



Direction territoriale  
Nord-Pas-de-Calais

Service  
développement de  
la voie d'eau

Agence territoriale de  
Développement de  
Dunkerque

Lille, le

19 AOUT 2021

Direction départementale des territoires et de  
la mer du Nord

Monsieur Eric FISSE  
Directeur

62, Boulevard de Belfort- CS 90007  
59042 LILLE Cedex

**Objet :** Réalisation du porter à connaissance de l'Etat (PAC) - Métropole européenne de LILLE - Révision générale du PLUi - PLU95  
**V/ Référence :** CAT/PG  
**N/ Référence :** ANP30 - 2102908  
**Affaire suivie par :** Thomas Delvalle, chef d'agence territoriale de développement  
Tél 06 98 80 24 20 - Courriel : [thomas.delvalle@vnf.fr](mailto:thomas.delvalle@vnf.fr)

Monsieur le directeur,

Par courrier en date du 11 juin 2021, et en application de la délibération du conseil de la Métropole Européenne de Lille du 23 décembre 2020, décidant la révision du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, vous sollicitez Voies navigables de France en vue de contribuer à la constitution du Porter à Connaissance, et je vous en remercie.

VNF a été missionné, au titre de l'article L4311-1 du code des transports pour assurer l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables, ainsi que de leurs dépendances en développant un transport fluvial complémentaire des autres modes de transport, contribuant ainsi au report modal par le réseau principal et par le réseau secondaire.

Ces voies navigables sur lesquelles mes services sont mobilisés, bordent ou traversent 41 des 95 communes que comporte la MEL

Ces voies fluviales sont constituées de canaux à grand gabarit (Deûle et Lys mitoyenne), et à petit gabarit (petite Lys, Marque, canal de Roubaix).

Elles disposent de 3 écluses Grand gabarit (Don, Grand-Carré, Quesnoy/S/Deûle) et 3 écluses Petit gabarit (La Barre, Marquette, Armentières) ainsi qu'un barrage situé à Marcq-en-Baroeul en entrée du canal de Roubaix.

La gestion de ce domaine confié doit être en conformité avec les grandes orientations stratégiques définies par l'Etat portant sur le développement du transport fluvial (I), la préservation de l'environnement et le développement du tourisme fluvial et de ses activités de loisirs (II).

Vous trouverez à cet effet en annexe une note d'enjeux contribuant au Porter à Connaissance du PLUi de la MEL.

Mes services restent à votre disposition pour toute demande d'informations complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de ma considération distinguée.

La Directrice territoriale

Marie-Céline Masson

37 rue du Plat- BP 725 - 59034 Lille cedex  
T. +33 (0)3 20 15 49 70 F. +33 (0)3 20 15 49 70 [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

## Annexe : Note d'enjeux au PLUI de la Métropole européenne de Lille

### **D) Favoriser le développement du transport fluvial**

Le PLUi doit prendre en compte les objectifs du développement durable, parmi lesquels « l'équilibre entre les besoins en matière de mobilité » ou encore « la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement ». A ce titre, le transport des marchandises, notamment par l'usage de la voie fluviale, revêt un caractère prioritaire et constitue un enjeu majeur pour VNF.

Il est ainsi indispensable que la MEL, par l'intermédiaire de ses documents de planification (PLUi et Plan de mobilité) place au cœur de ses réflexions la promotion de l'usage du mode fluvial en développant une articulation fine entre activités économiques et transport fluvial et cadre de vie et en préservant les sites existants ou potentiels en bordure de canal dédiés au développement d'activités économiques qui utilisent la voie d'eau.

Cela s'articule principalement sur les points suivants :

- *Le développement du réseau fluvial existant et sa mise en compatibilité avec le CSNE :*

Sur le territoire de la métropole européenne de Lille, le tonnage transporté par voie fluviale en 2020 se situe entre 4.6 et 5.2 millions de tonnes selon les secteurs, soit l'équivalent de 230 000 à 260 000 camions évités par an. Le trafic fluvial sur le territoire est structurant et a montré toute sa résilience face à la crise COVID 19 : sur les 11.5 millions de tonnes transportées en Région Hauts-de-France, l'axe Lys-Deûle a été l'axe le plus important en terme de trafics en 2020. Par ailleurs, le territoire de la Métropole est très riche en sites portuaires : sur les 7 sites de la concession du Port de Lille, le trafic fluvial s'est élevé en 2020 à 1.4 millions de tonnes manutentionnées auquel il faut rajouter environ 300 000 tonnes de trafics sur les quais privés du territoire.

Le projet de canal Seine-Nord est désormais une réalité et constituera un maillon essentiel du réseau fluvial à grand gabarit français et européen, puisqu'il connectera l'Oise et la Seine aux 20.000 kilomètres du réseau fluvial européen à Grand gabarit.

Dans cette optique, des travaux de développement sur la Deûle et la Lys sont en cours pour mettre en compatibilité ces deux axes avec le projet de canal Seine-Nord. Il s'agit principalement, des travaux d'élargissement de la Deûle et de la Lys mitoyenne pour la mise au gabarit Va+ (3500 tonnes). L'opération d'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle entre également dans ce champ d'action ainsi que les opérations de confortement de berges, de création de bassins de virement (souhaitée par Port de Lille) et de création de zones d'attente.

L'automatisation du fonctionnement des écluses Grand gabarit en télé-conduite à l'horizon 2023-2024 entrainera une sécurisation accrue des sites à mettre en compatibilité avec les cheminements piétonniers sur les chemins de halage situés sur la MEL, à l'instar du projet de cheminement piéto-nvélos en bordure de l'écluse de Don.

Avec la création du canal Seine Nord Europe et les nombreux travaux engagés sur notre réseau, les études d'estimation de trafics projettent sur le territoire de la MEL, une augmentation de trafics d'environ 7 millions de tonnes à l'horizon 2035 et 11 millions de tonnes en 2070, constituant une réelle opportunité pour le développement économique du territoire et l'amélioration de la qualité de l'air.

- *Le doublement des écluses à grand gabarit :*

Ces opérations, ne sont pour le moment qu'au stade des études et nécessiteront l'utilisation de fonciers à la fois pour la construction des nouveaux sas et pour les opérations de compensation éventuelles liées à l'application des réglementations environnementales. La problématique est plus complexe pour l'écluse de Grand-Carré située en zone particulièrement urbanisée.

- *La préservation des sites existants ou potentiels en bordure de canal permettant le développement d'activités économiques qui utilisent la voie d'eau :*

La logistique urbaine constitue un enjeu majeur des politiques de mobilité actuelles ; les flux de transport de marchandises, principalement routiers, sont en effet responsables de nuisances et de pollutions en zone urbaine. Le développement d'une filière de logistique urbaine fluviale peut ainsi être une solution alternative intéressante au mode routier exclusif. La voie d'eau peut en effet permettre la mise en place de solutions multimodales innovantes, tant organisationnelles que technologiques, pour stocker et transporter des marchandises en zone urbaine dense, en pénétrant le cœur des villes en douceur et en contribuant à la réduction de la pollution, de la congestion, des nuisances sonores pour différentes filières : distribution de produits destinés au BTP, distribution de colis, alimentation des magasins en gros et en détails, trafics de déchets...

La performance des échanges des biens et services est l'un des éléments centraux de la viabilité, de l'attractivité et de la compétitivité d'un territoire. Outil indispensable pour faire fonctionner la ville, la logistique urbaine (flux et stockage) impacte forcément les espaces publics, espaces à partager avec d'autres modes et d'autres fonctions et son rôle essentiel doit être inscrit dans la planification territoriale. La loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019 crée le **schéma de desserte fluviale**, outil certes facultatif mais très utile pour développer la logistique urbaine fluviale.

Le territoire de la MEL dispose déjà de nombreux atouts avec ses infrastructures portuaires et quais existants à proximité du cœur urbain et la présence du CMDU au port de Lille. Ces infrastructures, sites de manutentions et les dessertes routières sont ainsi à préserver et à développer largement notamment dans les futurs projets de renouvellement urbain. Cela passe par la définition d'un zonage unique compatible avec les activités et les perspectives de développement de ces zones portuaires.

La MEL compte également instaurer une Zone à Faibles Emissions (ZFE) afin de lutter contre la pollution de l'air au sein d'un ensemble d'actions contribuant à la politique environnementale et de santé. Elle devrait avoir un impact important sur les entreprises de notre territoire.

Cette ZFE présente les caractéristiques suivantes :

- Elle regroupe 12 communes (Lille, Hellemmes, Loos, Haubourdin, Ronchin, Faches-Thumesnil, Sequedin, Lomme, Lambersart, Saint-André-Lez-Lille, Marquette-Lez-Lille, La Madeleine) et s'étend sur 60 km<sup>2</sup>.
- Elle concerne 350 000 habitants, 165 000 ménages, 195 000 emplois, 75 000 scolaires.
- Elle impacte potentiellement 53 400 entreprises sans salariés, 11 130 entreprises de moins de 10 salariés, 2300 entreprises de 10 à 50 salariés, 550 entreprises de 51 à 200 salariés.

L'enjeu est de nous positionner sur les éventuelles dérogations à mettre en place et sur l'information et l'accompagnement des entreprises dans le cadre de cette ZFE. VNF peut utiliser cet outil pour peser sur la nécessaire intensification du recours au fluvial par Port de Lille (20% de part modale en fluvial réalisée par une dizaine d'entreprises sur les 150 implantées) mais il faut aussi que cette ZFE ne pénalise pas les entreprises qui ont une vraie politique multimodale ce qui aboutirait à les voir quitter le Port de Lille, voire quitter la MEL (Lesaffre, Produits chimiques de Loos, GALLOO par exemple).

## II) Concilier la préservation de l'environnement et le développement du tourisme fluvial et des activités de loisir

La voie d'eau est surtout appréhendée par la MEL comme un outil de valorisation paysagère, récréative et écologique dans le but de valoriser son image. Il y a donc ici un véritable enjeu pour VNF d'y répondre tout en conciliant ces usages avec ceux qui sont explicités dans la 1<sup>ère</sup> partie et qui sont liés à la première vocation de la voie d'eau, à savoir une infrastructure de transport.

- *Gestion de l'eau et préservation de la biodiversité*

VNF, en tant qu'établissement public de l'Etat, participe aux travaux du SAGE Marque-Deûle dont les enjeux de reconquête des milieux aquatiques, d'amélioration de la qualité de l'eau, la prévention des risques naturels et le développement des usages sont au cœur des préoccupations du territoire.

Notre réseau participe au fonctionnement hydraulique des bassins versants et notre rôle de gestionnaire hydraulique est important et essentiel dans ce fonctionnement. En tant qu'exutoire des eaux de surfaces, le réseau est confronté de plus en plus à l'accumulation de sédiments, nécessitant chaque année des campagnes de dragage coûteuses. Aussi, la réduction de l'artificialisation des sols pour limiter les ruissellements est un enjeu important pour notre établissement. Par ailleurs, notre réseau est également un réservoir d'eau pour de nombreuses activités agricoles et économiques. La MEL doit donc veiller dans ses documents de planification à ne pas déséquilibrer ou fragiliser un éco-système hydraulique déjà en tension sur son territoire.

Les voies d'eau et leur diversité naturelle façonnent notre paysage et sont des zones de biodiversité essentielles qu'il convient de préserver. Il est important la MEL, par l'aménagement du territoire, participe à la préservation de ce patrimoine naturel unique.

- *Développement d'activités de loisir*

Afin de concilier au mieux les usages, VNF participe aux réflexions sur le développement d'activités fluviales sur le territoire de la MEL et identifie des secteurs prioritaires et adaptés à ces usages. Le bras de la Barre au niveau de la Citadelle pourrait s'y prêter. Si la partie amont a déjà fait l'objet d'un Appel à Manifestation d'Intérêt, en partenariat avec la ville de Lille, qui a conduit à l'installation d'une activité de bateaux électriques, la partie aval n'est pour le moment exploitée que par quelques bateaux d'activités type restaurant. D'autres activités notamment sportives pourraient s'y tenir de manière permanente ou occasionnelle.

En ce qui concerne les activités fluviales le long de la voie d'eau, la quasi-totalité des chemins sont déjà en superposition de gestion avec la MEL. Une vigilance particulière est toutefois à maintenir sur le maintien du chenal de navigation au niveau des travaux d'aménagement entrepris par la Métropole (élargissement des chemins, création de passerelles pour assurer une continuité pédestre,...). Ce potentiel n'est pas exploité en tant que mode doux dans le cadre du PDU, malgré la proposition faite par l'établissement lors de l'élaboration du document et de la concertation.

- *Etablissement d'une convention de gestion pour la petite Lys*

La MEL fait partie des intercommunalités situées sur le parcours de la petite Lys depuis Deulémont jusqu'à Erquinghem-Lys. Comme le prévoit le contrat d'objectifs et de performance (COP) signé le 30 avril 2021 entre l'Etat et Voies navigables de France, un partenariat est à rechercher avec une clé de répartition entre les différents acteurs pour le financement des charges de fonctionnement de cet itinéraire. Cela permettra de maintenir un niveau de service adapté à la plaisance par le biais d'une gestion durable. La MEL a envoyé ses techniciens aux premières réunions mais n'a pas pris position sur l'appel de fonds qui lui est demandé (150K€ sur 650K€ de concours annuels attendus des territoires).

Sur un autre plan, il pourrait être demandé à la MEL de prévoir une mise en relation du site Euraloisirs à Armentières avec la Lys.

- *L'accueil des bateaux de plaisance et des bateaux logement*

Il y a un potentiel pour développer une activité de bateaux de plaisance sur le grand gabarit qui traverse le territoire de la MEL. L'enjeu serait de voir émerger au sein du Port de Lille un emplacement pour recevoir les paquebots de croisières avec tous les dispositifs nécessaires à l'accueil de ces bateaux et ainsi tourner le port vers la ville.

Plus largement, il y a un enjeu à inciter les ports à réfléchir à offrir des services à l'utilisateur en prenant notamment en compte la problématique de distribution des nouvelles énergies pour la propulsion des futures embarcations.

Concernant les bateaux logement, le PLU doit identifier des zones d'accueil de ces bateaux, intégrées au tissu urbain existant et connectées au réseau de transport en commun.

Tous ces projets ne peuvent évidemment se faire que s'ils sont compatibles avec le PLU.

- *Devenir du port de Lille*

Le port de Lille est en soi un outil économique. Sa mutation vers un port moins industriel et davantage tourné vers la ville est envisageable sur certaines parties mais requiert le respect d'un équilibre économique pour la concession portuaire de la CCIR auquel VNF sera attentif. Toute réflexion urbaine devra être respectueuse de cette équation sachant que la concession portuaire existe jusqu'en 2038.

Quelques soient les évolutions des activités dans le port, le PLU devra prendre en compte une meilleure perméabilité entre la zone portuaire et les zones urbaines, de façon à favoriser l'intégration du port dans la ville.