

Infrastructure de transport et développement économique :

Quelles politiques d'accompagnement du canal Seine – Nord Europe ?

14ème journée doctorale Eric Tabourin, 16 sept. 2009

Ludovic Vaillant
CETE Nord-Picardie

Plan de l'intervention

- Les «effets structurants» des infrastructures vus au travers du CSNE
- Comment favoriser le développement éco autour des PF du canal ? : méthode d'investigation et résultats attendus.
- Hypothèse : Le développement local est protéiforme

Questionnements généraux

Les «effets structurants» des infrastructures de transport ont été largement décrits depuis les travaux de Plassart & Bonnafous (1974) et Offner (1993)

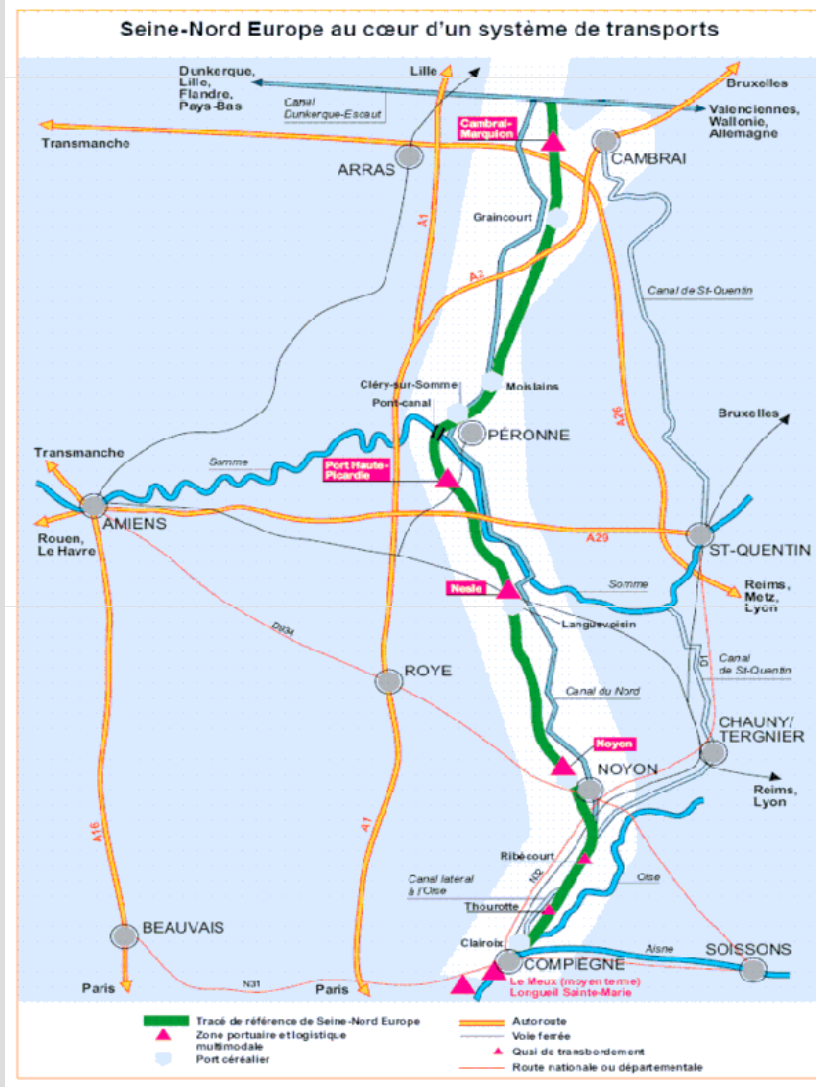
L'absence d'effets «mécaniques» n'éclaire pas pour autant la question du lien infrastructures de transport /développement économique

Quel renouvellement du cadre de l'analyse ?

Quelles stratégies d'accompagnement permettraient de favoriser le développement local ? En particulier, quelles politiques publiques susciter ?

L'effet CSNE: la persistance d'une optique déterministe

Schéma des implantations portuaires



«L'effet» annoncé par VNF : un développement économique dans les régions traversées notamment via les 4 plates-formes attenantes au canal (*création d'emplois pérennes*)

Mais insiste sur la nécessité *d'actions d'accompagnement...*
-> lesquelles ?

Le CGPC parle d'inscrire le canal dans une *stratégie de développement régional*

Un projet du *plan de relance* avec soutien financier de la CE (RTE-T) et des régions notamment, justifié par les gains économiques locaux attendus

La dimension spatiale du développement économique en question :

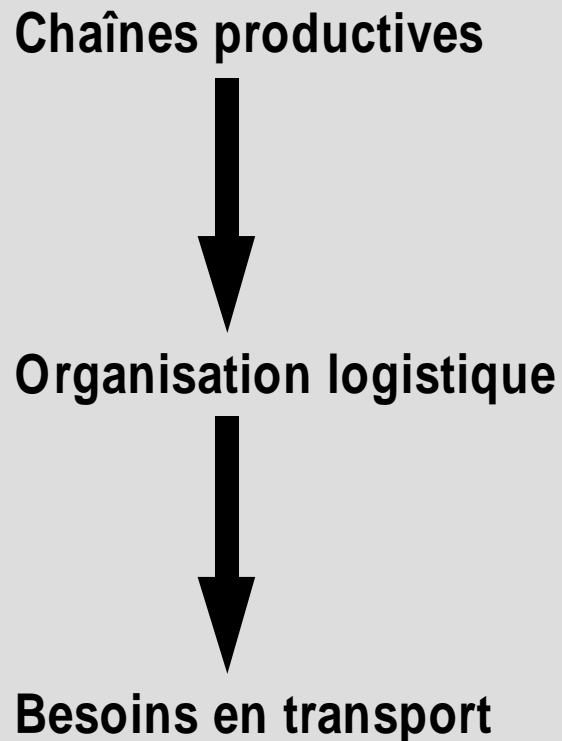
- Les activités envisagées sur les 4 plates-formes : stockage et de transbordement ; Industries ; prestataires logistiques...
 - > Pourquoi là plus qu'ailleurs ?
- Enseignement de l'observation empirique : Les infrastructures de transport confortent et renforcent les espaces déjà développés : en l'occurrence seraient concernés ceux du Nord (Belgique, NL, NPdC...) et de l'Ile-de-France
- Mouvement qui s'accompagne souvent d'un « dessèchement » des espaces interstitiels

Mon hyp : Des trajectoires de développement local protéiformes

Diverses représentations du développement économique existent ; prenant en compte diversement la dimension spatiale

mon point de vue privilégiera l'acceptation du développement économique articulée autour de la «coordination» des acteurs comprise comme un processus de création de ressources nouvelles y compris de solutions de transport.

Retour sur le rôle de l'infra dans le développement :



- L'infrastructure ne pourra avoir un rôle que si elle est mobilisée par les activités productives
- Une diversité de logiques productives à comprendre pour éclairer les besoins de transport
- Quelle place peut prendre le CSNE dans ces logiques?

Mes questions à ce stade :

- Quelles sont les degrés d'appropriation du CSNE par les acteurs locaux ? Acteurs publics ? Institutions ?
- Quelle place la voie d'eau peut-elle prendre dans les organisations logistiques ?
- En quoi les acteurs peuvent-ils en faire un facteur de développement ?
- Quelles politiques d'accompagnement du canal ? Autour de quels objets ? Avec quels acteurs ?

Méthode :

- Enquêtes auprès des acteurs du développement : firmes, institutions, pour connaître leurs schémas de coordination et la place que prend le CNSE
- Espace géographique : celui des firmes potentiellement concernées (espace pas postulé a priori)
- Filières pressenties : agricole et agro-industrielle, matériaux de construction...

Résultats attendus:

- Typologies de coordination des systèmes productifs potentiellement intéressés par le CSNE,
- Typologie des politiques publiques d'accompagnement possibles pour favoriser l'implantation pérenne d'activités utilisatrices du canal
- Identification d'acteurs clé pour la mise en œuvre de ces politiques publiques
- Quelle temporalité ? Quels lieux ?