont contribué financièrement à cette démarche via le Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT).

Elles souhaitent saluer la qualité des relations avec les partenaires directs dans la démarche : l'équipe de la DGDAN au sein des services de la Préfecture de Région (Xavier-Yves Valère, Pierre Bergès et Claire Arnault), celle du CEREMA (Frédéric Lasseron et Ludovic Vaillant) de VNF (en particulier Guy Arzul, Antoine Cornu et Claude Denet), de la SNCF (en particulier Sonja-Julie Bossu et Emmanuel Pauthier) et celle de de la Fédération Norlink (Benoît Breux)

Elles tiennent à souligner l'apport précieux des autres contributeurs :

Les services de la région Hauts-de-France (tout particulièrement Arnaud Segard, Aymeric Egéa, Sébastien Alavoine, Cédric Ansart, et Stéphanie Deprez)
Les DDT(M) (notamment Thierry Tanfin, Emmeline Gorlier, Mathilde Bastaert, Olivier Cateloy, Nicolas Boulet, Florian Lewis)

La DREAL (Chantal Adjriou et Jean Christophe Holdéric en particulier)

Les collègues des différents EPCI

Les collègues de l'Institut Paris Région (Corinne Ropital en particulier)

Les responsables de la chaire d'économie urbaine de l'ESSEC (Edouard Dequeker)

Le Directeur et la Directrice de publication : Didier Decoupigny et Carole Bogaert.

Référents techniques : Guillaume Lepers – Thierry Baert