

////////////////////////////////////  
**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

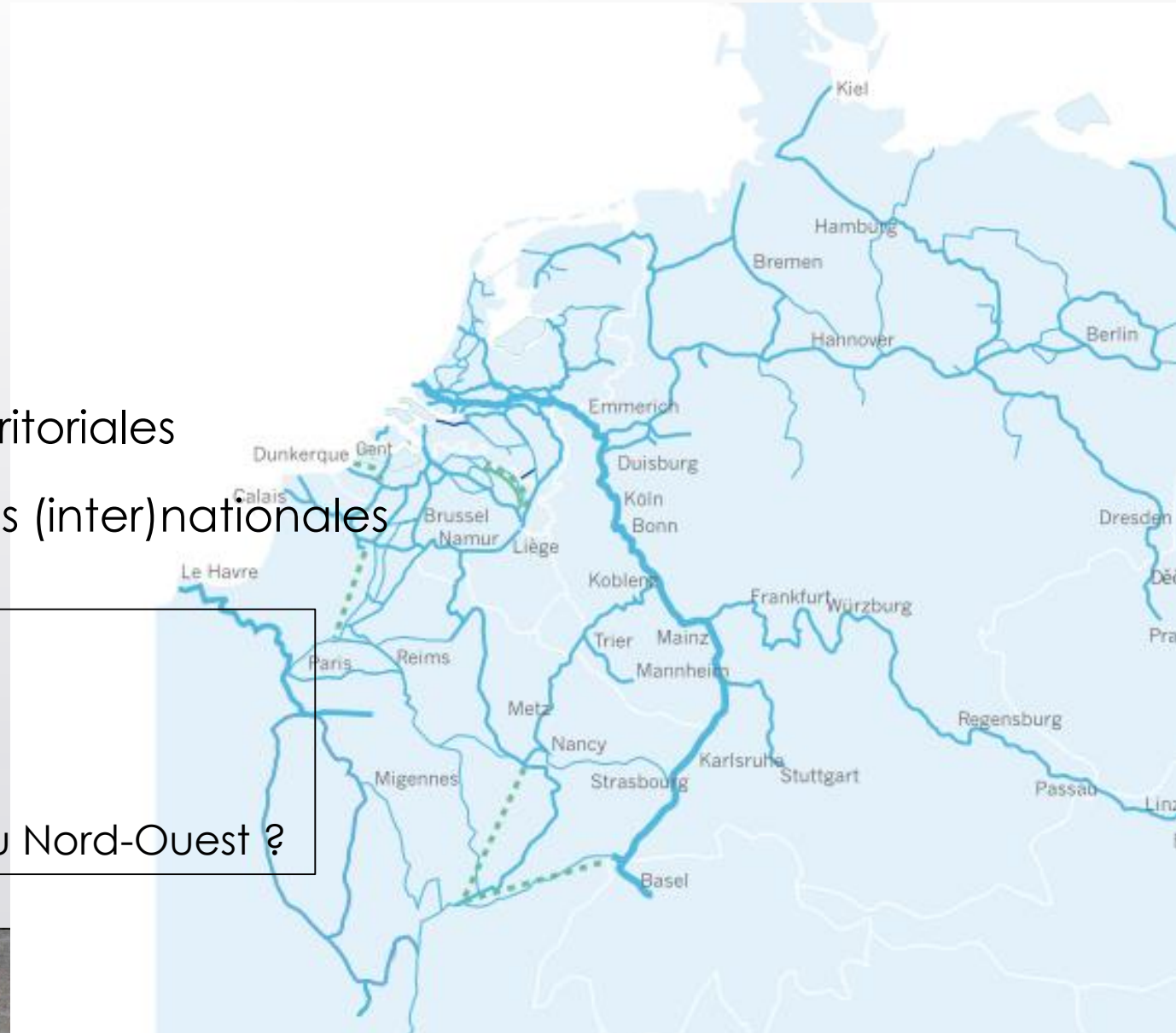
## Lecture géographique

- 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	<b>451</b>	365 (81%)	<b>3200</b>	7,1
De Vlaamse Waterweg	B	2017	1354	<b>1038</b>	569 (54%)	<b>3800</b>	3,7
VNF	F	1991	6700	<b>6700</b>	2000 (30%)	<b>8803</b>	1,3
WSV	D	1950	7228	<b>7228</b>	1500 ( 20%)	<b>55315</b>	7,7
Rijkswaterstaat	N L	1798	6104	<b>4800</b>	1400 (30%)	<b>48535</b>	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 Rijkswaterstaat 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

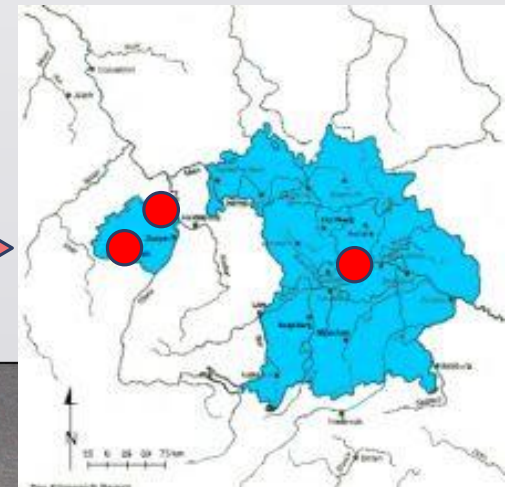
- Primauté sans partage de l'Etat français
- Dépassement du fédéralisme allemand : 1871 – 1921 – 1968
- L'éclatement belge
- Grande structure ministérielle des Pays-Bas

## 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

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



FIG. 1. — Le réseau fluvial allemand en 1874.

Cliché de la *Zeitschrift für Binnenschifffahrt*, reproduit avec la bienveillante autorisation des éditeurs.

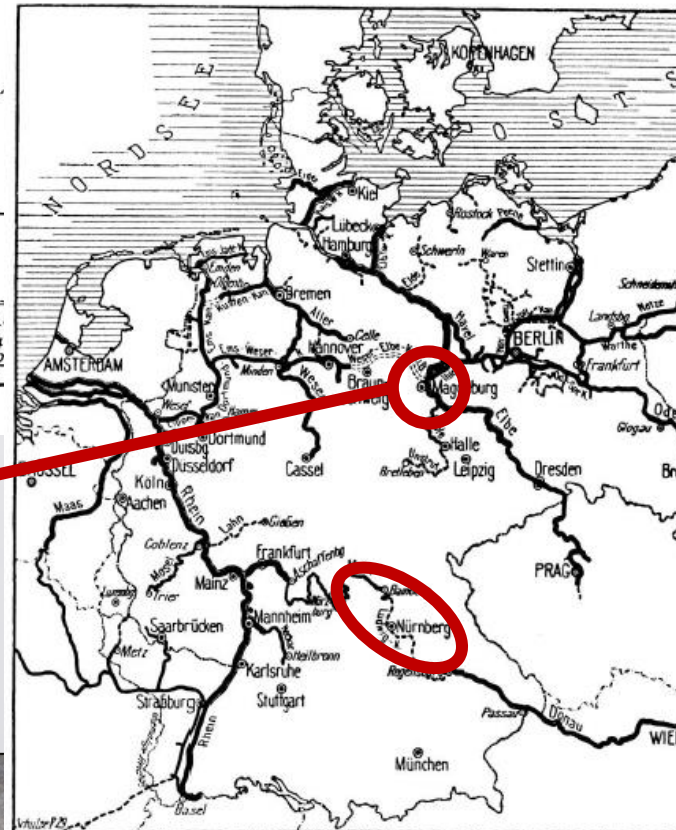


FIG. 2. — Le réseau fluvial allemand en 1929.

Cliché de la *Zeitschrift für Binnenschifffahrt*, reproduit avec la bienveillante autorisation des éditeurs.



**Une assise inchangée**

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



# Belgique : structures du réseau entre unité nationale et partition

Deux bassins

Raccordement

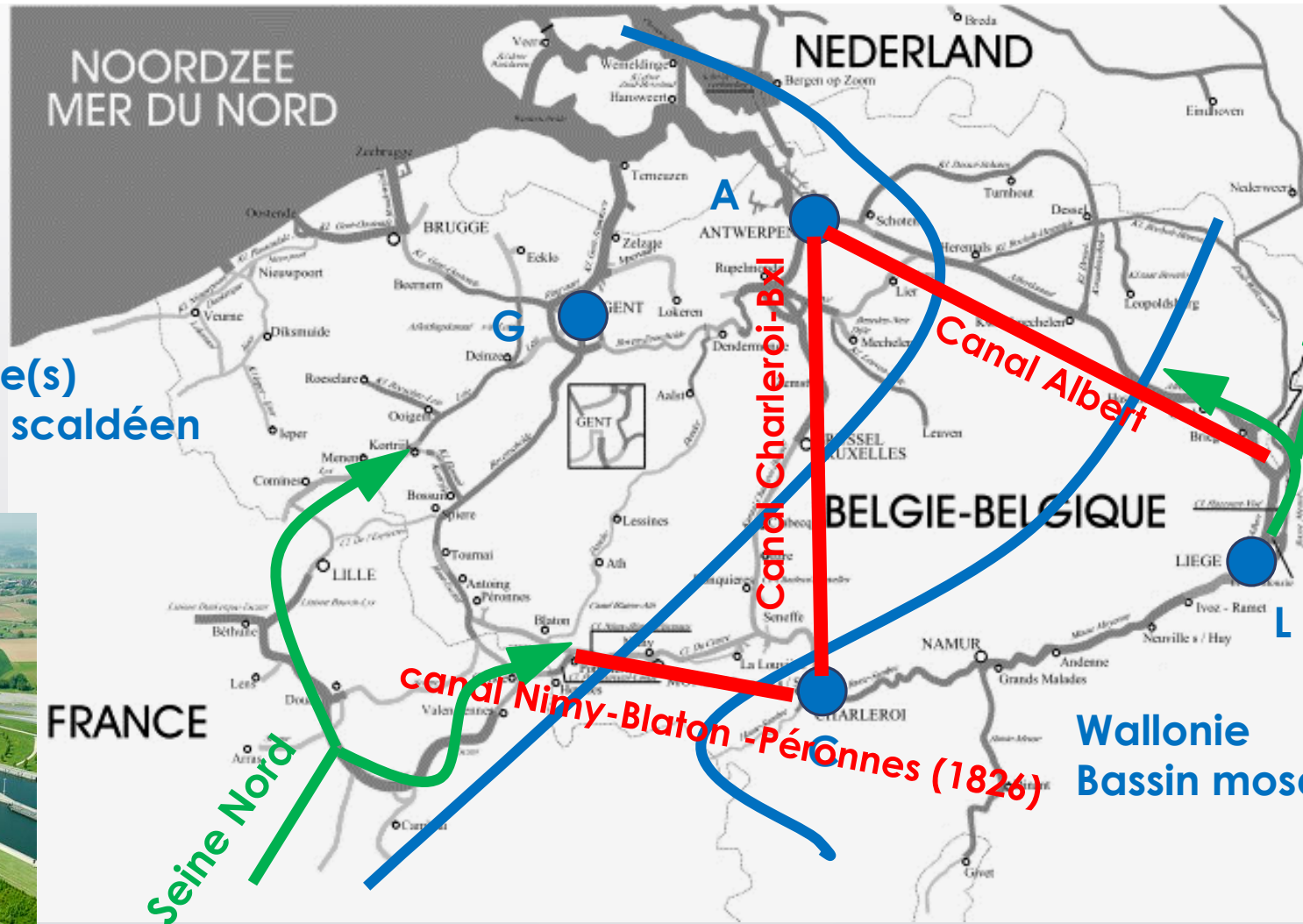
Bifurcations

Flandre(s)  
Bassin scaldéen

Ecluse de Lanaye

Wallonie  
Bassin mosan

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 ?**



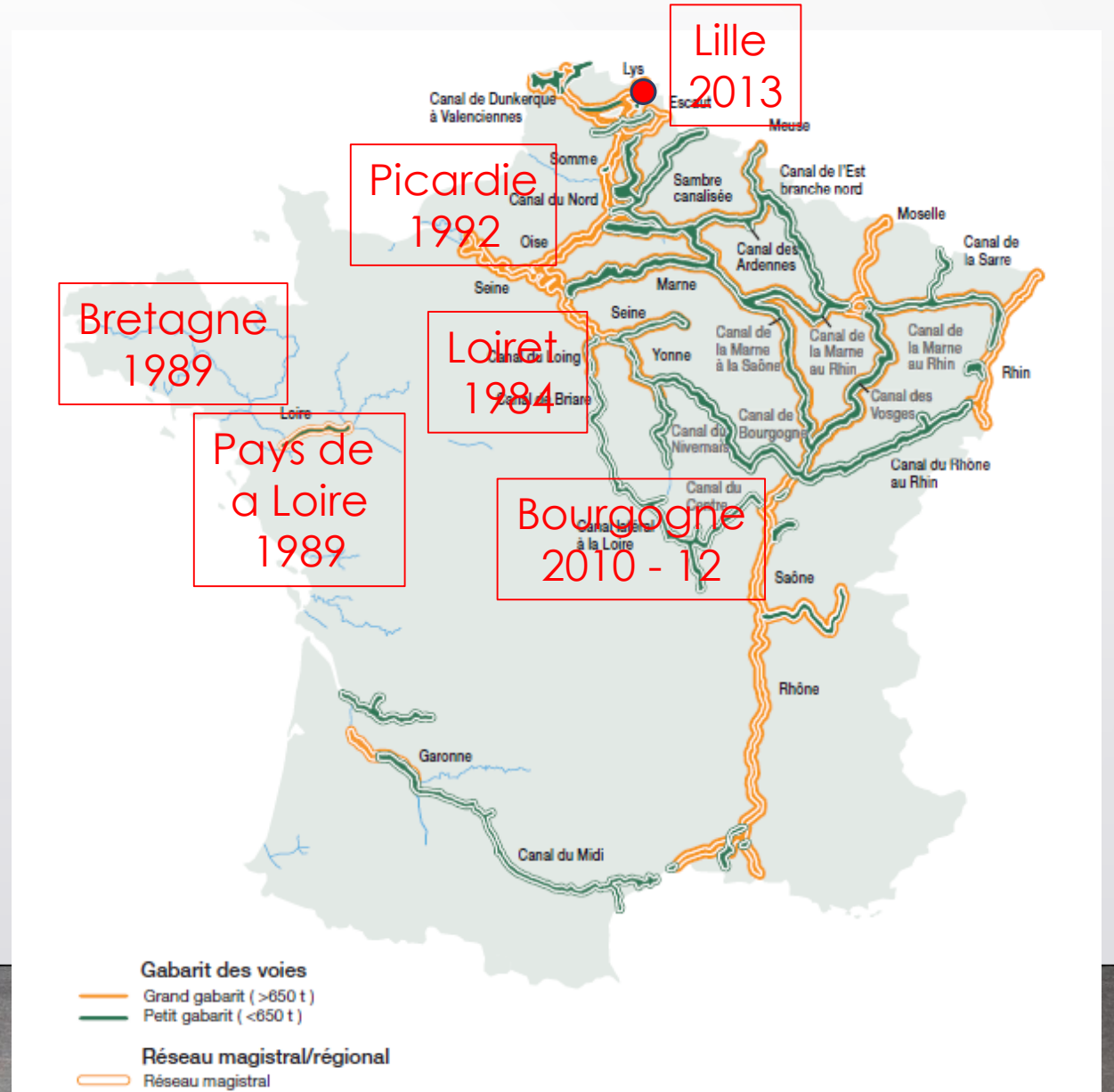


### 3. L'émergence d'une échelle intermédiaire : ***downscaling***

- 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



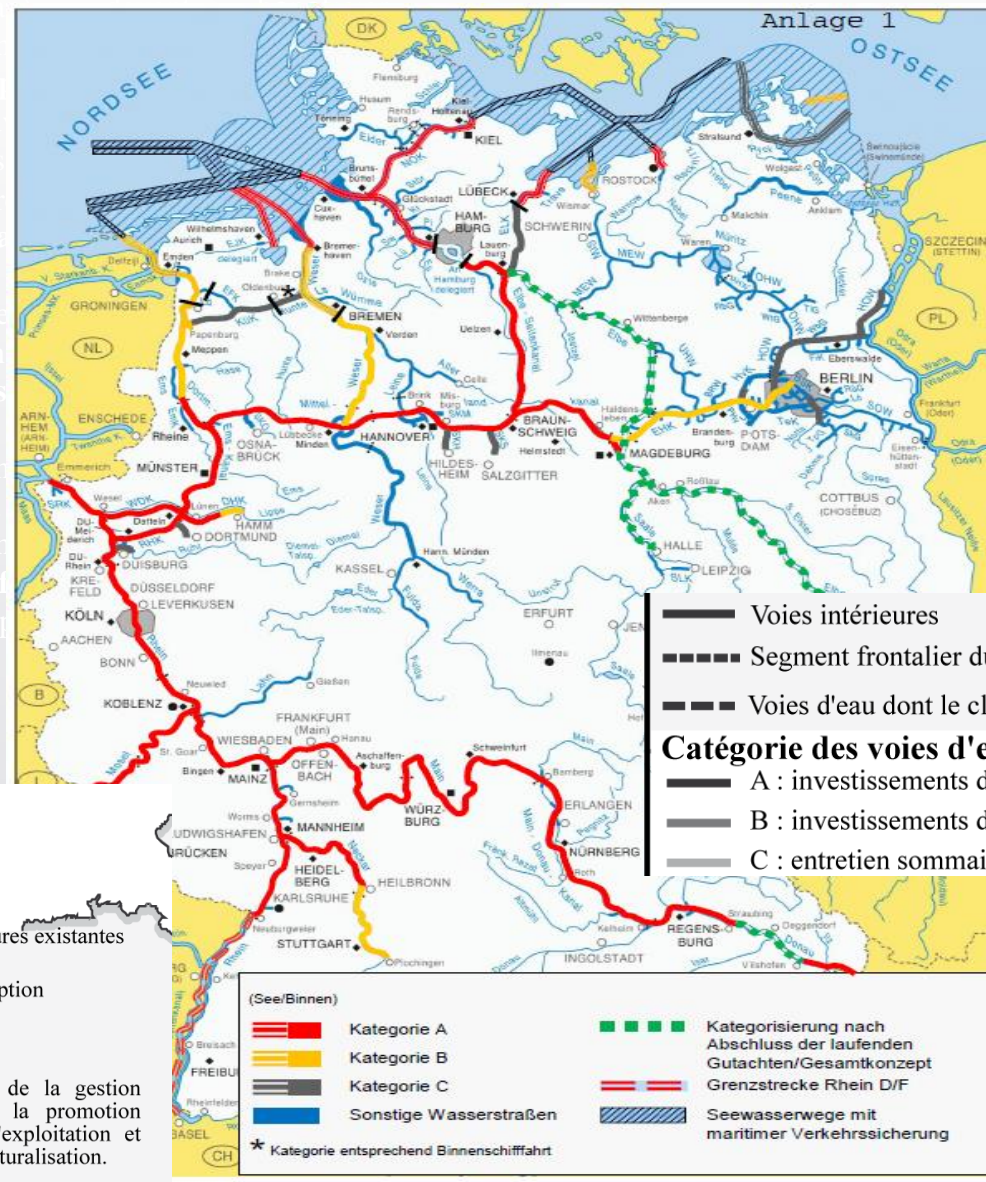
### Type de réseau

- **Magistral**, devant bénéficier d'aménagements prioritaires.
- **Principal**, ouvert à des aménagements limités assurant l'optimisation des infrastructures existantes
- **Complémentaire**, assuré d'un bon entretien ; toutes nouvelles constructions restant une exception
- **Secondaire et marginal**, absence d'aménagements et entretien limité
- **Fluvial touristique**, gestion et entretien partagés.
- **Résiduel et autres voies** déclassement à prévoir

○ Fribourg

SUISSE

Catégories qui devaient être retirées de la gestion fédérale au profit des Länder pour la promotion touristique, d'une privatisation pour l'exploitation et pour certains cas, d'un processus de renaturalisation.



- Voies intérieures
  - Segment frontalier du Rhin
  - Voies d'eau dont le classement est à l'étude
- Catégorie des voies d'eau**
- A : investissements de développement
  - B : investissements de maintien
  - C : entretien sommaire



# 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

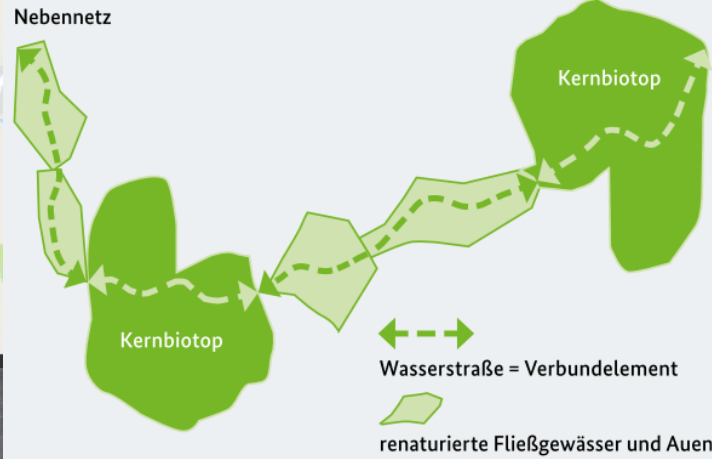
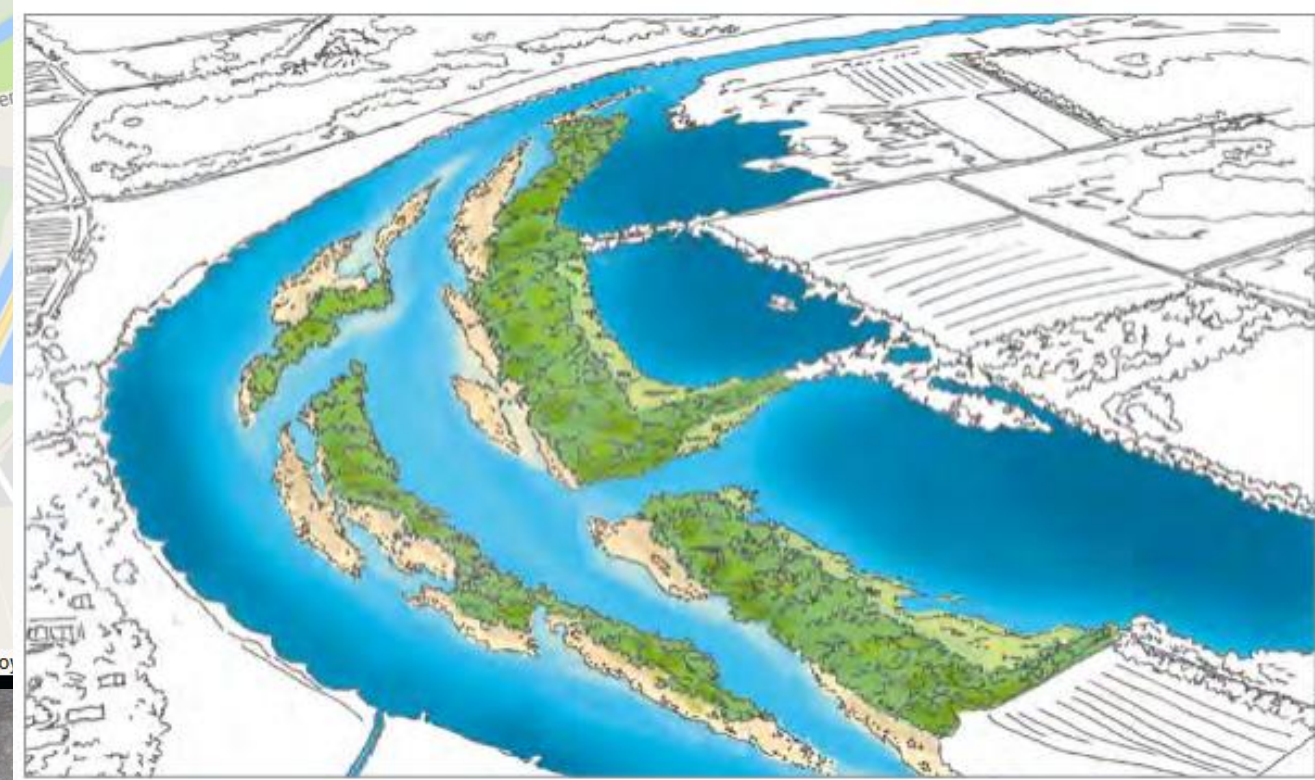
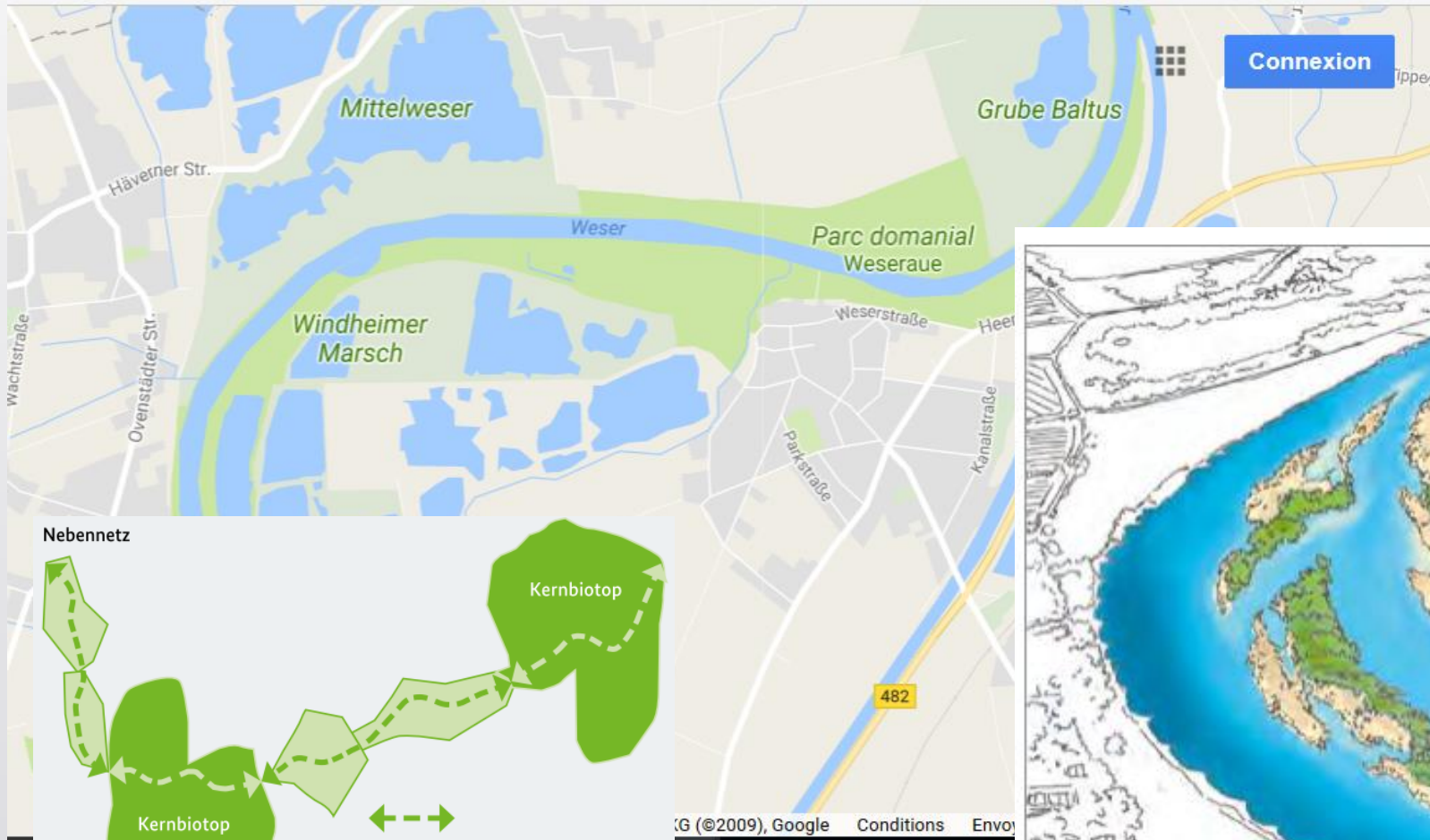
”



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

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

Blaues Band (2017) : Projet de renaturation 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 de 1989)
- 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





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

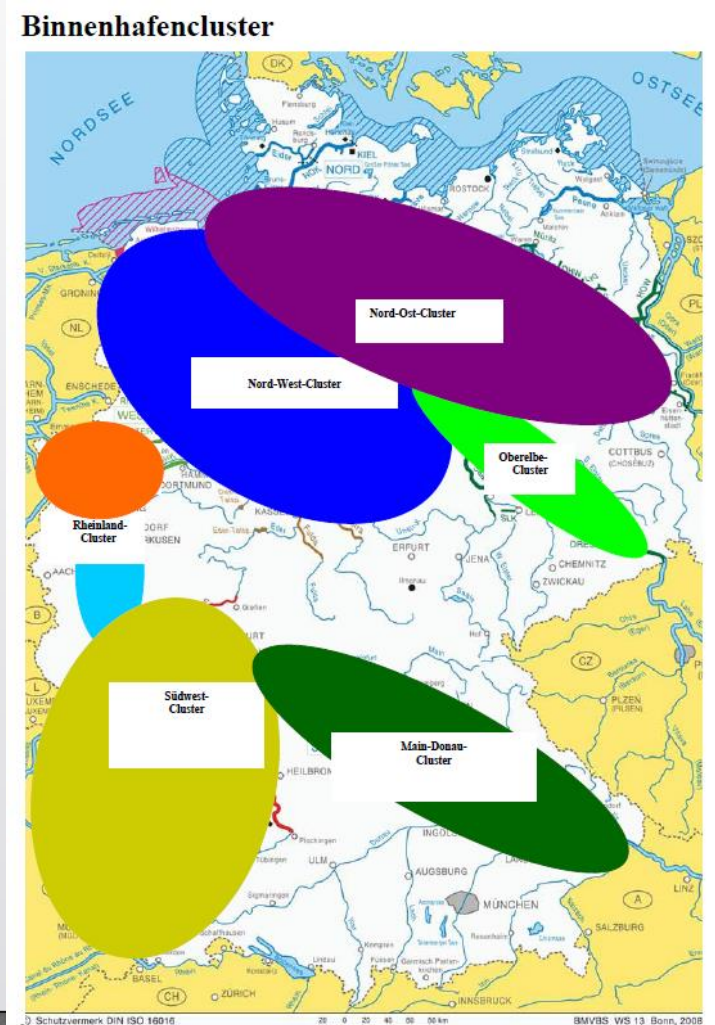
- Conscience que l'échelle locale n'est plus pertinente
- Logique de régionalisations portuaires (Notteboom et Rodrigue, 2007)
- Rapprochement spontané des opérateurs et gestionnaires de ports
- Une injonction nationale
- Intérêt croissant des collectivités régionales pour structurer les flux et jouer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

# Divers niveaux de coordination dans la structuration des arrière-pays





# Allemagne : Nationales Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen (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 :

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

... et quelques ensembles sur des bases provinciales

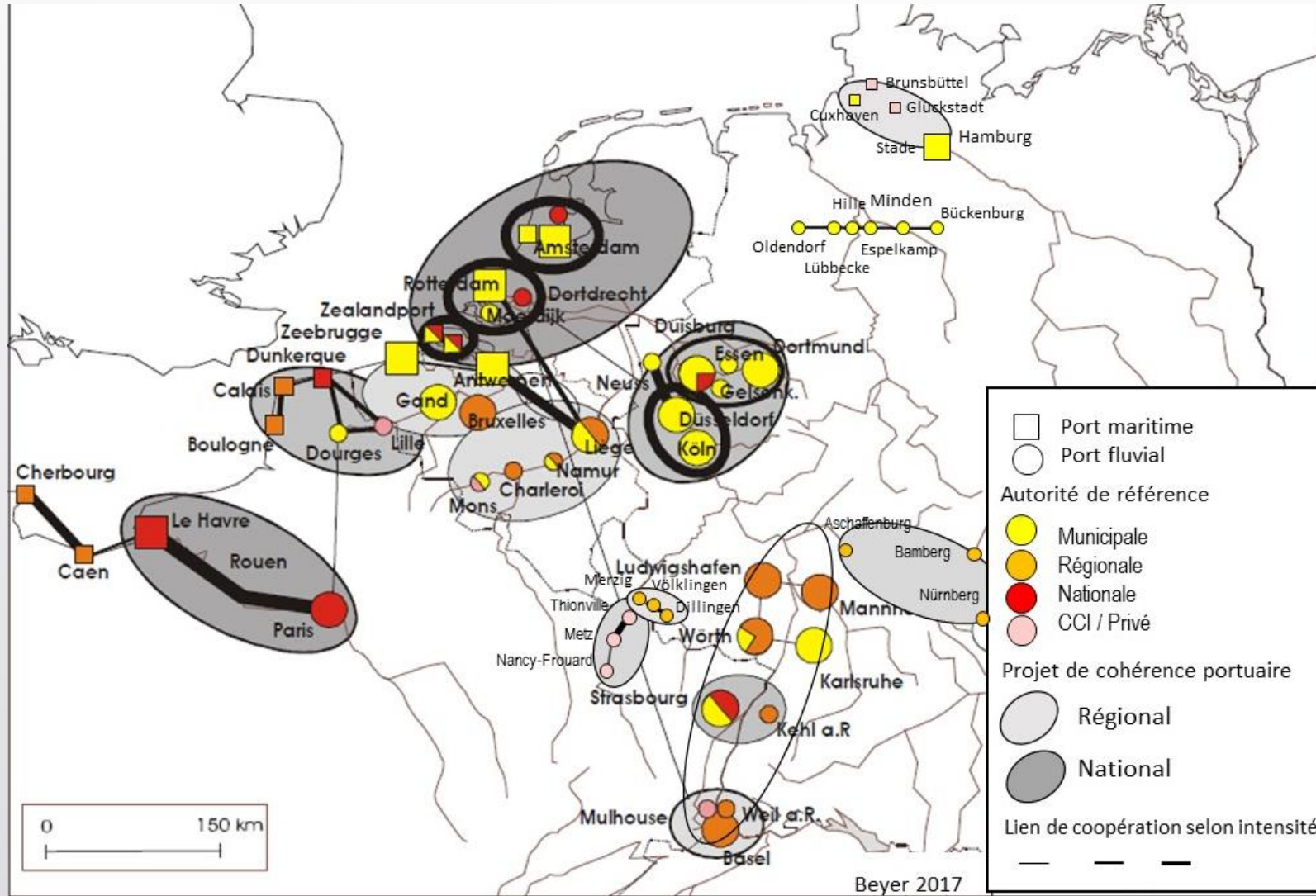
BLUE PORTS LIMBURG (10 entités)  
Une **Structure de coopération** (Havenschap) : coopération à travers une structure de droit public liant les communes dans un cadre provincial



## 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