

La dimension territoriale d'un projet d'infrastructure fluviale : le canal Seine-Nord Europe. Réflexion sur les outils et méthodes de l'évaluation socio-économique.

Guy JOIGNAUX
Directeur de Recherche
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
BP 317 F. 59666 Villeneuve d'Ascq Cedex
guy.joignaux@inrets.fr

Anthony COURTOIS
Stagiaire Master 2 Lille I
INRETS
BP 317 F. 59666 Villeneuve d'Ascq Cedex

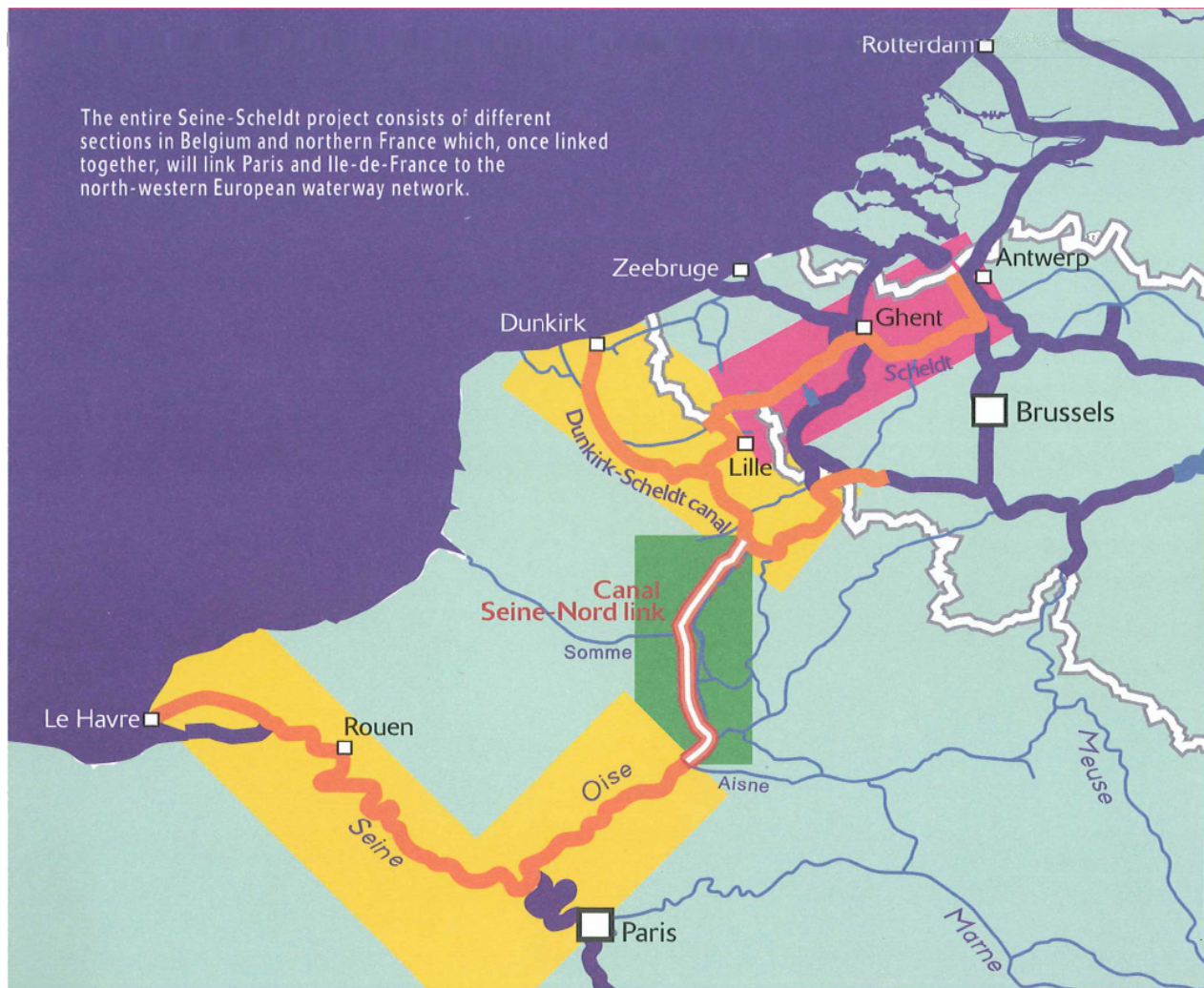
Résumé

L'analyse de la dimension territoriale du projet de canal à grand gabarit « Seine-Nord Europe » à réaliser entre les bassins de la Seine et ceux du nord-ouest de l'Europe donne l'occasion de revenir sur l'intérêt de la prise en compte de cette dimension dans un équipement de cette nature. Elle permet de revenir aussi sur certains verrous méthodologiques déjà évoqués dans des travaux antérieurs, alors même que le besoin de connaissances dans ce champ ne cesse de se faire plus exigeant.

Abstract

The analysis of the spatial dimensions of the canal "Seine North Europe" being built between Seine basin and those of north-west Europe is an interesting opportunity for study again this aspects of such a large building project. It also allows to discuss one more time some methodological locks allready examined in earlier studies but renewed by more knowledge needs.

Session : Transport



Introduction

Projet en gestation depuis près de 20 ans, le canal à grand gabarit destiné à relier le bassin de la Seine à celui du nord de la France et au-delà, à ceux des pays voisins (Belgique, Pays Bas, Allemagne) devrait faire l'objet avant fin 2008 d'une « Déclaration d'Utilité Publique », acte juridique autorisant le démarrage des travaux.

Le tracé, long de 106 km, se substituera aux canaux existants, limités à un gabarit obsolète, réduisant le trafic à de très faibles tonnages (5 MT par an), pour des raisons évidentes de sous rentabilité économique.

Le projet, porté par de réelles possibilités et opportunités de développement des trafics par voie d'eau, bénéficie du soutien de l'Union Européenne dans le cadre de sa politique de mobilité

durable. Il figure désormais à la liste des projets retenus au titre des « TEN-T »¹, décision importante pour la participation financière européenne au projet. On le présente en effet comme une des alternatives crédibles au transport routier proche de la saturation sur les grands axes nord-sud reliant la France et ses voisins du sud à ceux du nord. Ces axes sont de fait largement empruntés par des flux de transit intra européens à longue distance. Même s'il est raisonnable de penser qu'à lui seul, le canal n'apportera pas toutes les réponses aux problèmes de toute nature posés par la croissance continue du routier, et que de bons arguments sont de nature à mettre en doute sa « rentabilité » économique et sociale au sens du calcul économique, un large consensus se dégage aujourd'hui sur le bien-fondé de cette infrastructure. Son bouclage financier donne lieu néanmoins à de dures négociations entre le maître d'ouvrage, Voies Navigables de France, et les différents contributeurs potentiels.

Le papier s'attachera à un aspect particulier de ce projet, sa dimension territoriale, au sens où cette notion a été développée dans plusieurs papiers antérieurs² et dont nous proposons de cerner les contours, élargissant ainsi l'approche socio-économique de ces grands équipements infrastructurels et soulevant du même coup divers problèmes méthodologiques (point I).

On fera une fois encore le constat des limites d'un des instruments phares de l'évaluation socio-économique des grands projets, le calcul économique, pur produit du corpus de l'économie standard, a-territorial par construction (point 2).

Or, indépendamment de l'Etat (via VNF, établissement public), s'agissant d'un investissement lourd³, de nombreux acteurs, dont certains seront sollicités pour contribuer au financement de l'ouvrage, cherchent à connaître ce qui peut être attendu d'un tel équipement. De cette connaissance dépend leur anticipation à élaborer leur stratégie d'appropriation et/ou de facilitation de l'infrastructure et de ses équipements connexes potentiels. C'est le cas de nombreux groupes d'acteurs territorialisés⁴, collectivités publiques, groupements économiques, entreprises industrielles et agricoles, transporteurs et logisticiens, opérateurs touristiques, développeurs locaux ou encore représentants de populations riveraines. Des conditions de cette appropriation dépend à son tour, en partie, la « réussite » du projet, sa capacité à créer une valeur additionnelle ayant vocation à se répartir entre agents et territoires. Ceci légitime le processus multiforme de concertation/consultation/information développé par le maître d'ouvrage depuis plusieurs années, un processus encadré par des dispositifs réglementaires particulièrement renforcés ces 15 dernières années dans le cas français. Après un traçage sommaire des principales étapes de ce processus (point 3) on mettra en évidence les éléments de connaissance du projet livrés par le maître d'ouvrage, révélant les points forts mis en avant autour du thème de la territorialisation du projet (point 4).

Le papier s'achèvera sur le constat d'un réel apport d'informations, de réflexions et de perspectives d'action en termes d'aménagement et de développement des territoires, même si ce nécessaire exercice d'évaluation prospective demeure empreint de deux facteurs d'incertitude

¹ Trans European Networks-Transport

² entre autres : BERION et alii, 2007, JOIGNAUX, 2002, 2005 (a) et (b) et 2008

³ Estimé à +/- 4 Mds€(+/- 6 MdsUS\$) selon les options techniques qui seront retenues

⁴ Etant donné la vocation internationale évidente du futur canal, les acteurs concernés s'étendent à des groupes situés au-delà des frontières nationales, en Belgique et aux Pays Bas tout particulièrement.

majeurs : l'évolution du contexte économique des principales filières concernées et le comportement des différents groupes d'acteurs dont dépend la réalisation de beaucoup d'équipements et installations connexes ayant vocation à donner au canal son plein sens de vecteur de transport au sein d'un système logistique plus large (point 5).

1. La dimension territoriale d'un grand projet d'infrastructure

Comme tout autre mode, le transport par voie d'eau a un lien fort avec les territoires qu'il a pour but de mettre en contact, et ce tout au long de son tracé. Dans le cas du canal SNE⁵, l'impératif de desserte des territoires traversés a dès le départ été mis en avant, avec, en corollaire, la prise en compte des fonctions logistiques dans la conception même du projet, inséparable de ses équipements connexes qui donnent sa cohérence au projet global, territorialisé. *«L'insertion de plus en plus forte du transport fluvial dans les chaînes logistiques multimodales (...) permet de répondre aux besoins d'entreprises implantées sur un large territoire et non plus seulement pour celles installées bord à voie d'eau. Les perspectives de développement de plates-formes multimodales le long de la liaison Seine-Escaut (...), en jouant un rôle de « hub » logistique pour les marchandises, renforcent l'attractivité du projet pour les acteurs économiques du Bassin parisien et du Nord Pas de Calais »⁶.*

Cette vision met en avant une conception « systémique » du projet d'infrastructure, envisagé comme une offre de services de transport-logistique tournée vers la production de valeur au profit des utilisateurs bénéficiaires de ces services. Le maître d'ouvrage parle d'une approche en termes de « système de transport », visant à intégrer les entreprises et filières potentiellement utilisatrices de l'offre logistique nouvelle dans un réseau de plates formes lui-même en relation avec les façades maritimes, les corridors et les bassins de production-consommation de l'espace nord ouest européen. La référence aux documents de planification territoriale conforte cette vision de l'infrastructure, dont les équipements *« seront à la fois des lieux de services portuaires pour les entreprises déjà présentes (navettes fluviales régulières à destination des ports maritimes notamment) et des espaces d'implantation pour de nouvelles activités industrielles et logistiques attirées par des conditions d'accessibilité privilégiées au cœur d'un des premiers bassins de consommation d'Europe »⁷.* On reviendra (point 4) sur le détail de l'argumentaire « territorial » permis par le développement de cette vision intégrée de l'infrastructure.

On peut à ce stade relever l'avancée conceptuelle d'une représentation qui, peu ou prou, a marqué la démarche du maître d'ouvrage durant toute la phase pré-décisionnelle du projet. Elle est à mettre au crédit d'une évolution des idées, cadres institutionnels et pratiques qui, en France notamment, ont progressivement permis d'aboutir à ce qu'un projet d'infrastructure soit désormais considéré comme *« une composante d'un plan d'ensemble et non un élément isolé dont on attendrait un miracle »* (QUINET). Cette représentation systémique soulève deux questions essentielles : tout d'abord, celle de la nature et de la mesure du lien entre l'infrastructure de transport et la croissance, question à laquelle le calcul économique et certains modèles de croissance régionalisée peuvent apporter des réponses ; ensuite, celle, plus délicate,

⁵ Le canal sera ainsi dénommé dans ce papier, SNE valant pour Seine Nord Europe ; de même, le maître d'ouvrage sera nommé VNF, pour Voies Navigables de France.

⁶VNF, 2006 (a), *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, H-Evaluation socio économique, p.6.*

⁷ idem, p. 7

de l'insertion spatiale (localisation) et territoriale (l'appropriation par les acteurs situés) du projet. Cette seconde question renvoie au cadre théorique et méthodologique pouvant être mobilisé pour une telle approche pour laquelle des outils tels que l'analyse coût-bénéfice ou les fonctions de production régionalisées ne sont d'aucun secours.

Ceci permet d'engager la discussion sur ce concept de territorialisation que nous avons proposé de définir comme « *rendant compte de processus d'appropriation par des acteurs ou groupes d'acteurs locaux de stratégies de développement des entités socio/spatiales dont ils sont à des titres divers, porteurs* » (JOIGNAUX, 2005). Pour tenter d'éclairer cette problématique, on a choisi d'analyser le déroulement d'une forme d'appropriation territoriale de l'infrastructure de transport, à partir de l'expérience du canal Seine Nord Europe et des enseignements qu'il permet provisoirement de tirer puisque le processus est, à ce jour, loin d'être à son terme. On évoquera quelques problèmes de méthode ainsi posés, l'objectif étant de tenter de perfectionner les modèles d'évaluation pré-décisionnels de grands projets d'infrastructures.

Un détour préalable s'impose par le rappel sommaire des limites du calcul économique, notamment pour ce qui concerne l'appréhension des dimensions spatiales d'un projet, ce pourquoi l'approche par les coûts et bénéfices n'a pas été conçue.

2 Les limites du calcul économique et la recherche de démarches complémentaires

Le bilan socio-économique, « noyau central »⁸ de l'évaluation des infrastructures reposant sur les principes de l'analyse coûts-bénéfices, est destiné à la mesure du surplus global résiduel dégagé par la mise en service d'un équipement (somme des avantages transports, gains sur les coûts externes et recettes diverses, déduction faites de toutes les dépenses : investissement initial, maintenance, exploitation). Pour le canal Seine-Nord Europe, d'importants travaux ont été conduits par le maître d'ouvrage, assisté d'un consortium de consultants et d'un comité d'experts en vue de dégager, malgré toutes les difficultés méthodologiques d'une telle entreprise, des résultats en termes de surplus (et de rentabilité) du projet⁹. Selon les hypothèses et scénarii, le taux de rentabilité obtenu (TRI, taux de rentabilité interne) varie entre 5,3 % et 6,6 %, des valeurs significativement supérieures au taux d'actualisation retenu en France, soit 4 %.

Ce bilan actualisé, calculé pour une durée de vie donnée du projet (50 ans), peut sous certaines hypothèses donner lieu à une répartition spatiale du bénéfice, ce qui a un sens dans le cas d'infrastructures de liaisons impliquant plusieurs régions, voire pays. Pour le projet SNE, les avantages nets se répartissent comme suit (source : VNF, 2006(a), p.81) :

Région Nord Pas de Calais :	17,5 %
Région Ile de France :	17,5 %
Région Picardie :	15,5 %
Région Haute Normandie :	8,5 %
Autres régions France :	9 %

⁸ Expression utilisée par le Ministre dans sa lettre accompagnant le texte du 25 mars 2004 « Instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport »

⁹ Pour une excellente synthèse des méthodes et résultats, voir M. Bernadet, 2007 mais aussi 2003, pour la discussion de l'application du calcul économique aux grands projets d'infrastructure ; pour la synthèse détaillée des résultats selon les différentes hypothèses et scénarii, voir VNF, 2006 (a), pp 72-79.

Total France :	68 %
Belgique :	25 %
Pays Bas :	5 %
Allemagne :	2%
 Total pays voisins :	 32 %

Cette mesure de la distribution spatiale des avantages tirés du projet est surtout utile pour l'appréciation des contributions possibles des différents territoires concernés au financement de l'ouvrage. Bien que ne révélant rien des dynamiques de développement territorial déclenchées par le projet, elle permet d'en cartographier grossièrement les impacts en termes de partage « géopolitique » de son bénéfice global.

Il existe de longue date un débat concernant la légitimité du recours au calcul économique pour l'aide à la décision publique d'investir, débat qui a conduit à la recherche de perfectionnements constants, développés pour tenter de réduire les marges d'incertitude et doutes subsistants (CROZET et al., 2007). La méthode repose en effet sur des concepts et principes issus du corpus de la micro économie que de nombreux courants de l'économie jugent non sans quelque raison très discutables dans ses fondements comme dans sa mise en œuvre. Au-delà des hypothèses très contestées de rationalité de l'agent, de maximisation et d'agrégation des utilités individuelles, les résultats auxquels aboutit cette méthode sont fortement dépendants des hypothèses retenues et de la situation dite « de référence »¹⁰. Qui plus est, exprimés dans le langage et les catégories de l'économie classique, ils se prêtent mal à une transposition en termes réels, ce qu'attendent et souhaitent généralement les différents groupes d'acteurs parties prenantes ou intéressés à un projet. La méthode est pourtant vigoureusement défendue par de nombreux économistes qui estiment en particulier le recours à des hypothèses réductrices nécessaire pour l'obtention de résultats permettant une comparaison entre projets sur des bases homogènes.

Cette incomplétude du bilan socio-économique justifie que l'on s'en remette à d'autres approches, pour tenter d'appréhender les éléments de dynamique économique et territoriale susceptibles d'être générés par la réalisation et la mise en service d'une infrastructure, singulièrement lorsqu'il s'agit d'une liaison fluviale et de ses équipements connexes. Cette préoccupation est déjà explicitement prise en compte dans la LOTI¹¹ de 1982 ; une longue série de textes¹² est venue ensuite préciser l'exigence de production de connaissances complémentaires, jusqu'à l'instruction cadre de 2004. Durant cette période, le contexte décisionnel concernant les infrastructures de transport a sensiblement évolué. Pour favoriser l'acceptabilité sociale des projets, une complémentarité est désormais fortement recommandée entre évaluation et concertation. Avec le texte de 2004, le processus décisionnel englobe désormais la participation du public « pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis

¹⁰ La présentation rigoureuse qu'en fait M. Bernadet dans son article pré-cité (2007) est à cet égard particulièrement éclairante.

¹¹ Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, 31 décembre 1982, notamment art. 14.

¹² Dont la circulaire dite « Bianco » du 15 décembre 1992, qui prévoit une procédure de concertation sur l'opportunité des grands projets d'infrastructures dès leur conception ; cette procédure repose sur la constitution d'une commission indépendante, désignée par le Préfet qui reste en charge de l'organisation du débat.

l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique¹³ ». Le but recherché étant que l'évaluation et la concertation puissent « s'enrichir mutuellement et concourir à la réussite du processus de décision publique, et non se dérouler en parallèle en s'ignorant¹⁴ ». Si le bilan socio-économique d'un projet reste le noyau central de l'évaluation, la concertation viendra la compléter en amont et en aval : « l'évaluation d'un projet doit contenir bien d'autres éléments de clarification des choix publics quantitatifs et qualitatifs, portant notamment sur [...] les effets structurants des transports en matière de développement territorial¹⁵ ».

3 Principales étapes du processus de concertation-consultation

Dans la démarche suivie par VNF, un réel souci de dialogue permanent avec les groupes d'acteurs concernés (ou susceptibles de l'être) a permis, au-delà de l'objectif de son acceptabilité sociale, de progresser dans la définition d'un projet complexe par nature dont les enjeux, territoriaux en particulier, nécessitent la recherche de stratégies dépassant les seules problématiques transport proprement dites.

Le débat sur l'opportunité du projet a été organisé de novembre 1993 à novembre 1994. On trouve à cette occasion les premières informations données aux acteurs (élus, représentants des milieux socio-économiques et associatifs) sur les possibilités de développement territorial pouvant être attendues de la réalisation de la liaison à grand gabarit SNE. Leurs avis et contributions ont par ailleurs été recueillis lors de deux réunions plénières et cinq groupes de travail réunis en tables-rondes. Cette première étape de mise au débat permet de conclure à l'opportunité du projet, notamment en raison de sa capacité à contribuer au développement des territoires.

Le choix des différents fuseaux de tracé possibles a ensuite été soumis à une concertation (septembre à décembre 1997), sous l'égide du Préfet de Picardie, auprès des responsables politiques, socio-économiques, associatifs mais aussi du grand public concerné par le projet. Près de 2500 personnes ont participé à 20 réunions d'information et d'échanges sur les études préliminaires, développant les premières réflexions sur la relation du futur canal à ses territoires : les différents tracés n'offrent pas les mêmes possibilités en termes de réponse aux besoins des chargeurs (proximité, accessibilité).

Le Ministre chargé des Transports arrête (le 4 mars 2002), au terme de cette première concertation, le choix du tracé définitif du canal et demande que soient menées des études complémentaires répondant aux préoccupations locales, portant notamment sur l'implantation de plates-formes multimodales.

À l'occasion du Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, le gouvernement inclut le projet SNE dans la liste des 50 grands projets qui « *contribueront à la relance de l'activité économique, au développement de l'emploi*

¹³Voir MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER, 2004, *Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport*, Instruction cadre du 25 mars 2004 actualisée le 27 mai 2005, p. 8.

¹⁴ Idem, p. 9.

¹⁵ Idem, p. 4.

et à la compétitivité de la France en Europe ». En 2004, le projet, fortement soutenu par la Belgique, les Pays Bas et l'Allemagne, est inscrit à la liste des 30 projets prioritaires du Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T) en tant qu'élément constitutif de la partie française de la liaison européenne à grand gabarit Seine-Escaut. La maîtrise d'ouvrage est alors confiée à l'Etablissement public gestionnaire de l'infrastructure fluviale, VNF, pour la conduite des études d'APS¹⁶, étape précédant l'Enquête d'Utilité Publique, sans recours à la procédure de débat public¹⁷.

Le volet socio-économique de l'APS, qui en comporte 3 autres¹⁸, est confié à un consortium belgo-français regroupant les cabinets Setec International, Stratec et Eurotrans. Un comité d'experts est mis en place pour accompagner l'ensemble de l'évaluation socio-économique (qui s'est étalée sur près de deux ans), parallèlement à la mise en œuvre d'une nouvelle vague de concertation : *« les phases d'études et de concertation ont été conduites de façon simultanée, afin d'intégrer dans un délai très court les avis exprimés par les acteurs concernés (élus, associations acteurs institutionnels et socio-économiques)*¹⁹ ».

Après la mise en place d'un Comité de pilotage international, une première phase d'information sur le projet s'est déroulée de juillet 2004 à mars 2005. Les enjeux, objectifs et modalités du canal SNE et le calendrier de l'APS sont portés à la connaissance du public lors d'une centaine de réunions d'information. Deux vagues de concertation se sont ensuite déroulées du 15 mars au 11 juillet 2005. Elles ont donné lieu à la mise en place de 4 groupes de travail territoriaux (élus, chambres consulaires, organismes de développement) et 2 sectoriels (pour les filières céréales et matériaux de construction)²⁰. Les groupes de travail territoriaux sont conçus comme des lieux de concertation sur les variantes de bande de 500 mètres mais surtout de réflexion autour des enjeux et des perspectives ouvertes par le projet SNE pour les 4 territoires identifiés à savoir l'Oise aval, l'Oise amont, la Somme-Aisne et le Nord-Pas-de-Calais : perspectives de développement liées à la réalisation du canal SNE, faisabilité et conditions de réalisation d'équipements portuaires, logistiques et industriels le long du futur canal.

Les groupes de travail « filières » ont pour objet d'initier une réflexion sur des secteurs essentiels soit en termes de flux prévisionnels sur le canal (matériaux), soit dans l'économie régionale (céréaliculture, agro-industrie). Ils cherchent à évaluer l'impact du projet sur les activités de production et/ou logistiques de ces secteurs et les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre.

Ce dispositif important marque une volonté de mettre en œuvre une démarche de co-construction du projet, reposant sur une articulation forte entre le travail conduit par les bureaux d'études et celui des groupes de travail territoriaux et « filières ». Ce parcours s'est achevé par 5 réunions

¹⁶ Avant Projet Sommaire, document d'étude approfondi, destiné à être mis à disposition de l'enquête publique, phase ultime de concertation avant la décision.

¹⁷ La Commission Nationale du Débat Public, obligatoirement consultée lors de la préparation des grands projets, décide (7 juillet 2004) qu'il n'y a pas lieu d'organiser un débat public et recommande au maître d'ouvrage d'assurer dans la concertation une information complète et claire du public lui permettant au travers de réunions publiques de s'exprimer sur tous les aspects du projet (enjeux, caractéristiques, impact).

¹⁸ Les études système (fonctionnement du canal), tracé-structure et environnement.

¹⁹ Voir le site <http://www.seine-nord-europe.com> rubrique « Concertation et consultation lors de l'avant-projet ».

²⁰ VNF, 2004, *Mission Seine-Nord Europe : principes de mise en œuvre du volet développement économique et portuaire de l'avant-projet*, document interne, 10 p.

publiques²¹ où l'insertion du projet dans les contextes urbains concernés et le développement territorial ont été les thèmes privilégiés des échanges.

A mesure qu'ont progressé les rencontres, les informations délivrées au grand public sont devenues de plus en plus précises, grâce à l'avancement de la réflexion des groupes de travail et celui des études menées par le consortium de consultants par ailleurs. Ainsi, par exemple, apparaît progressivement la localisation possible d'équipements tels que silos, quais, plates-formes logistiques le long du canal examinés par les bureaux d'études ont pu être portés à la connaissance du public.

A l'issue de la concertation, le Préfet coordonnateur indique dans son avis²² que la concertation a notamment fait évoluer le projet sur « *le schéma d'implantations portuaires, les zones portuaires et logistiques multimodales prévues ayant été localisées et définies de façon mieux adaptée du point de vue de l'économie des transports, mais surtout de façon concertée avec les acteurs locaux des territoires, élus et chambres consulaires. (...) Les choix réalisés sont le fruit de nombreux échanges avec les acteurs, lui conférant un label de co-construction avec les territoires. (...) L'aspect marquant de la concertation aura donc été cette forte mobilisation des acteurs pour la construction du projet et leur participation active à l'amélioration d'une réflexion qui s'est voulue beaucoup plus large que la seule définition du tracé d'une infrastructure, puisque abordant également les aspects de lutte contre les inondations et, surtout, définissant un véritable système de transport à logique économique.* » La concertation a aussi fait évoluer le projet en ce qui concerne le « *schéma de valorisation touristique.* »

Une phase de consultation a ensuite été organisée en 2 temps²³, appuyée sur les résultats d'études et les choix du maître d'ouvrage synthétisés dans un dossier visant à informer et recueillir les avis des élus, des représentants des milieux socio-économiques, associatifs et des services de l'Etat. Le Préfet coordonnateur tire la conclusion que la concertation a « *confirmé l'adhésion d'une majorité d'acteurs locaux (...) et fait clairement ressortir les enjeux à relever d'ici à l'ouverture de la liaison fluviale afin d'une part, de réussir l'insertion du projet dans les territoires qui l'accueillent et, d'autre part, tirer le meilleur parti de cet important investissement en termes de retombées économiques et sociales*²⁴ ». Il estime par ailleurs que « *cette dynamique locale doit absolument connaître un prolongement dans les phases ultérieures ; en particulier pour permettre la mise en œuvre de toutes les mesures d'accompagnement concourant au développement des territoires et à la valorisation de cette nouvelle infrastructure*²⁵ ».

Si les premières études révèlent les potentialités offertes par le canal, la mise en place de groupes territoriaux et de groupes « filières » menant des réflexions en partenariat avec les bureaux d'études ainsi que l'importante démarche de concertation et d'information ont permis d'affiner sensiblement les contours du projet. Les acteurs territoriaux ont pu non seulement exprimer leurs attentes mais aussi identifier les opportunités que leur offre le projet et participer à la définition des aménagements à prévoir et des mesures d'accompagnement à envisager. En plus d'avoir mis en adéquation le projet avec les besoins des territoires, ce processus a sans nul doute favorisé son acceptabilité sociale.

²¹ Les 27 juin 2005 à Compiègne, 29 juin à Cambrai, 30 juin à Péronne, 6 juillet à Lille et 7 juillet à Paris

²² VNF, 2006, (c) *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique : Bilan de la concertation*, p. 74.

²³ Du 21 octobre au 16 décembre 2005 et du 7 mars au 24 avril 2006

²⁴ Voir le site <http://www.seine-nord-europe.com> rubrique « Concertation et consultation lors de l'avant-projet ».

²⁵ VNF, 2006, *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique : Bilan de la concertation*, p. 76.

4 les perspectives de développement territorial liées au projet SNE et à ses aménagements connexes

Pour le projet de canal SNE, un premier débat sur l'opportunité du projet a été organisé de novembre 1993 à novembre 1994. A cette occasion sont données les premières informations aux acteurs (élus, représentants des milieux socio-économiques et associatifs) sur les possibilités de développement territorial qui pourraient être induites par la réalisation de la liaison à grand gabarit SNE.

Le thème de la territorialisation du projet est abordé dans le document préparé sous la responsabilité du Préfet coordonnateur en vue de la première étape de concertation (1997). Le rapport indique que le canal SNE permettra « *de contribuer à l'aménagement du territoire en disposant d'un mode qui pourra être relié aux plates-formes intermodales appelées à se développer dans les régions traversées* » et que « *des projets d'aménagement au sud et au nord du canal Seine-Nord permettront de tirer le meilleur parti du nouveau canal*²⁶ ». Les résultats des premières analyses du contexte socio-économique local portent sur l'incidence du choix du fuseau sur les trafics locaux et sur les potentialités de développement sur les territoires traversés. Un diagnostic de la zone concernée a été établi (analyse des filières stratégiques, des réseaux de transport, des trafics, etc.) ainsi qu'une étude sur le volume de marchandises susceptibles d'être transférées sur la voie d'eau. Une enquête auprès des utilisateurs potentiels du canal à grand gabarit apporte la conclusion que « *le canal Seine-Nord captera des marchandises nouvelles. Cependant, ce report ne sera pas uniquement le fait de la nouvelle offre de transport, il dépendra également du développement de la conteneurisation comme mode de conditionnement des produits manufacturés et de la présence de plates-formes multimodales pour regrouper les conteneurs et permettre ainsi de charger des convois importants sur le canal à grand gabarit*²⁷ ». En d'autres termes, la réalisation du canal SNE ouvre de nouvelles perspectives pour les territoires sous réserve qu'elle s'accompagne de la création de plates-formes multimodales : une vision qui associe le développement du territoire à une conception du canal comme élément central d'un système logistique dont les équipements portuaires sont l'autre composante indissociable²⁸. Les perspectives de développement liées au tourisme fluvial sont également signalées dans cette première épure.

La « synthèse des perspectives d'aménagement et de développement » (SPAD)²⁹, document obligatoirement joint au dossier d'enquête publique, constitue la résultante de la démarche entreprise, au cours de laquelle se sont progressivement rapprochées les visions du maître d'ouvrage, celles issues des travaux effectués par les bureaux d'études et celles des acteurs, exprimées au sein des groupes de travail et multiples réunions et instances qui ont jalonné le parcours durant près de 10 ans. Ce document a pour objectif de « *favoriser les interactions entre le projet et le territoire, en identifiant les potentialités offertes par le projet et en proposant des*

²⁶ PRÉFECTURE DE LA RÉGION PICARDIE, 1997, *Canal Seine-Nord Europe : concertation pour le choix d'un fuseau*.

²⁷ Idem

²⁸ Le facteur « potentiel de développement local » a été utilisé comme critère discriminant lors de la comparaison des 21 fuseaux de tracé sélectionnés.

²⁹ VNF, 2006 (b), *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique : Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement*, décembre, 54 p.

*pistes d'actions pour les optimiser. Il constitue une référence commune aux différents partenaires (...) pour les actions susceptibles d'être engagées en accompagnement du projet*³⁰ ».

Un système de transport intégrant des aménagements connexes pour favoriser le développement économique des territoires

Pour faire du canal une opportunité de développement économique pour les territoires traversés, « *la structuration d'un réseau de plates-formes multimodales s'est affirmée [...] comme l'un des enjeux stratégiques pour le développement de la logistique et pour l'aménagement du territoire*³¹ ». 4 plates-formes d'activités sont prévues à Cambrai-Marquion, Péronne-Haute Picardie, Nesle et Noyon correspondant à environ 350 hectares de zones portuaires. À cela s'ajoutent 2 zones équipées de quais de transbordement à Thourotte et Ribécourt permettant l'accès à la logistique fluviale des industries de la vallée de l'Oise, ainsi que 5 quais céréaliers (Graincourt-les-Havrincourt, Moislains, Cléry-sur-Somme, Languevoisin et Noyon) et deux terminaux fluviaux au sud de Compiègne, sur l'Oise aval (hors projet SNE mais complémentaires du dispositif aval). Ces sites ont été retenus en tenant compte des complémentarités des infrastructures dans le but de permettre le développement de l'intermodalité par l'organisation d'un système maillé d'équipements de transport. Des tests effectués lors des études d'avant-projet³² montrent que cette offre de plates-formes peut se révéler attractive pour des installations industrielles dans l'agro-industrie et plus particulièrement les bio-raffineries et dans une moindre mesure dans l'industrie alimentaire et la chimie, les plastiques et minéraux. Concernant la logistique, les analyses révèlent des perspectives d'implantations pour l'agroalimentaire, le textile et les produits de consommation courante.

Des aménagements ont aussi été annexés au projet dans l'optique de développer les activités touristiques : 5 équipements pour la plaisance : « *les dimensions du futur canal permettent d'envisager le développement de nouveaux produits de croisières à bord de paquebots fluviaux* » et qu'il ouvre « *des perspectives de retombées économiques pour les territoires traversés, grâce aux dépenses des croisiéristes à terre (visites, shopping...) lors des escales* »³³.

Le canal SNE : une opportunité pour le développement économique des filières régionales

Le diagnostic des zones traversées révèle un territoire densément peuplé, traditionnellement industriel et agricole, pour lequel émergent des besoins de réorganisation des chaînes logistiques. Des études de marché mettent en avant les filières pour lesquelles l'offre fluviale ouvre de nouvelles opportunités logistiques d'approvisionnement susceptibles d'influencer positivement la compétitivité des entreprises concernées.

C'est le cas pour la filière des matériaux de construction. La réalisation du canal pourrait permettre d'accéder grâce à un mode sûr, fiable et économique à des ressources d'approvisionnement plus lointaines pour faire face au déficit structurel de l'Île-de-France et de la Picardie dont les réserves alluvionnaires sont en voie d'extinction. D'après les enquêtes,

³⁰ VNF, 2006, (b), p. 4.

³¹ Idem, p. 17.

³² Voir le graphique intitulé « Répartition de la demande d'implantation par secteurs (en ha) sur les quatre zones portuaires de Seine-Nord Europe » dans VNF, 2006 (b), p. 32.

³³ VNF, idem, pp. 32-33.

« l'Île-de-France devra importer en 2020 entre 16 et 17 millions de tonnes (de matériaux) par an. Sur ce volume d'importation, plus de 7 millions de tonnes en 2020 devraient provenir de l'arc Nord : Boulonnais, Avesnois, Tournaisis. Pour la Picardie, le déficit en matériaux générera en 2020 des besoins d'importation de l'ordre de 10 millions de tonnes principalement depuis l'Arc Nord³⁴ ».

En ce qui concerne le secteur agricole, le canal SNE devrait contribuer à maintenir la compétitivité des productions agricoles dans un contexte de concurrence exacerbé par la réforme de la Politique Agricole Commune (PAC). La réorganisation logistique³⁵ permettra de minimiser les coûts d'acheminement. Le nouveau canal offre des perspectives de report modal, souhaité par les acteurs de la filière, pour les flux liés à l'alimentation en matières premières, les productions céréalières et les usines de biocarburant et se pose comme un facteur améliorant leur compétitivité.

Le nouveau canal apparaît aussi comme un enjeu stratégique pour la filière des produits manufacturés conteneurisés. Dans un domaine où l'organisation des chaînes logistiques *« a évolué vers des flux massifiés à destination de centre régionaux, nationaux ou européens de distribution³⁶ »*, les études montrent l'intérêt que peut représenter pour les entrepreneurs de la filière de se localiser près de la voie d'eau pour faciliter le transport modal. Les études de marché montrent aussi que le futur canal pourrait aussi répondre aux besoins logistiques de l'industrie chimique, la métallurgie l'automobile, les produits pétroliers ou encore les déchets.

Les impacts attendus dans les différentes régions

- Le Nord-Pas-de-Calais

Le Nord-Pas-de-Calais a pour ambition de devenir un pôle logistique majeur en Europe de par sa position privilégiée : *« en plaçant le Nord-Pas-de-Calais au cœur de la liaison fluviale européenne Seine-Escaut, le canal Seine-Nord Europe accroît la position stratégique de la région pour les opérations logistiques, prolonge le rayonnement du port de Dunkerque et donne une dimension européenne au réseau régional de ports intérieurs [...] la connexion, grâce à Seine-Nord Europe, du bassin de la Seine avec l'ensemble de l'Europe fluviale dont fait déjà partie le réseau du Nord-Pas-de-Calais renforcera la compétitivité du transport fluvial sur l'axe nord-sud (aujourd'hui fortement contraint par la capacité du canal du Nord) et au-delà, de l'ensemble du réseau fluvial régional³⁷ »*. Une plate-forme d'activités est prévue sur le site de Cambrai-Marquion (156 ha) dans le but d'établir une complémentarité avec la plate-forme trimodale Delta 3 afin de favoriser l'implantation de centres d'approvisionnement et de distribution. Cette plate forme mais aussi d'autres équipements similaires en aval de SNE sur l'Escaut (près de Valenciennes) pourront accueillir à la fois des activités industrielles (alimentaire, agro-industrie, chimie plastique, minéraux) et logistiques (centres de distribution pour l'agro-alimentaire, textile, biens intermédiaires). En outre, le canal SNE devrait permettre d'élargir l'hinterland du port de

³⁴ Voir VNF, 2006 (b), p. 28.

³⁵ La logistique désigne *« l'ensemble des opérations de gestion et d'organisation des flux physiques de biens »*. Voir JOIGNAUX Guy, 2008, « Quel impact de la logistique sur le développement territorial ? », repris dans *Transport et logistique durables : vers la nécessaire prise en compte de leur interdépendance*, Notes de synthèse du SESP, n°168 - p. 45.

³⁶ VNF, idem, p. 29.

³⁷ Idem, p. 37.

Dunkerque. Il lui permettra « *une meilleure accessibilité aux marchés picard et francilien et une meilleure structuration des ports intérieurs, avec lesquels des partenariats pourront se nouer*³⁸ ». Le futur canal permettra enfin une sécurisation de l'alimentation en eau pour la métropole lilloise.

- **La Picardie**

La Picardie, région la plus touchée par le projet (82 km sur 106 km) est caractérisée par une économie agricole et industrielle forte. Elle développe avec Champagne-Ardenne un pôle de compétitivité « Industrie et agro-ressources » dont les projets industriels qui en sont attendus pourront bénéficier avec le canal de la structuration d'une offre logistique performante et attractive (massification des flux, réductions des coûts de transport, nouvelles perspectives d'implantations, élargissement des débouchés), en complémentarité avec les projets de développement portuaire. Au total, 200 hectares de zones d'activités portuaires et logistiques devraient être implantés en Picardie le long du canal SNE. Le document SPAD indique que « *compte tenu de son positionnement privilégié à un nœud d'infrastructures, les perspectives d'implantation sur Péronne-Haute Picardie concernent plutôt la logistique (alimentaire, textile, biens intermédiaires, produits chimiques), mais également les industries alimentaires. Les perspectives de la zone d'activités portuaires du Noyonnais sont davantage liées à des implantations logistiques alimentaires, des biens intermédiaires mais également des produits chimiques qui constituent sa spécificité principale. L'opportunité d'implantations d'industries alimentaires est également relevée. Le site de Nesle a vocation à renforcer le pôle agro-industriel existant et à attirer de nouvelles implantations logistiques à flux massifs souhaitant bénéficier de la trimodalité route-fer-voie d'eau ; le port de Nesle étant implanté au croisement avec la voie ferroviaire de contournement nord de l'Île-de-France, Le Havre-Amiens-Tergnier*³⁹ ». Le canal SNE permettra aussi une valorisation touristique de la Picardie avec 4 des 5 sites portuaires de plaisance, auxquels s'ajoute la valorisation des ouvrages d'art majeurs du canal (pont-canal de la Somme, écluses, retenues d'eau).

- **L'Île-de-France**

Dans cette région, « *le projet Seine-Nord Europe, grâce au désenclavement du bassin fluvial de la Seine qu'il induit, ouvre des perspectives pour la valorisation du fluvial comme mode alternatif à la route, aussi bien pour l'approvisionnement des industries que pour l'alimentation du bassin de consommation*⁴⁰ ». Le futur canal permettra de sécuriser l'approvisionnement de la région en matériaux de construction en provenance du nord de la France ou de Belgique, comme on l'a vu précédemment. De plus, SNE accroîtra l'attractivité des vallées de la Seine et de l'Oise pour l'implantation de centres de distribution grâce à la structuration d'un réseau de ports intérieurs à l'échelle du Grand Bassin parisien.

- **La Haute-Normandie**

Pour cette région, « *le canal Seine-Nord Europe formera avec la Seine, l'Oise, Port 2000 et son écluse fluviale à grand gabarit, un maillage fluvial complet permettant au premier complexe maritime de la rangée nord-européenne (Rouen-Le Havre) d'asseoir son développement sur une infrastructure de grande capacité, performante et sûre qui élargira son hinterland vers le grand*

³⁸ Idem, p. 39.

³⁹ Idem, p. 40.

⁴⁰ Idem, p. 41.

*Bassin parisien et le nord et l'est de l'Europe. La structuration de l'hinterland confortera la Haute-Normandie comme pôle majeur de la logistique en Europe*⁴¹ ». Cet élargissement permettra à la région de capter des trafics traités actuellement dans les ports du Benelux. En effet, les ports normands bénéficieront de l'ouverture du bassin de la Seine et du renforcement du réseau des ports intérieurs en Île-de-France, en Picardie et dans le Nord-Pas-de-Calais. Ces conditions sont favorables au développement de la filière logistique en proposant aux industriels et logisticiens des solutions fiables et compétitives.

- **D'autres territoires touchés par le projet**

La Champagne-Ardenne et l'Yonne seront indirectement touchées par le projet par leur mise en réseau avec le canal. Le recours au transport fluvial peut profiter notamment à la céréaliculture fragilisée par sa dépendance à la route. Par ailleurs, les projets portuaires émergents sur la Seine à l'aval de Paris (Nogent-sur-Seine et Sens) pourront tirer profit de l'ouverture du canal SNE. Le projet offre aussi des perspectives de développement à l'échelle européenne. En effet, « *le caractère transfrontalier de Seine-Nord Europe en fait un projet résolument européen. Il procurera des bénéfices directs pour la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. À l'est et au sud, ces effets positifs s'étendront, via l'interconnexion avec la liaison Rhin-Main-Danube à des pays comme l'Autriche la Hongrie, la Croatie ou la Roumanie*⁴² ».

Un développement des territoires conditionné par le comportement des acteurs face au projet

Le maître d'ouvrage VNF rappelle à plusieurs reprises dans la SPAD le rôle prépondérant des actions d'accompagnement du projet. Ce document est avant tout « *une référence commune aux différents partenaires (État, collectivités territoriales, acteurs économiques...) pour les actions susceptibles d'être engagées en accompagnement du projet*⁴³ ». Le canal SNE constitue un levier pour le développement du territoire parce qu'il est susceptible d'attirer des activités logistiques et industrielles. Cependant, « *l'ampleur de l'effet levier du nouveau canal est liée à des facteurs externes : l'inscription du canal dans une stratégie de développement économique régionale [...] l'offre de service fluviale [...] l'intégration du canal à l'ensemble des infrastructures de transport de la région*⁴⁴ ». À titre d'exemple, les emplois directement ou indirectement générés par le futur canal dépendent des actions qui seront engagées sur la formation professionnelle de la main-d'œuvre locale. « *Le projet de canal Seine-Nord Europe présente des potentialités importantes qui se concrétiseront d'autant plus que les acteurs auront anticipé son arrivée et adapté leur stratégie en conséquence [...] le canal peut jouer un rôle important d'aménagement du territoire pour les régions traversées et favoriser en outre le développement d'activités autour du tourisme fluvial*⁴⁵ ». Les avis recueillis lors de la phase de concertation de l'avant-projet montrent une évidente cohésion autour du projet même si certaines interrogations et inquiétudes subsistent face aux scénarios découlant des études socio-économiques. Le Préfet coordonnateur de la concertation indique à ce sujet que : « *l'intégration au projet de plusieurs zones d'interface entre le canal et les territoires est perçue positivement, même si des inquiétudes sur l'économie*

⁴¹ Idem, p. 43.

⁴² Idem, p. 36.

⁴³ Idem, P. 4.

⁴⁴ Idem, p. 28.

⁴⁵ CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES, 2006, *Projet de canal Seine-Nord Europe*, Rapport de la Commission spéciale du CGPC sur l'évaluation socio-économique de SNE, Note de synthèse, p. 2

agricole et les éventuelles nuisances générées sont perceptibles. La bonne accessibilité des zones portuaires depuis l'ensemble des territoires et le raccordement ferroviaire constituent une priorité, afin de promouvoir une réelle intermodalité. Si le bénéfice du canal est bien identifié pour les territoires situés aux extrémités de l'ouvrage, des doutes subsistent concernant les retombées réelles pour les territoires traversés, notamment la Somme, ou plus éloignés du tracé, tels que l'Amiénois ou l'Aisne [...] Pour les ports maritimes, la réalisation de Seine-Nord Europe est perçue comme une opportunité en vue de l'élargissement et de la structuration de leur hinterland, mais aussi comme un défi à relever pour leur développement compte tenu de l'accroissement de la zone de concurrence avec les ports du nord de L'Europe. On peut ainsi relever des inquiétudes concernant l'impact du projet sur les ports normands, même si ces derniers se montrent déterminés à préparer l'intégration du nouveau canal dans leur stratégie de développement⁴⁶ ».

5 Conclusion : Intérêt et limites des études d'impact territorial d'un grand projet de transport

La démarche entreprise tout au long de ce processus de concertation-consultation répond à l'esprit de l'instruction cadre de mars 2004. Celle-ci appelle en effet bilan socio-économique et concertation à « *s'enrichir mutuellement et concourir à la réussite du processus de décision publique* » et précise que « *l'évaluation d'un projet doit contenir bien d'autres éléments de clarification des choix publics quantitatifs et qualitatifs, portant notamment sur [...] les effets structurants des transports en matière de développement territorial* ».

Les études menées complémentaires au « bilan économique » du projet et les apports de toutes les formes de participation mises en œuvre enrichissent indéniablement le capital d'informations destiné à éclairer la décision. Il en modifie radicalement la substance, permettant de passer de la quantification abstraite et grossièrement spatialisée du calcul économique (cf. point 2 ci-dessus) à l'élaboration de dynamiques de projets ancrés sur des territoires. Au demeurant, ces représentations font un large appel à l'intermodalité ; avec la route, cela va sans dire mais aussi avec le fer et, massivement, avec les façades maritimes, maintes fois évoquées. Marquées par une forte empreinte territoriale, ces représentations n'en demeurent pas moins à la fois potentielles et conditionnelles : il s'agit de visions prospectives, de futurs possibles, fortement dépendants de l'adhésion et du comportement d'acteurs clés. Ces projections, raisonnées dans des futurs probables, sinon probabilisables, sans supprimer toutes les incertitudes liées au projet et ses prolongements territoriaux, contribuent toutefois à les réduire et surtout à indiquer par quelles stratégies, moyennant certaines hypothèses plausibles d'évolution de l'environnement économique, les objectifs de développement territorial identifiés peuvent être atteints.

Pour ce faire, la démarche procède en deux approches : l'une par les filières, l'autre par les territoires, tentant de combiner opportunités logistiques et/ou industrielles sur un territoire donné. Les principaux résultats présentés au point 4 ci-dessus font apparaître deux axes majeurs de développement, liés respectivement à des projets logistiques et industriels :

⁴⁶ VOIES NAVIGABLES DE FRANCE, 2006, *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique : Bilan de la concertation*, pp. 75 - 76.

- dans le premier cas, le territoire devient, grâce à ses équipements adaptés, une opportunité dans l'organisation de nouveaux circuits logistiques associant la voie d'eau aux autres modes et passant par des installations appropriées (plates formes multimodales, centres de distribution, ...); il n'est pas exclu que l'aire de pertinence de telles organisations s'étende à terme à des régions plus lointaines que celles auxquelles on pense spontanément (axe nord-sud) dans l'hypothèse d'un transport routier perdant progressivement l'essentiel des avantages concurrentiels dont il bénéficie encore; ceci est dans la logique des réseaux trans-européens déjà évoquée;
- dans le second, ce sont des activités industrielles, liées aux in-put agricoles mais pas uniquement, qui se localisent dans les territoires desservis par le canal, afin de bénéficier d'avantages liés à l'offre logistique procurée par la voie d'eau.

Dans les deux logiques, *« plus qu'une simple liaison entre deux territoires, le canal Seine-Nord Europe propose un nouveau système de transport : en permettant une mise en réseau des ports intérieurs, le canal à grand gabarit permettra de développer une offre logistique multimodale, pour améliorer la desserte terrestre des ports maritimes et leurs échanges avec les grands bassins de consommation et de production⁴⁷ ».*

Le fait premièrement que le canal SNE n'ait pas été pensé comme une simple infrastructure de transport permettant le trafic local ou de transit mais comme partie d'un système de transport incluant une offre de services élargie ouvrant sur la logistique et le développement territorial, le fait deuxièmement que sa préparation ait donné lieu à une large implication des publics concernés à des titres extrêmement divers, expliquent en grande partie l'adhésion forte et les attentes des territoires à l'égard du projet.

Tandis qu'est attendue, avant fin 2008, la Déclaration d'Utilité Publique, autorisant l'ouverture des travaux, se prépare le tour de table financier du projet, envisagé sous la forme d'un Partenariat Public Privé (ou de deux, si le canal est traité séparément de ses équipements connexes, principalement l'aménagement des plates formes). Cette nouvelle phase sera un premier test en grandeur réelle de l'adhésion des grands acteurs, industriels, aménageurs, logisticiens, pouvoirs publics, ...à ce projet.

Guy JOIGNAUX et Anthony COURTOIS, Villeneuve d'Ascq, juillet 2008

⁴⁷ VNF, 2006 (b), *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique : Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement*, p. 26

Bibliographie

BERION P., JOIGNAUX G., LANGUMIER J.F., 2007, *L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches territoriales* », RERU, pp 651-676

BERNADET M., 2003, *Réflexions autour du rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructure de transport* », Transports, n° 419, pp145-155

BERNADET M., 2007, *L'évaluation socio-économique du projet de canal Seine-Nord Europe*, Transports, n°442, mars-avril, pp 87-97

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES, 2006, *Projet de canal Seine-Nord Europe*, Rapport de la Commission spéciale du CGPC sur l'évaluation socio-économique de SNE, Note de synthèse.

CROZET Y, MAURICE J (ed.), 2007, *Le calcul économique dans le processus de choix collectif des investissements de transport*, Economica, p. 319.

JOIGNAUX G., 2002, *Transport et territoire* in *Le territoire aménagé par les réseaux*, ss la direct. de MUSSO P., avec CROZET Y. et JOIGNAUX G., L'Aube-DATAR, pp. 55-70

JOIGNAUX G., 2005 (a), *Un retour sur les déterminants et les processus de décision de l'investissement en infrastructures*, in *Les observatoires autoroutiers et d'infrastructures linéaires : incidences environnementales et socio-économiques à partir du cas de l'A 39*, Colloque Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, 17-18 mars, pp. 75-77

JOIGNAUX G., 2005 (b), *La planification des grandes infrastructures de transport en France et la difficile territorialisation des politiques publiques*, in *Territoires et fonctions*, ss la direction de Danielle LAFONTAINE et Bruno JEAN, Edit. du GRIDEQ-CRDT, Rimouski, Québec, tome 1, pp 95 à 110

JOIGNAUX Guy, 2008, « Quel impact de la logistique sur le développement territorial ? », repris dans *Transport et logistique durables : vers la nécessaire prise en compte de leur interdépendance*, Notes de synthèse du SESP, n°168 - p. 45.

QUINET E. 1992, *Infrastructures de transport et croissance*, Economica, 126 p.

VNF (Voies Navigables de France), 2006 (a) *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Liaison fluviale européenne Seine-Escaut et aménagements connexes, H – Evaluation socio-économique*, décembre, 87 p.

VNF (Voies Navigables de France), 2006 (b), *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Liaison fluviale européenne Seine-Escaut et aménagements connexes, I-Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement*, décembre, 54 p.

VNF (Voies Navigables de France), 2006 (c), *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, Liaison fluviale Seine-Escaut, Bilan de la Concertation*