Premières Assises nationales des propriétaires et gestionnaires
du domaine public fluvial
Le 30 Juin 2017 à Strasbourg (INET)

Les voies d'eau dans une dynamique de régionalisation. Une lecture européenne des gestionnaires d'infrastructure

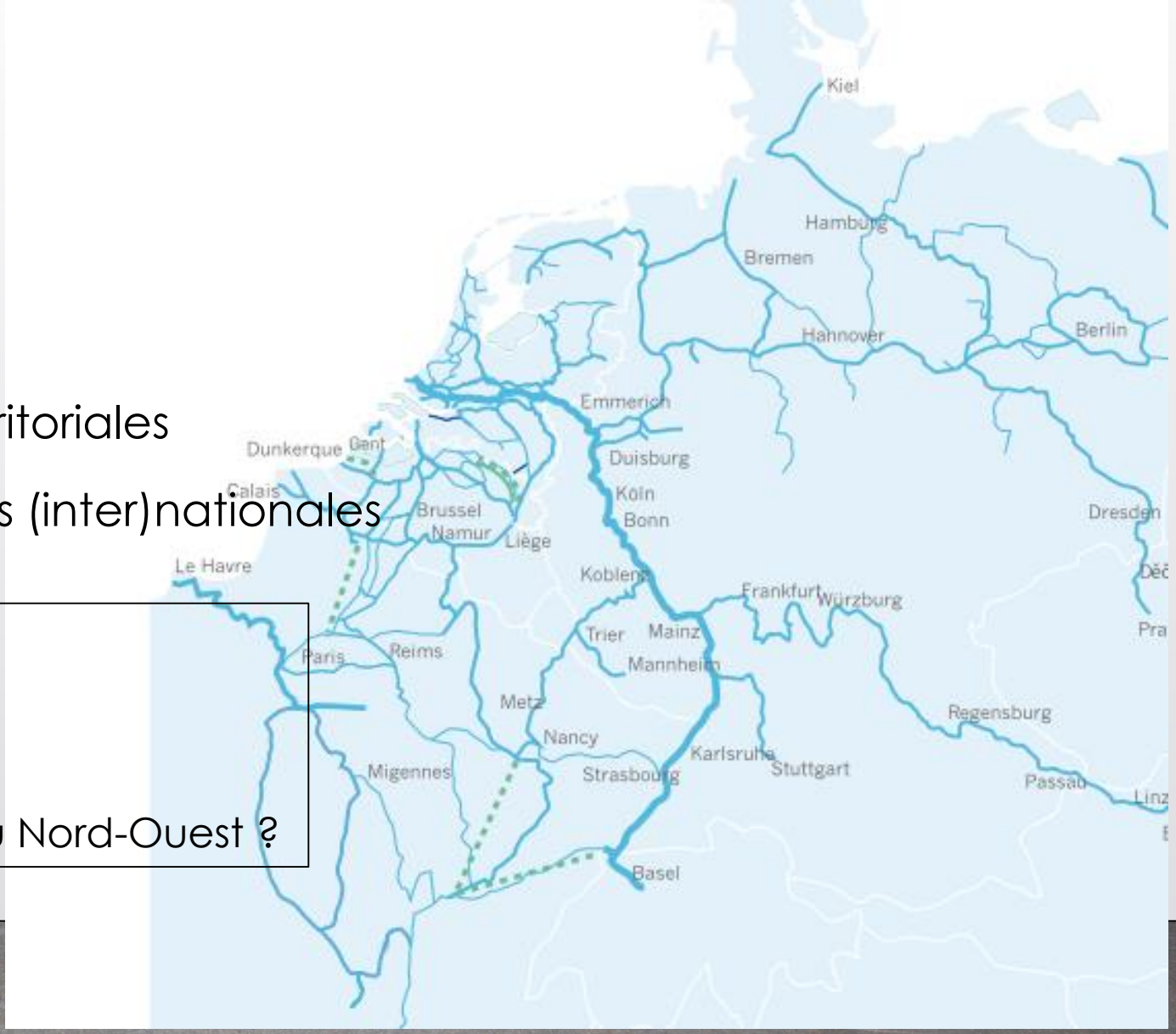
Antoine BEYER
Professeur Université de Cergy-Pontoise
Antoine.beyer@u-cergy.fr

Démarche interprétative

Lecture géographique

- Cohérence des systèmes spatiaux
- Entrée par les échelles
- Entrée par la gestion des structures territoriales
- Dimension comparative de trajectoires (inter)nationales

Proposition
Les changements économiques et politiques conduisent à redéfinir les territoires fluviaux et le rôle des gestionnaires.
Quels en sont les ajustements dans l'Europe du Nord-Ouest ?



Données de cadrage

		Date de Création	Réseau en gestion (km)	dont voies navigables fret	> Classe 4 (1000-1350 t)	Tkm (2015 Mt)	Tkm/Voies navigables
Service public de Wallonie	B	1989	451	**451**	365 (81%)	**3200**	7,1
De Vlaamse Waterweg	B	2017	1354	**1038**	569 (54%)	**3800**	3,7
VNF	F	1991	6700	**6700**	2000 (30%)	**8803**	1,3
WSV	D	1950	7228	**7228**	1500 (20%)	**55315**	7,7
Rijkswatersaat	NL	1798	6104	**4800**	1400 (30%)	**48535**	10,1

1. Le réseau : héritage d'une structure à deux niveaux

- La gestion actuelle du domaine public fluvial se structure autour **de deux échelles** selon différentes combinaisons peuvent être distinguées à l'échelle des pays du nord-ouest européen,

- Nationale : infrastructure linéaire –projet d'intégration et d'homogénéisation de l'offre (par ex. gestionnaire de réseau Riikswaterstaat 1798)

- Locale : infrastructure nodale (port) avec qq exceptions notables

Des équilibres qui reflètent la construction des Etats territoriaux

Une géographie marquée par l'histoire

Administration du linéaire navigable

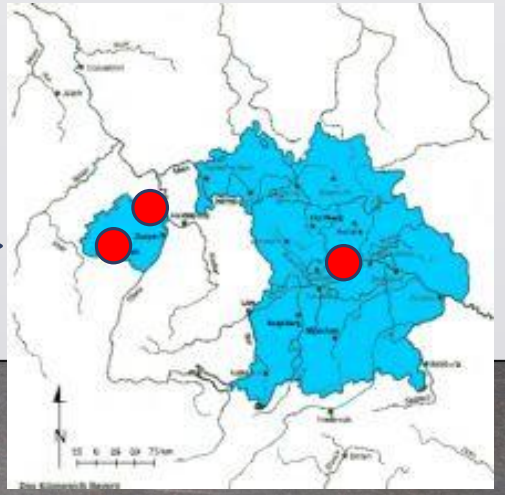
- Primauté sans partage de l'Etat français
- Dépassement du fédéralisme allemand : 1871 – 1921 – 1968
- L'éclatement belge
- Grande structure ministérielle des Pays-Bas

Gestion des ports fluviaux

- Délégation de service public
- Modèle municipal du Nord
- Place pour les Länder en Allemagne méridionale

- **Saarhafen** : Saarlouis / Dillingen, Völklingen und Merzig
- **Bayernhafen** : Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg et Passau
- **Häfen Rheinland-Pfalz** : Lahnstein, Wörth, Ludwigshafen

Extension de la Bavière au XIXème S.



Allemagne : structures du réseau entre partition et unité nationale

FIG. 1. — Le réseau fluvial allemand en 1874.
Cliché de la *Zeitschrift für Binnenschiffahrt*, reproduit avec la bienveillante autorisation des éditeurs.

* Du projet du *Mittellandkanal* (1902)
Au *Verkehrsprojekt* « deutsche Einheit 17 » (1993)

2003 Inauguration de la „croix de Magdeburg“ VDE 17 à 1,8 Md€

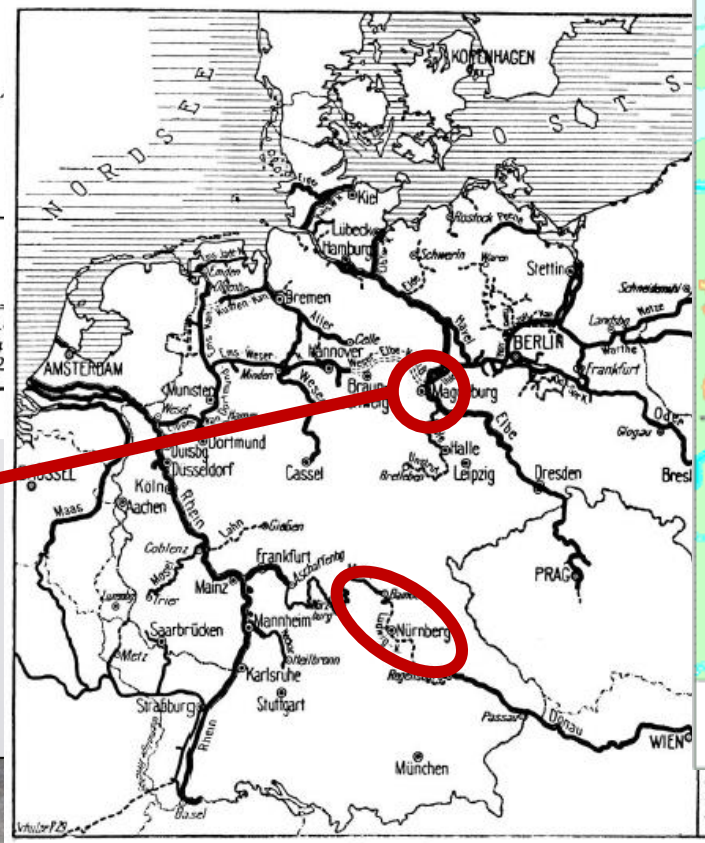
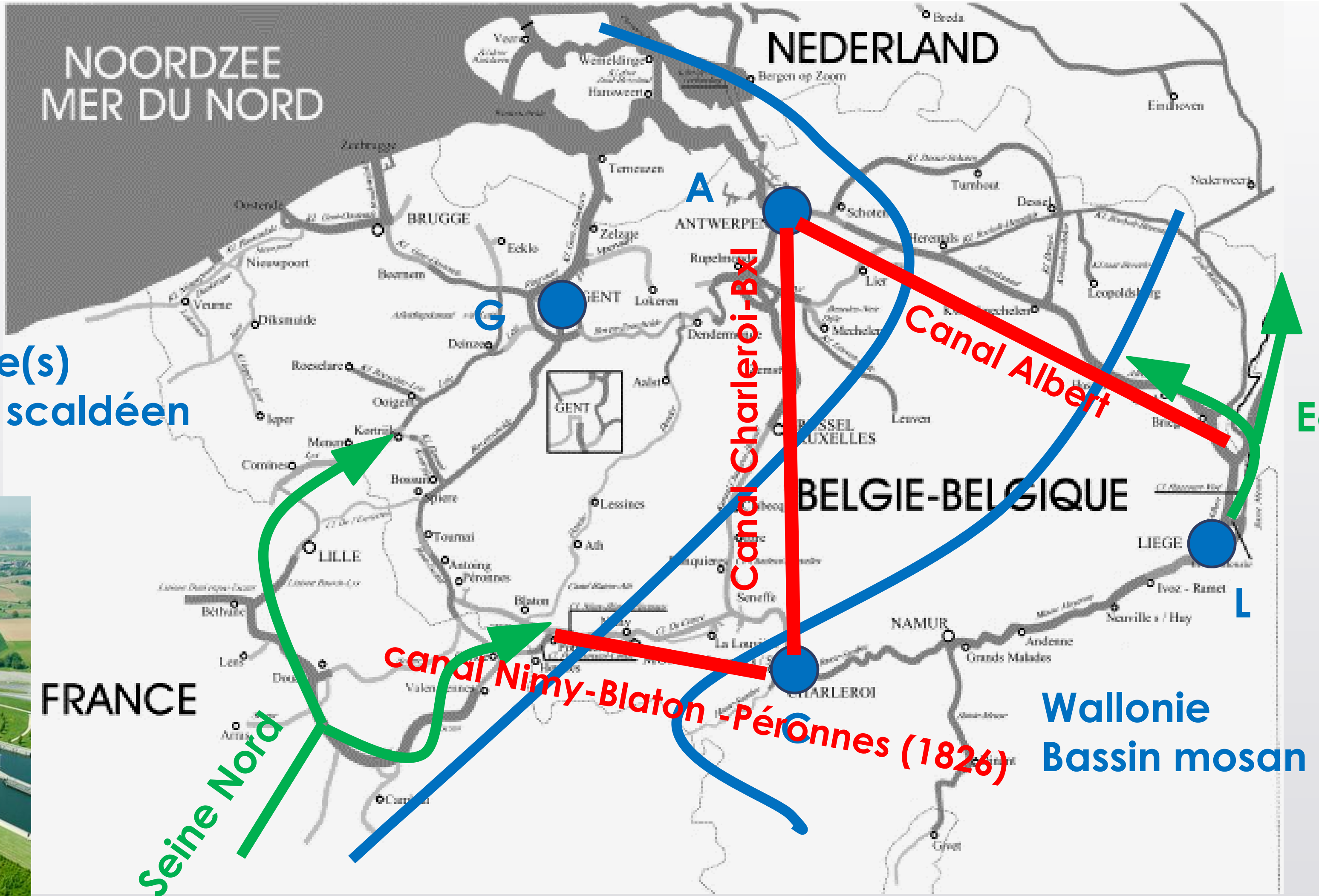


FIG. 2. — Le réseau fluvial allemand en 1929.
Cliché de la *Zeitschrift für Binnenschiffahrt*, reproduit avec la bienveillante autorisation des éditeurs.

Une assise inchangée

Belgique : structures du réseau entre unité nationale et partition



Deux bassins

Raccordement

Bifurcations

Bifurcation de
Régionalisation de

Ascenseur de Stépy Thieu (1982 -2002)
650 M€ + pont canal de la Louvière 50 M€)

2. Les limites du système établi

Ce modèle qui traduit un mode national d'organisation se heurte à plusieurs types d'**insuffisances** :

- Baisse inégale de trafic
- Hétérogénéité des volumes sur le réseau
- Manque de financement
- Manque d'interconnexion des bassins hydrographiques européens
- Sensibilité environnementale croissante

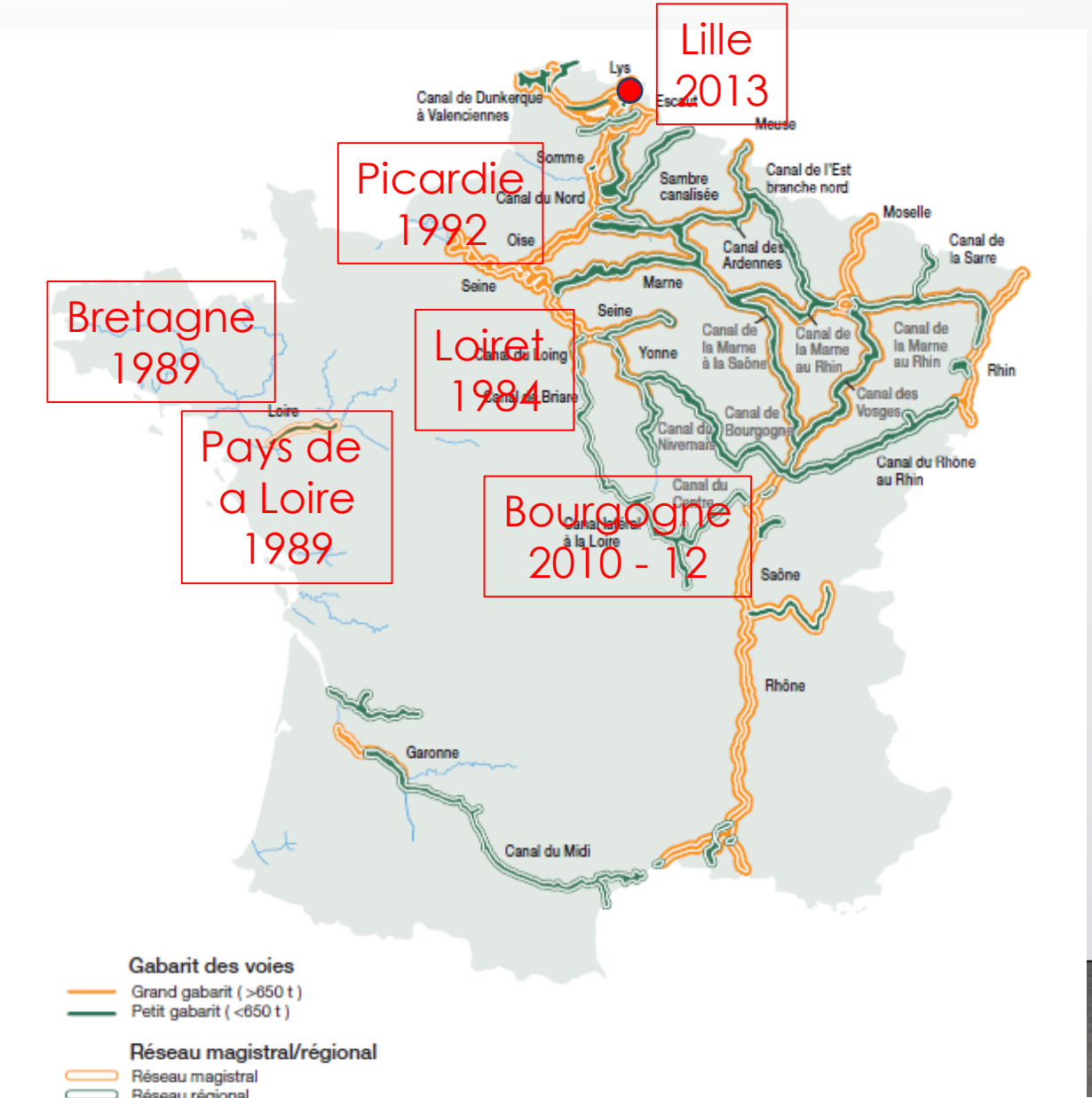
➡ **Vers l'abandon du système unitaire ?**

3. L'émergence d'une échelle intermédiaire : ***downscaling***

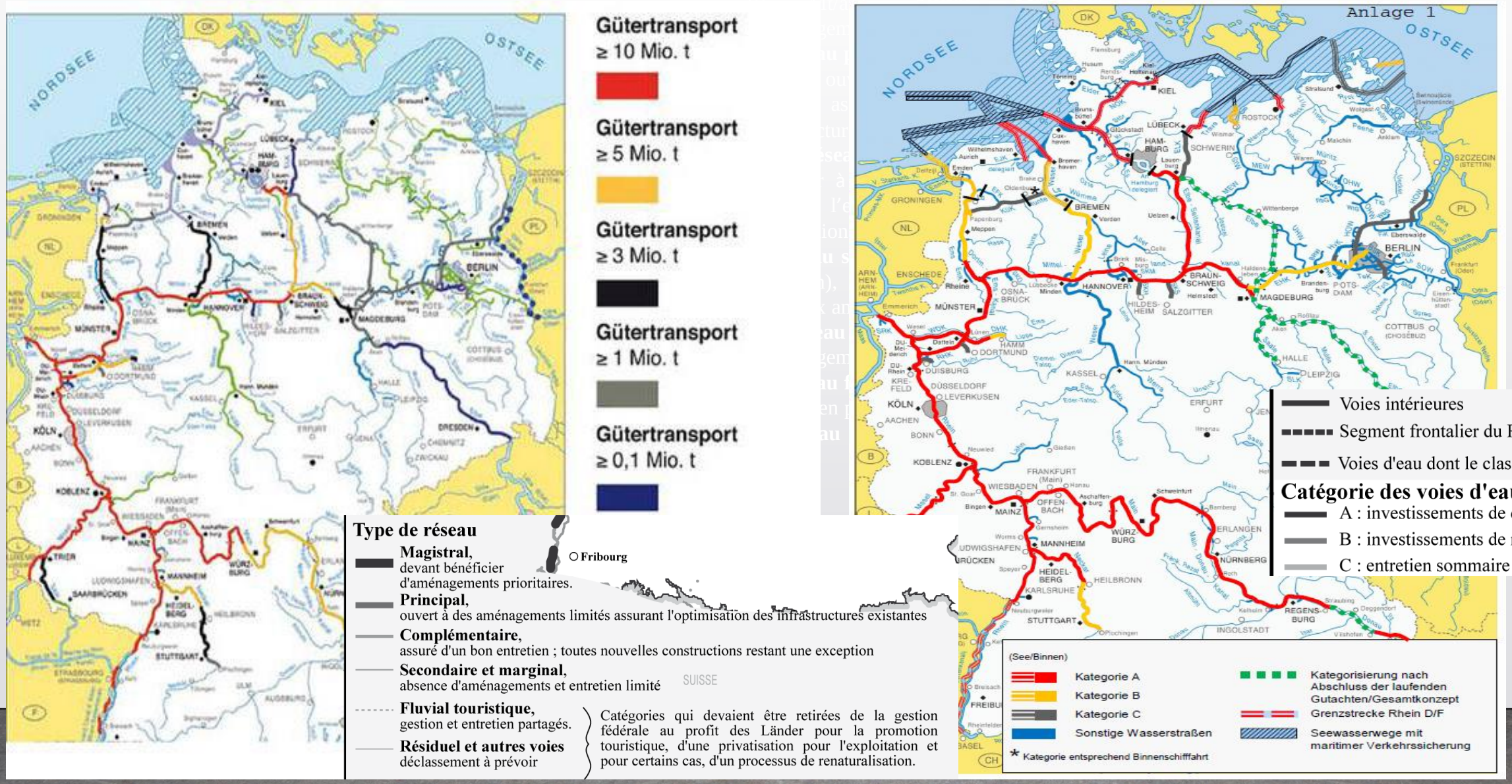
- L'efficacité économique prime sur le projet politique
- Une nouvelle hiérarchisation assumée du réseau
- La volonté de repositionner le réseau secondaire

France : une dévolution au coup par coup

- Radiation d'une partie du réseau
- Création de VNF 1991
- Redéfinition du réseau utile
- Segmentation
- Transfert très partiel au profit de régions
- Une gestion au coup par coup hors domaine VNF



Allemagne : l'ajustement sur les prévisions de trafic à l'horizon 2025



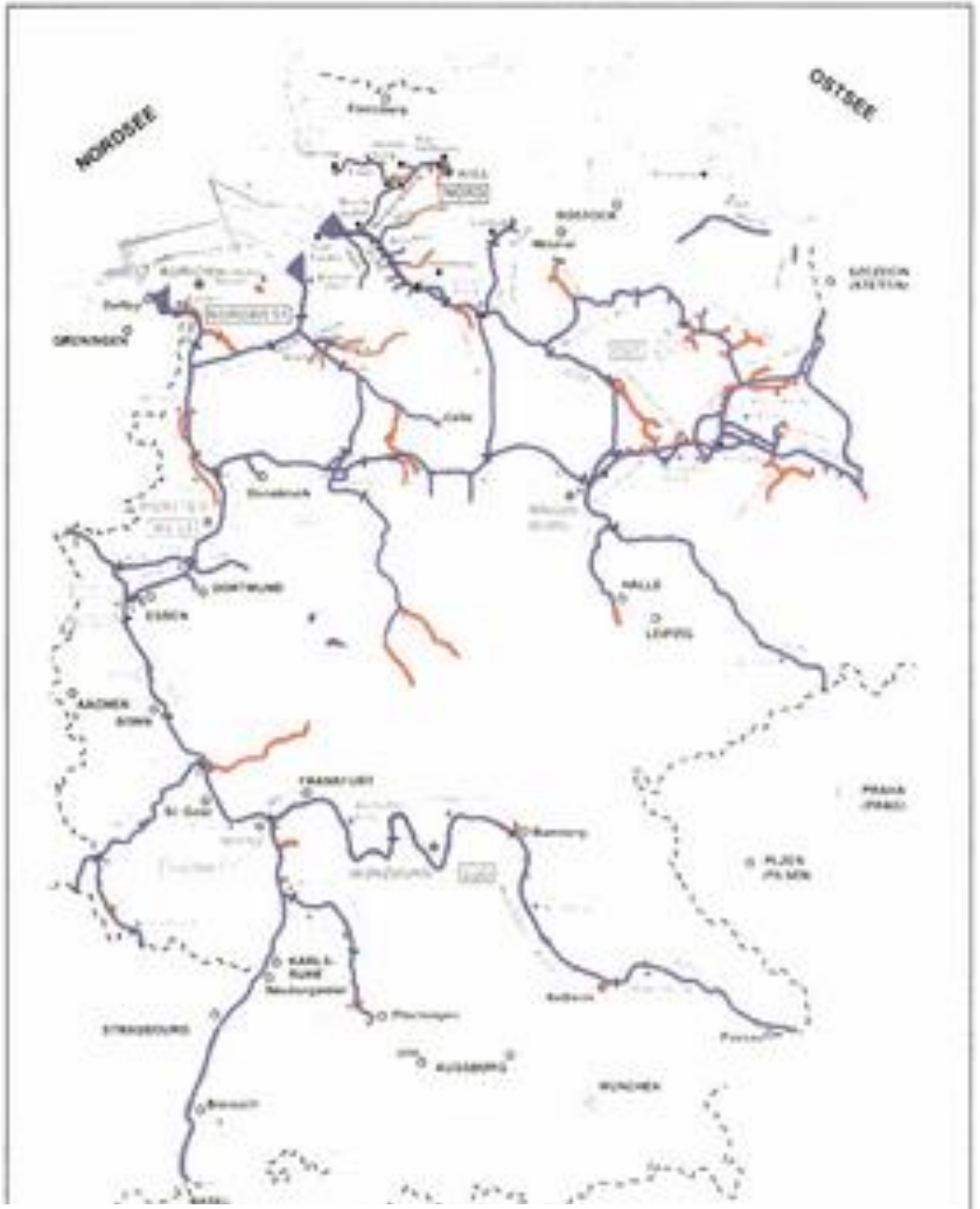
Allemagne : un rendez-vous manqué avec les entités régionales ?

- **Réseau des voies navigables** (*Binnenwasserstraßennetz*):

Etat fédéral : 7.290 km

Segments effectivement transférés aux Länder (*Delegationsstrecken*) : 50 km (Port de Hambourg)

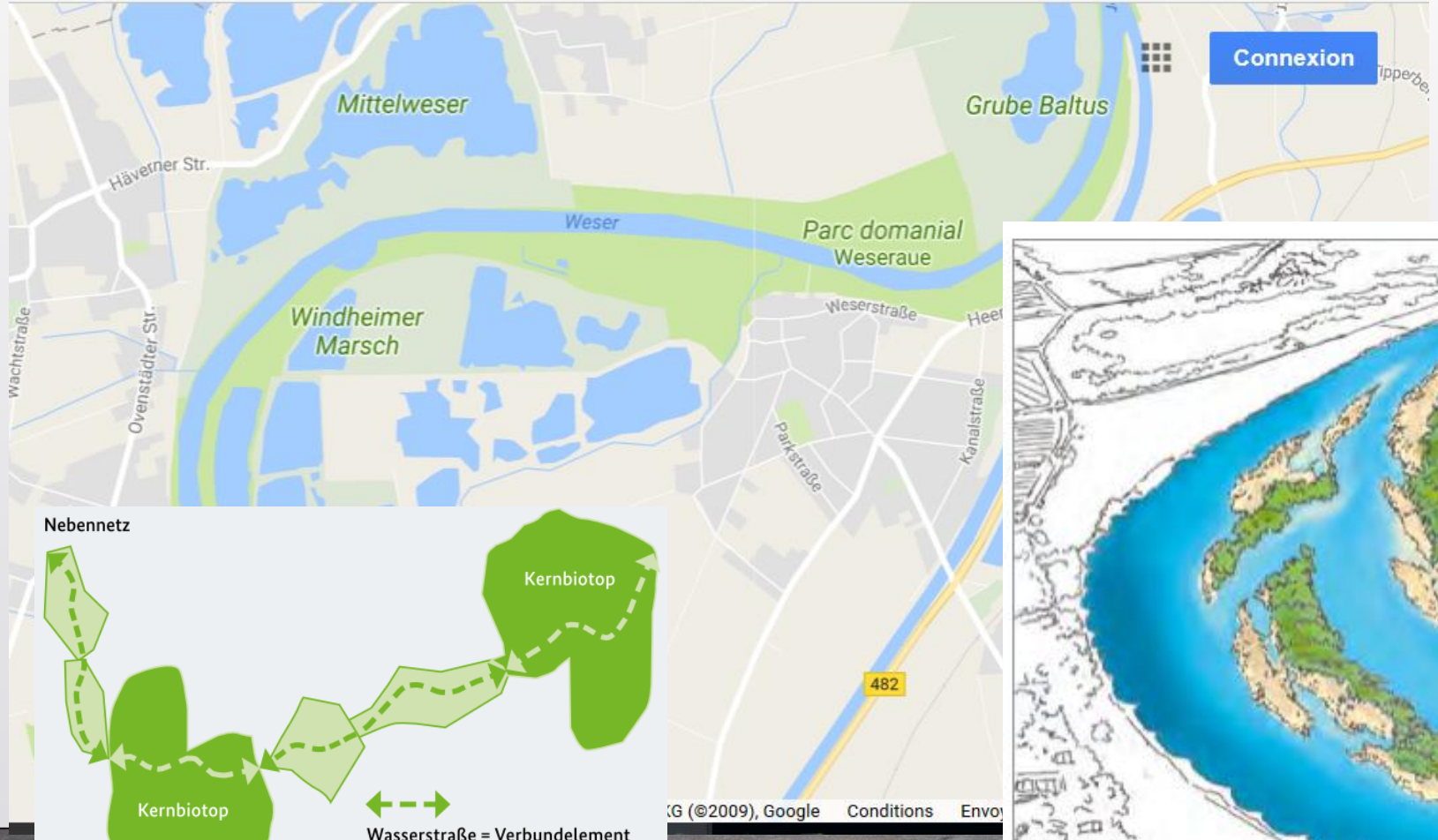
- Depuis 1972 : refus des Länder – Grundgesetz

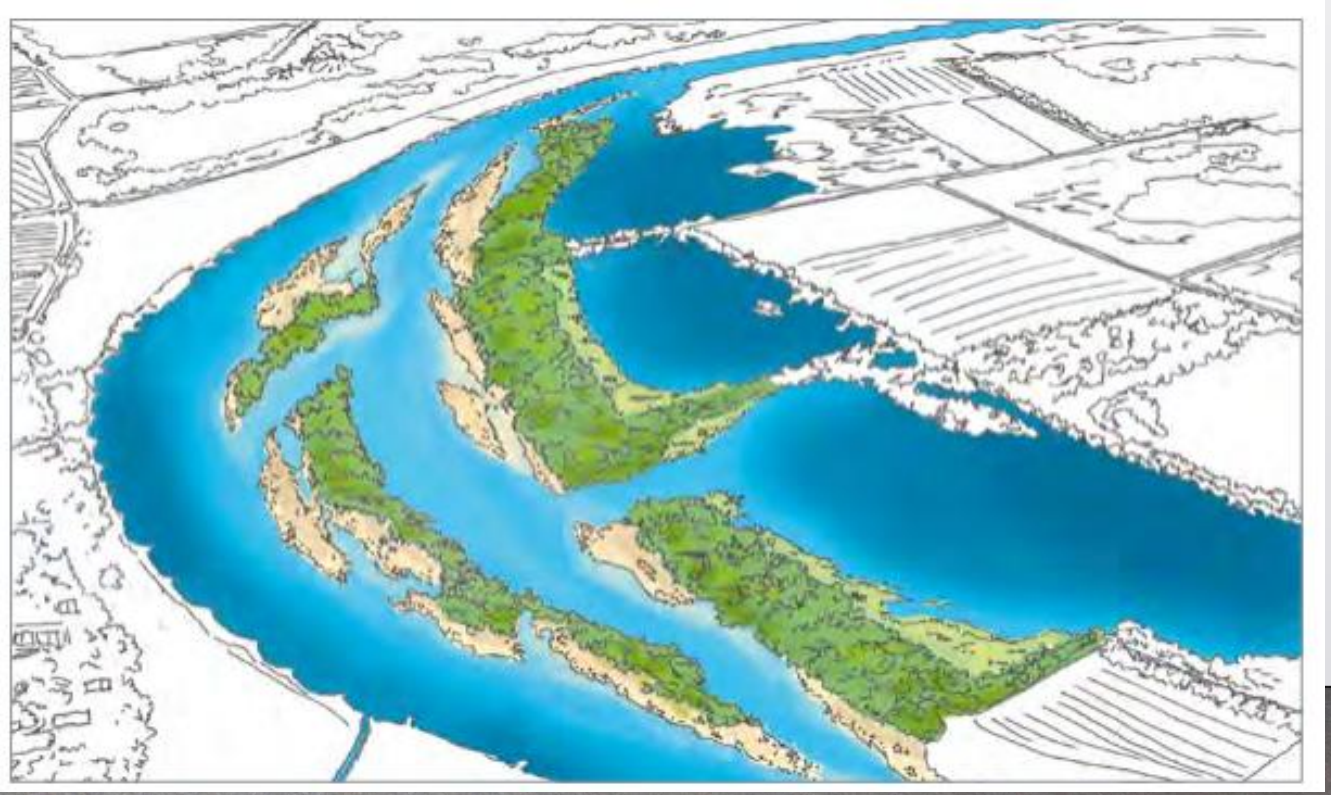


Les tracés rouges correspondent à des portions que le Bund souhait confier aux Länder

Aménagement sur la Weser (km 219,0 - 220,5) - *Windheimer Marsch*

Blaues Band (2017) : Projet de renaturalisation en particulier du réseau secondaire soit 2.800 km (en concertation avec les Länder)





Belgique : une régionalisation de fait

- Deux structures sur des bases linguistiques sous la direction ministérielle nationale (1976)
- Transfert aux structures régionales (à partir de1989)
- Suppression d'un niveau intermédiaire
- Saisir l'opportunité logistique de l'arrière-pays
- Deux solutions parallèles

- Gestion directe pour la Flandre : de Vlaamse Waterweg
- Gestion Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques via des entités portuaires en Wallonie

Le regroupement wallon autour de 4 ports autonomes

Scheepvaart
Waterwegen en Zeekanal

De Vlaamse Waterweg nv

Wallonie

SPW
Service public de Wallonie

4. Vers le regroupement portuaire régional : **upscaling**

- Conscience que l'échelle locale n'est plus pertinente
- Logique de régionalisations portuaires (Notteboom et Rodrigue, 2007)
- Rapprochement spontané des opérateurs et gestionnaires de ports
- Une injonction nationale
- Intérêt croissant des collectivités régionales pour structurer les flux et jouer un rôle dans les politiques de développement économique

Divers niveaux de coordination dans la structuration des arrière-pays

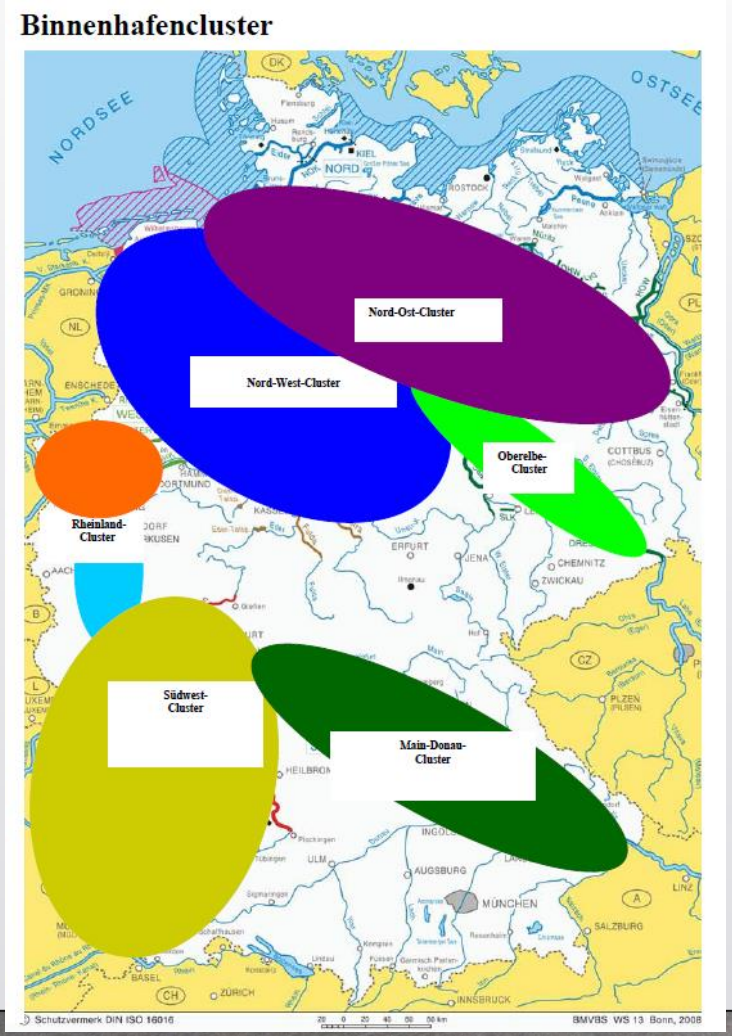
Communauté portuaire comme groupe plus ou moins coordonné d'acteurs économiques (système informatique portuaire) **Cluster portuaire**

Les opérateurs de transport individuels présents dans un ou plusieurs ports cherchent à améliorer leur chaîne de transport **Supply Chain Management**

Accords entre autorités portuaires **Cooperation renforcée**

A un niveau plus large (régional ou national), politique portuaire **Schéma d'aménagement et de développement portuaire**

Allemagne : *Nationales Hafenkonzept für See- und Binnehäfen (2008)*



- Planification nationale
- Projets prioritaires
- Améliorer la compétitivité des ports allemands
- Répondre à des besoins de capacité
- Premier exercice de définition des grands ensembles géo-économiques
- Reprise d'analyses par une déclinaison des Länder : « *Arbeitsgemeinschaften* »
- « Regionale Hafenkonzepte »

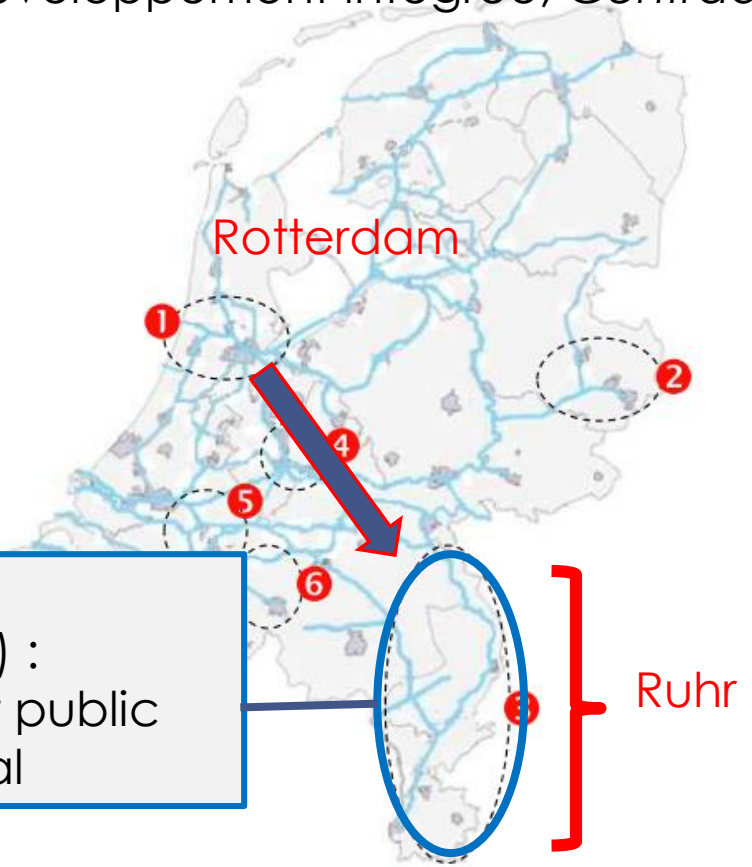
Aux Pays-Bas, des formes de coopération hétérogènes

Des acteurs puissants :

- **<u>Rotterdam</u>** : des liens avec les ports de la Drecht (Dordrecht, Zwijndrecht, Papendrecht) déjà constitués en sté portuaire unique et avec Moerdijk
- **<u>Amsterdam</u>** : réseau soudé avec les ports du canal de la Mer du Nord (Ijmuiden, Beverwijk, Zaanstad) : masterplan commun et politique de développement intégrée, *CentraalBeheer Nordzeekanaalgebiet*.
- **<u>Ports de Zeelande</u> :** autonomisation de

… et quelques ensembles sur des bases provinciales

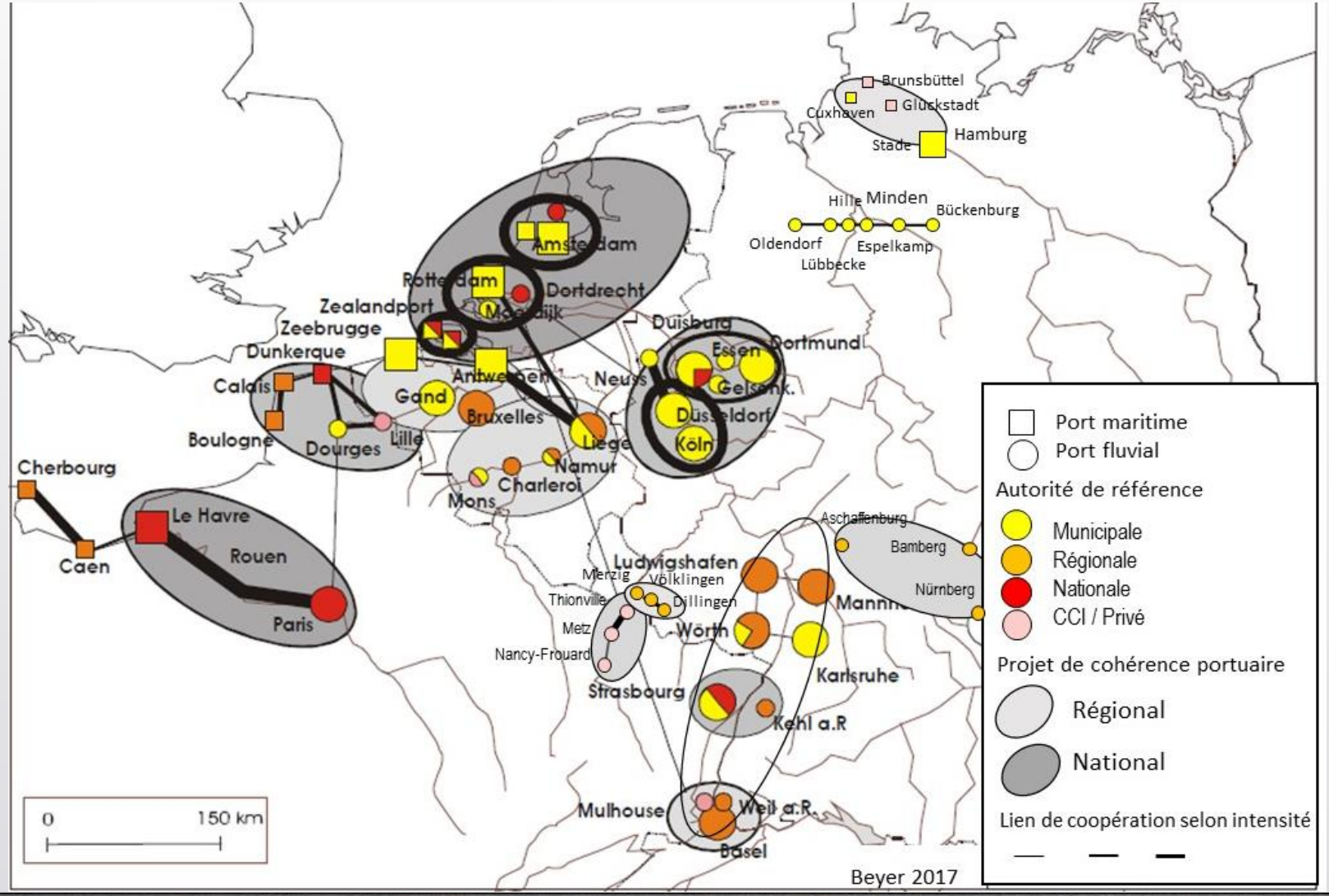
BLUE PORTS LIMBURG (10 entités
Une **Structure de coopération** (Havenschap) : coopération à travers une structure de droit public liant les communes dans un cadre provincial



Nieuwe havennetwerken:

1. Amsterdam Noordzeekanaalgebied
2. Regio Twente
3. Havens Limburg
4. Port of Utrecht
5. Drechtsteden
6. Havens Midden Brabant

Europe du Nord-Ouest : La mise en réseau des ports intérieurs



- Seconde vague régionale :

- Coalition sur un axe fluvio-maritime

- Cadre des régions institutionnelles : Hauts de France – Grand Est : intérêt marqué

- Initiative de rapprochement entre gestionnaires portuaires

Tendances des coalitions portuaires

- Quelles sont les formes organisationnelles qui émergent et comment modifient-elles la gestion fluviale et portuaire ?
- Le rôle de l'encadrement indirect et incitatif
- La régionalisation spontanée sans cadre administratif
- Complémentarité et conflit des deux formes de régionalisation

5. Conclusion : Quelles régionalisations ?

Deux mouvements de régionalisation

- Gestion des infrastructures linéaires : down scaling
- Gestion des espaces portuaires : up scaling

Quelle adaptation/impact sur la gestion du domaine public fluvial ?

- Du gouvernement national à la gouvernance régionale.
- Convergence mais selon des formes différenciées
- Plusieurs vitesses : pas régionalisation du DPF mais émergence de réseaux portuaires

Enjeux similaires, ambitions aussi : massification –rétraction – tourisme – environnement avec des nuances

Réponses institutionnelles / selon la clarté des rôles et moyens financiers