

# NORD-PAS DE CALAIS-PICARDIE



## Repères pour la nouvelle région



## SOMMAIRE

|   |    |
|---|----|
| 1. UN POSITIONNEMENT GÉOGRAPHIQUE AVANTAGEUX  | 3  |
| 1.1 Portes internationales et infrastructures de transports : un réseau qui favorise une ouverture croissante   | 3  |
| <i>Carte - Principales infrastructures</i>  | 4  |
| 1.2 Un positionnement avantageux conforté par une dynamique de projets d'infrastructures  | 5  |
| 2. DES MOBILITÉS À DEUX ÉCHELLES : DE PROXIMITÉ AVEC LES RÉGIONS LIMITOPHES ET TRANSFRONTALIÈRES, ET DE PLUS LONGUE DISTANCE NOTAMMENT AU SEIN DU NORD OUEST EUROPÉEN | 6  |
| 2.1 Une région ouverte qui entretient des liens importants avec l'Île-de-France et la Belgique  | 6  |
| 2.2 Le tourisme : une destination de proximité et une ouverture internationale en progression   | 7  |
| 2.3 Des flux de passagers croissants pour l'aérien et le ferroviaire  | 7  |
| 3. LES FLUX ÉCONOMIQUES : UNE NOUVELLE RÉGION TRÈS OUVERTE SUR L'ÉCONOMIE MONDIALE ET ATTRACTIVE POUR LES ENTREPRISES ÉTRANGÈRES                                      | 9  |
| 3.1 Exportations / importations : une région très ouverte sur l'économie mondiale   | 9  |
| 3.2 Les flux de marchandises : une domination des flux de proximité et une activité portuaire en hausse   | 11 |
| <i>Carte - Principaux flux interrégionaux terrestres de fret en 2008</i>  | 12 |
| <i>Carte - Trafic marchand des principaux ports maritimes du nord-ouest européen en 2013</i>  | 14 |
| 4. LE RAYONNEMENT DE LA NOUVELLE RÉGION : PARTENARIATS ET COOPÉRATIONS  | 14 |
| 4.1 Un réseau de régions partenaires en Europe  | 14 |
| <i>Carte - Un réseau de régions partenaires en Europe</i>   | 15 |
| 4.2 Une recherche internationalisée   | 16 |
| 4.3 Des dynamiques économiques portées par des pôles de compétitivité et d'excellence de niveau international   | 18 |



# La nouvelle région au cœur des échanges

## Repère n°2

Le positionnement géographique de la nouvelle région au sein du nord ouest européen recèle de nombreux atouts. Tout d'abord, les nombreuses infrastructures de transports et les portes internationales (gares TGV, aéroports, ports...) qui maillent la région offrent des perspectives de mobilités et de développement à plusieurs échelles. Ensuite, elle est à la croisée de différents flux de marchandises (nord/sud, est/ouest, transmanche...), qu'ils soient routiers, ferroviaires ou fluviaux, ce qui constitue une opportunité de valorisation de son tissu productif riche (exportations, transformation de produits importés...). Enfin, elle s'inscrit déjà dans de nombreux partenariats et réseaux, lui permettant d'occuper et de renforcer une position stratégique dans de nombreux domaines, en lien direct avec une politique de recherche et d'innovation ambitieuse.

Au travers de ces différents atouts, la nouvelle région présente des capacités d'ouverture à une échelle double :

- Une **échelle « de proximité »** : les liens avec l'Île-de-France et la Belgique et, plus largement au sein du triangle Paris Londres Bruxelles sont notables, en particulier sous l'angle des mobilités domicile travail et du tourisme
- Une **échelle « internationale »** : à la fois de par sa tradition industrielle mais aussi ses spécialisations de recherche, elle constitue une région très ouverte sur l'économie mondiale. La présence des portes internationales favorise par ailleurs cette ouverture de l'économie, accompagnant ainsi les dynamiques métropolitaines.

## 1. UN POSITIONNEMENT GÉOGRAPHIQUE AVANTAGEUX

### 1.1 Portes internationales et infrastructures de transports : un réseau qui favorise une ouverture croissante

La nouvelle région se développe au cœur du Range nord européen, au croisement de plusieurs grands axes d'échanges :

- Bassin parisien
- Espace Manche
- Dorsale européenne Nord-Ouest
- Axe d'échanges Est-Ouest



## Principales infrastructures

### Infrastructures existantes

-  aéroport
-  grand port européen
-  autre port
-  plateforme multimodale
-  gare construite pour la grande vitesse
-  autoroute
-  ligne à grande vitesse
-  voie navigable principale

### Principales infrastructures en projet

-  tracé prévisionnel autoroute ferroviaire Lille Bayonne
-  canal grand gabarit en projet
-  projet Picardie-Roissy
-  projet lien rapide ferroviaire



Réalisation : Région NPdC/D2DPE/IGAS - Région Picardie/DiPPADDE/SIG  
Sources : CRP - Carte n°7983 - le 29/01/2015

0 20 Km



Dotée d'un réseau important de voies romaines, la nouvelle région dispose de nombreux atouts en matière d'infrastructures de transports :

- Un réseau autoroutier dense qui dessert de nombreuses villes et capitales
- Un réseau ferroviaire maillant le territoire régional et dont les liaisons avec l'extérieur se sont considérablement développées (ligne TGV, Eurostar, Thalys...)
- Des canaux et des voies navigables qui se sont développés comme la majorité des canaux français avec le plan Freycinet au 19<sup>ème</sup> siècle

Ces infrastructures de transports sont connectées à de nombreuses « portes internationales » intérieures comme extérieures à cette nouvelle région, qui constituent autant d'ouvertures et de points d'accès vers l'international :

- Les **gares TGV** : Lille-Europe, Calais-Fréthun, Haute-Picardie, mais aussi à proximité Roissy, Marne-la-Vallée et Reims, sans oublier les agglomérations du nord de la région également accessibles par les TGV via les voies classiques
- Les **aéroports** : Beauvais-Tillé, Lille-Lesquin, Méaulte mais aussi à proximité Roissy et Charleroi
- Les **ports maritimes** : Boulogne, Calais et Dunkerque mais aussi à proximité le Havre
- Les **plateformes multimodales et ports fluviaux** : la plateforme multimodale Delta 3 présente la combinaison de trois équipements (rail-route-voie d'eau, bâtiments logistiques et un centre de services) ; les ports de Lille, Longueil Sainte-Marie et de Creil/Nogent ; la plateforme de Longueil Sainte Marie.

## 1.2 Un positionnement avantageux conforté par une dynamique de projets d'infrastructures

Ce positionnement avantageux offre de nombreuses perspectives :

- Le **projet de Canal Seine Nord Europe** : les bassins de la Seine et du Nord-Pas de Calais représentent 60 % du trafic fluvial en France. Le canal du Nord, qui relie actuellement ces deux bassins de navigation, constitue de par sa faible capacité de transport (650 tonnes) un goulet d'étranglement qui interdit la circulation des convois à grand gabarit et limite les échanges fluviaux nord/sud. La liaison assurera le raccordement des grands ports maritimes européens (Le Havre, Rouen, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam) et des grands bassins de population, notamment de l'Île-de-France.
- Le **projet Picardie Roissy** : il consiste d'une part en la création, dans le Val d'Oise, au Nord de Roissy, d'une ligne nouvelle de 6 km environ reliant la LGV d'interconnexion à la ligne classique Amiens-Creil-Paris et d'autre part en la réalisation d'aménagements sur la ligne existante entre Chantilly et la ligne nouvelle ainsi qu'en gare Aéroport Charles de Gaulle TGV. Il devrait permettre de compléter le raccordement de la nouvelle région au réseau grande vitesse, favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion et permettre d'assurer des déplacements domicile-travail en train pour les salariés du pôle de Roissy vivant au Sud de la Picardie.
- La **création d'un service d'autoroute ferroviaire** du Nord-Pas-de-Calais vers Bayonne : les différents corridors de marchandises traversant la nouvelle région génèrent une saturation du réseau routier. Cette autoroute ferroviaire pourrait contribuer à développer le report modal vers le ferroviaire, en contribuant au développement de l'intermodalité dans le secteur du fret. Elle permettra en outre de diminuer les émissions de GES issues du fret routier, et donc d'organiser le territoire nord-picard de manière efficace en termes de mobilité durable.



## 2. DES MOBILITÉS À DEUX ÉCHELLES : DE PROXIMITÉ AVEC LES RÉGIONS LIMITOPHES ET TRANSFRONTALIÈRES, ET DE PLUS LONGUE DISTANCE NOTAMMENT AU SEIN DU NORD OUEST EUROPÉEN

### 2.1 Une région ouverte qui entretient des liens importants avec l'Île-de-France et la Belgique

La nouvelle région est constituée de nombreux pôles urbains disposant d'espaces ouverts vers l'extérieur. Ainsi, les échanges avec l'Île-de-France sont particulièrement importants : 120 000 résidents vont chaque jour y travailler tandis que près de 18 000 franciliens font le trajet inverse. La seule région avec laquelle les flux domicile-travail sont équilibrés est la Haute Normandie (8 700 entrées et 8 800 sorties). La présence des pôles économiques de l'agglomération parisienne (dont Roissy) contribue fortement au déséquilibre entre les échanges d'actifs avec les autres régions. En dépit de ce déséquilibre, l'attractivité de la nouvelle région est réelle puisque les flux entrants des régions limitrophes sont globalement en progression, y compris pour l'Île-de-France.

Avec la Belgique, la frontière est l'une des plus perméables du pays avec plus de 26 000 sortants et 10 000 entrants. L'importance de ces flux a été favorisée par des avantages fiscaux pour les résidents français jusqu'en 2012. Si ces avantages se sont réduits, d'autres facteurs tendent à favoriser l'emploi frontalier à l'image de besoins de main d'œuvre importants dans plusieurs arrondissements flamands frontaliers.

Pour autant, les mobilités ne se résument pas à un phénomène de proximité. Les nombreuses portes internationales (gares, aéroports, ports...) présentes sur le territoire de la nouvelle région ou à proximité (Roissy...) offrent des perspectives intéressantes en matière de mobilité à une échelle plus large.

#### Flux domicile travail en 2010

| RÉGION                     | MOBILITÉS ENTRANTES | MOBILITÉS SORTANTES | SOLDE          |
|----------------------------|---------------------|---------------------|----------------|
| Champagne-Ardenne          | 3 868               | 9 869               | -6 001         |
| Lorraine                   | 679                 | 1 178               | -499           |
| Alsace                     | 331                 | 786                 | -455           |
| Haute-Normandie            | 8 690               | 8 806               | -117           |
| Basse-Normandie            | 517                 | 608                 | -91            |
| Aquitaine                  | 573                 | 581                 | -7             |
| Bourgogne                  | 380                 | 566                 | -186           |
| Bretagne                   | 686                 | 697                 | -11            |
| Pays de la Loire           | 701                 | 772                 | -71            |
| Centre                     | 748                 | 999                 | -251           |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 872                 | 1 103               | -231           |
| Rhône-Alpes                | 918                 | 2 223               | -1 305         |
| Île-de-France              | 17 732              | 119 746             | -102 015       |
| Autres régions             | 1 822               | 2 059               | -236           |
| Etranger                   |                     | 29 554              | non disponible |

Source : INSEE – RGP 2010 – Traitement DIPPADE ARP



## 2.2 Le tourisme : une destination de proximité et une ouverture internationale en progression

Les flux touristiques caractérisent eux aussi le degré d'ouverture du territoire. Ainsi, le tourisme étranger représente près de 24% des nuitées en 2013, essentiellement caractérisé par des courts séjours. Les Anglais représentent à eux-seuls 10% des nuitées, les Belges 4,7%, les Allemands 1,9%, et les Pays Bas 1,6%. La part de tourisme d'affaires est assez élevée (55,4%). Il est le plus important dans la métropole lilloise, où il représente 65% des nuitées. Le tourisme d'affaire est également élevé dans les départements de l'Oise (proximité de Roissy) et de l'Aisne. A l'inverse, les départements de la Somme et du Pas-de-Calais bénéficient d'une attractivité pour le tourisme de loisirs en lien avec une offre touristique importante sur l'ensemble du littoral. A l'échelle du littoral, le tourisme de loisirs représente ainsi 68% des nuitées en hôtellerie.

Confirmant son potentiel, la fréquentation touristique continue sa progression en dépit de la crise. En 2013, la plupart des indicateurs touristiques de la nouvelle région se sont orientés à la hausse. Si la durée de séjour des touristes s'est stabilisée et demeure relativement courte, le nombre de nuitées a augmenté. La progression du nombre de nuitées concerne plutôt l'hôtellerie en Nord Pas-de-Calais et les campings en Picardie.

### Nuitées par région en 2013, selon le pays de résidence

|  | NORD - PAS-DE-CALAIS | PICARDIE         | NOUVELLE RÉGION  | RÉPARTITION<br>NUITÉES PAR PAYS |
|--|----------------------|------------------|------------------|---------------------------------|
| <b>France</b>  | <b>4 261 595</b>     | <b>2 013 994</b> | <b>6 275 589</b> | <b>76,2%</b>                    |
| <b>Étranger dont :</b>   | <b>1 472 479</b>     | <b>491 001</b>   | <b>1 963 481</b> | <b>23,8%</b>                    |
| Royaume-Uni  | 641 680              | 157 522          | 799 201          | 9,7%                            |
| Belgique   | 304 017              | 86 487           | 390 504          | 4,7%                            |
| Allemagne  | 107 785              | 46 611           | 154 396          | 1,9%                            |
| Pays-Bas   | 91 430               | 38 659           | 130 089          | 1,6%                            |
| Suisse, Autriche, Hongrie, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Russie | 94 660               | 28 758           | 123 418          | 1,5%                            |
| Espagne, Portugal, Italie  | 84 369               | 44 560           | 128 929          | 1,6%                            |
| Danemark, Irlande, Luxembourg, Suède                                     | 21 059               | 11 466           | 32 525           | 0,4%                            |
| Amérique, Canada, Etats-Unis   | 96 164               | 48 192           | 144 357          | 1,8%                            |
| Chine  | 5 556                | 4 367            | 9 923            | 0,1%                            |
| Afrique, Maghreb   | 19 005               | 9 286            | 28 291           | 0,3%                            |
| Autres   | 62 262               | 66 600           | 128 862          | 1,6%                            |

Source : EFH, Insee, DGCS, partenaires territoriaux

## 2.3 Des flux de passagers croissants pour l'aérien et le ferroviaire

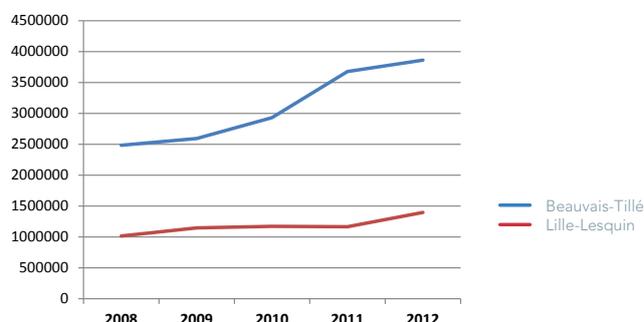
L'évolution des flux annuels de passagers des aéroports de Beauvais-Tillé et Lille-Lesquin confirment le développement des échanges. Entre 2008 et 2012, le nombre de passagers a progressé de +55,5% à Beauvais-Tillé et +37,7% à Lille-Lesquin. Le trafic low cost est majoritaire et a permis d'élargir le panel des utilisateurs du transport aérien offrant un large éventail de destinations entre trois à cinq heures de vol. Sur Lille-Lesquin, les voyageurs d'affaires représentent 30% du trafic passagers. La région bénéficie également de



l'accessibilité de grands aéroports internationaux à l'image de l'aéroport Charles de Gaulle à la frontière sud accessible par sa proximité et par une desserte TGV le reliant rapidement aux grandes agglomérations de la région. Le territoire bénéficie également de la proximité des aéroports de Bruxelles.

### Trafic annuel passagers - 2012

|                                  |                   |
|----------------------------------|-------------------|
| Paris CDG                        | <b>61 556 202</b> |
| Paris Orly                       | <b>27 232 263</b> |
| Beauvais-Tillé                   | <b>3 862 562</b>  |
| Lille Lesquin                    | <b>1 397 637</b>  |
| Brussels Airport                 | <b>18 911 332</b> |
| Brussels South Charleroi Airport | <b>6 500 000</b>  |



Concernant le transport ferroviaire, les flux extérieurs les plus importants concernent pour une large part l'Île-de-France, confirmant l'importance des mobilités de proximité. Pour autant, ces mobilités franciliennes sont à mettre en perspective avec d'autres flux, en provenance ou à destination de plusieurs régions du sud de la France caractérisant une ouverture allant bien au-delà de la simple dimension de proximité : les flux avec les régions Rhône Alpes et Provence Alpes Côte d'Azur sont ainsi bien supérieurs à ceux en lien avec la Haute Normandie ou encore la Champagne Ardenne. La région bénéficie également d'un lien ferroviaire avec la Belgique avec à la fois des lignes de proximité favorisant l'intégration transfrontalière et des lignes grandes vitesses.

### Départs et arrivées trafic ferroviaire

|                            | DÉPARTS          |                   |                   | ARRIVÉES         |                   |                   |
|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|
|                            | PICARDIE         | NPDC              | NLLE RÉGION       | PICARDIE         | NPDC              | NLLE RÉGION       |
| <b>Picardie</b>            | <b>7 653 214</b> | <b>472 219</b>    | <b>8 125 433</b>  | <b>7 653 214</b> | <b>468 864</b>    | <b>8 122 078</b>  |
| <b>Nord Pas-de-Calais</b>  | <b>468 864</b>   | <b>25 456 712</b> | <b>25 925 576</b> | <b>472 219</b>   | <b>25 456 712</b> | <b>25 928 931</b> |
| Île de France              | 8 579 733        | 4 329 516         | 12 909 249        | 8 347 793        | 4 404 565         | 12 752 358        |
| Champagne-Ardenne          | 220 959          | 63 353            | 284 312           | 220 762          | 61 429            | 282 191           |
| Lorraine                   | 20 962           | 69 180            | 90 142            | 20 991           | 67 598            | 88 589            |
| Alsace                     | 18 411           | 84 925            | 103 336           | 17 082           | 81 471            | 98 553            |
| Haute-Normandie            | 94 099           | 52 142            | 146 241           | 94 051           | 52 491            | 146 542           |
| Basse-Normandie            | 10 714           | 21 639            | 32 353            | 10 900           | 21 457            | 32 357            |
| Centre (FR)                | 27 830           | 97 267            | 125 097           | 28 255           | 97 191            | 125 446           |
| Bourgogne                  | 15 330           | 53 935            | 69 265            | 15 182           | 53 469            | 68 651            |
| Franche-Comté              | 8 514            | 28 135            | 36 649            | 8 405            | 27 253            | 35 658            |
| Pays de la Loire           | 36 388           | 164 746           | 201 134           | 36 978           | 162 350           | 199 328           |
| Bretagne                   | 28 906           | 114 311           | 143 217           | 29 228           | 113 088           | 142 316           |
| Poitou-Charentes           | 23 386           | 85 511            | 108 897           | 23 275           | 83 989            | 107 264           |
| Limousin                   | 5 744            | 25 425            | 31 169            | 5 531            | 25 296            | 30 827            |
| Aquitaine                  | 28 702           | 118 177           | 146 879           | 28 150           | 118 211           | 146 361           |
| Midi-Pyrénées              | 13 072           | 42 277            | 55 349            | 12 416           | 43 470            | 55 886            |
| Languedoc-Roussillon       | 27 653           | 145 460           | 173 113           | 27 840           | 146 485           | 174 325           |
| Rhône-Alpes                | 88 506           | 469 721           | 558 227           | 90 887           | 476 043           | 566 930           |
| Auvergne                   | 7 727            | 20 181            | 27 908            | 7 499            | 19 777            | 27 276            |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 67 287           | 348 113           | 415 400           | 66 143           | 338 354           | 404 497           |

Source : Eurostat



**LE TRAFIC TRANSMANCHE**  
32,9 MILLIONS DE PASSAGERS

**FRÉQUENTATION ANNUELLE 2013**

|                                    |                           |
|------------------------------------|---------------------------|
| Port de Calais                     | 10 371 657                |
| Port de Boulogne-sur-Mer           | arrêt trafic en sept 2010 |
| Port de Dunkerque                  | 2 300 568                 |
| Eurotunnel Shuttle (navettes)      | 10 115 036                |
| Eurotunnel Trains à grande vitesse | 10 132 691                |

La région est enfin la principale porte d'échange entre la France et le Royaume-Uni avec près de 33 millions de passagers transmanche pour l'année 2013. Parmi ces passagers, plus de 20 millions utilisent le tunnel sous la Manche avec 10 millions de voyageurs Eurostar et 10 millions de navettes Shuttle. Par la voie maritime, 10,4 millions de passagers transitent par le port de Calais et 2,3 millions par celui de Dunkerque.

### 3. LES FLUX ÉCONOMIQUES : UNE NOUVELLE RÉGION TRÈS OUVERTE SUR L'ÉCONOMIE MONDIALE ET ATTRACTIVE POUR LES ENTREPRISES ÉTRANGÈRES

#### 3.1 Exportations / importations : une région très ouverte sur l'économie mondiale

Les statistiques régionales du commerce extérieur donnent un aperçu intéressant du degré d'extraversion des régions et de leur compétitivité. Territoire de tradition industrielle positionné au cœur de l'Espace Nord-Ouest Européen, la nouvelle région affichait en 2013 un taux d'ouverture très élevé : 34,8 % contre 22,1 % pour la France. Cet indicateur montre sa capacité à s'inscrire dans le commerce international et a ainsi profité du dynamisme de la demande mondiale.

Si on se focalise uniquement sur les exportations, la nouvelle région exportait en 2013 pour 47,2 milliards d'euros, soit 10,7 % du montant total des exportations nationales alors que sa contribution à la richesse nationale n'est que de 7,5 %.

Malgré le ralentissement du commerce mondial consécutif à la crise, les exportations de la nouvelle région enregistraient une hausse de 1,6 % entre 2011 et 2013, dans le sillage des exportations nationales (1,9 %). Au troisième trimestre 2014, elles enregistraient également une très légère hausse de 0,15 %, par rapport au même trimestre de la précédente année, alors que sur la même période, les ventes à l'étranger de la France subissaient une baisse de 0,83 %.

#### Eléments de synthèse

|  | <b>NORD<br/>PAS-DE-CALAIS</b>                        | <b>PICARDIE</b>                                      | <b>NOUVELLE<br/>RÉGION</b>                            | <b>FRANCE<br/>MÉTROPOLITAINE</b> |
|--|--|--|---|----------------------------------|
| Exportations en millions d'euros (2013)      | <b>32 460</b><br>(7,4 % de la France métropolitaine) | <b>14 765</b><br>(3,3 % de la France métropolitaine) | <b>47 225</b><br>(10,7 % de la France métropolitaine) | <b>436 771</b>                   |
| Importations en millions d'euros (2013)      | <b>40 561</b><br>(8,2 % de la France métropolitaine) | <b>16 298</b><br>(3,2 % de la France métropolitaine) | <b>56 959</b><br>(11,4 % de la France métropolitaine) | <b>497 735</b>                   |
| Solde commercial <sup>1</sup>                | <b>- 8 101</b>                                       | <b>- 1 533</b>                                       | <b>-9 734</b>   | <b>- 60 964</b>                  |
| PIB en millions d'euros (2012)               | <b>103 226</b><br>(5,2% de la richesse nationale)    | <b>45 681</b><br>(2,3% de la richesse nationale)     | <b>148 907</b><br>(7,5% de la richesse nationale)     | <b>1 995 786</b>                 |
| Taux d'ouverture (Indice de Balassa) en 2013 | 35,3 %   | 34 %   | 34,8 %  | 23,4 %                           |

Source : INSEE / DGDDI

<sup>1</sup> Le solde commercial n'a pas beaucoup de sens pour une région, il est présenté ici à titre illustratif.



## *Des spécialisations internationales marquées, notamment dans la chimie, la métallurgie et l'agroalimentaire*

Les deux entités composant la nouvelle région ont des spécialisations très marquées. La Picardie réalise ainsi plus de la moitié de ses exportations (55%) sur trois postes : les produits chimiques, parfums et cosmétiques (35%), les produits des industries agroalimentaires (10%) et les machines industrielles et agricoles, machines diverses (10%). Pour le Nord-Pas de Calais, quatre postes représentent à eux seuls 40 % des ventes réalisées à l'étranger : les produits sidérurgiques et de première transformation de l'acier (11,5 %), les produits de la construction automobile (10 %), les produits pharmaceutiques (9,5 %) et les produits chimiques de base, produits azotés, matières plastiques et caoutchouc synthétique (8,9 %).

Entre le troisième trimestre 2014 et le quatrième trimestre 2013, sur les 47 milliards d'exportations des de la grande région, les produits chimiques, parfums et cosmétiques représentent 20 %, les produits métalliques et métallurgiques 13,8 % et les produits des industries agroalimentaires 12,6 %.

## *Un « effet proximité » très important, des marges de progrès en direction des émergents*

L'effet « proximité » joue à plein : 75,7 % des exportations de la nouvelle région ont pour destination l'Union européenne, et 59 % pour la seule zone euro (pour la période allant du quatrième trimestre 2013 au troisième trimestre 2014). Quatre pays absorbent à eux seuls plus de la moitié (51,9 %) des ventes à l'étranger de la nouvelle région : la Belgique (21,7 %), l'Allemagne (14,8 %), le Royaume Uni (8,6 %) et l'Italie (6,7 %). Les Etats-Unis, principal foyer de la croissance mondiale, constitue une destination privilégiée des exportations de la nouvelle région : deux milliards d'euros entre le quatrième trimestre 2013 et le troisième trimestre 2014, soit 4,2 % des ventes à l'étranger. La Chine apparaît comme un fournisseur majeur, juste derrière les pays limitrophes principaux débouchés des exportations : 8,4 % des importations proviennent du l'Empire du Milieu alors que seul 1,7 % des ventes réalisées à l'étranger vont vers la Chine. D'une manière plus générale, si l'essentiel du commerce extérieur se fait naturellement avec les plus proches voisins, l'intensification de la mondialisation a permis aux entreprises de la nouvelle région d'aller chercher des parts de marché dans les pays émergents (Chine, Russie, Turquie principalement). Ces positions restent néanmoins à développer, surtout dans le sens des exportations.

## *Deux régions attractives bénéficiant de l'implantation d'entreprises étrangères*

L'ouverture à l'international d'un territoire peut aussi s'apprécier au regard de son attractivité vis-à-vis des entreprises étrangères. Les choix de localisation des entreprises notamment étrangères dépendent en effet de multiples critères : proximité d'un marché dynamique, disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée, présence d'infrastructures de qualité, fiscalité favorable, possibilités de coopération avec des institutions d'enseignement supérieur, de formation et de recherche, etc.

A ce titre, la nouvelle région figure en bonne place comme en atteste le dernier rapport de l'Agence française des investissements internationaux (AFII). Se basant sur des données de l'INSEE (bases LIFI et ESANE), l'AFII met en évidence que fin 2011, les entreprises sous contrôle étranger contribuaient à 13% de l'emploi régional picard et à 12% de celui du Nord-Pas de Calais. Bénéficiant de par son statut de région-capitale de l'effet « sièges sociaux », l'Île-de-France se place en tête (25 %), devant l'Alsace (18 %), qui profite du voisinage de l'Allemagne et de l'une des régions les plus riches et les plus industrialisées d'Europe, le Bade-Wurtemberg. Contiguë à l'Île-de-France, la Picardie est troisième, ex-aequo avec la Lorraine (proche de l'Allemagne, du Luxembourg et de la Belgique) et Rhône-Alpes. Le Nord-Pas de Calais est juste derrière avec 12 %, loin devant le Centre (10 %), Pays de la Loire (8%), PACA (7%) ou encore Midi-Pyrénées (6 %) et Aquitaine (5%). En ce qui concerne la part du chiffre d'affaires régional global générée par les entreprises sous contrôle étranger, là encore la nouvelle région est très bien placée. L'Alsace occupe la première position (34%) devant la Picardie (27 %), l'Île-de-France (26 %) complétant le podium. Le Nord-Pas de Calais (18%) se situe en sixième



place derrière la Haute-Normandie et Rhône-Alpes, toutes deux à 21%. La région Centre est à 15 %, PACA à 12 % tandis que Midi-Pyrénées et Aquitaine sont à 8%.

Enfin, en ce qui concerne le poids des entreprises étrangères dans les exportations régionales, les données de l'AFII montrent que celles présentes au sein de la nouvelle région sont des moteurs à l'exportation importants de ces territoires. La Picardie se hisse à la quatrième place (50%) de l'ensemble des régions métropolitaines derrière l'Alsace (64%), la Lorraine (57%), et la région Centre (51%). Le Nord-Pas de Calais (42%) figure au huitième rang, après Rhône-Alpes (48%), Bourgogne (48%) et la Franche-Comté (46%).

De nombreux travaux empiriques montrent que les entreprises sous contrôle étranger (de plus grande taille que la moyenne), comptent en moyenne plus de salariés, ont une meilleure productivité et versent des rémunérations plus élevées. Leur impact en termes d'effets d'entraînement sur le système productif et d'emplois induits est donc plus important. Il y a donc là un enjeu fort en termes de politiques publiques d'attractivité et d'ancrage.

### 3.2 Les flux de marchandises : une domination des flux de proximité et une activité portuaire en hausse

Dans un contexte de baisse significative de transport terrestre, aérien et fluvial de marchandises, la nouvelle région dispose toutefois d'atouts importants. Elle est en effet à la croisée de flux nord/sud et est/ouest.

L'industrie reste une activité importante dans la nouvelle région, qui continue à structurer et à générer les principaux flux de marchandises. Généralement, les centres de production industriels importent des matières premières et des produits semi-finis, puis les réexportent aux régions mitoyennes immédiates une fois traités.

Concernant les flux interrégionaux, le tonnage de marchandises déchargées (flux entrants) au sein de la Nouvelle Région a augmenté de 7.2% entre 2009 et 2012. L'augmentation est essentiellement due à des flux internes au sein de la nouvelle région (environ + 10%). En revanche, les flux provenant d'autres régions ont diminué de 12% sur la même période. Parmi les flux de marchandises provenant d'autres régions, ceux des trois régions voisines représentent 58%.

Sur la même période, le tonnage de marchandises chargées au sein de la Nouvelle Région a augmenté de 6.7% entre 2009 et 2012. Là encore, l'augmentation est essentiellement due à des flux internes au sein de la nouvelle région (environ + 10%). En revanche, les flux se dirigeant vers d'autres régions ont diminué de 11%. Parmi les flux de marchandises à destination d'autres régions, ceux des trois régions voisines représentent 61%.

Outre les flux interrégionaux, le positionnement de la nouvelle région ainsi que ses nombreuses infrastructures de transports contribuent à favoriser les échanges avec l'étranger.

En lien avec les exportations, le total des flux sortants (UE et hors UE) s'élève à 35.5 milliards d'euros pour la nouvelle région. Au niveau de la Picardie, les flux de marchandises les plus importants partent vers l'Allemagne (2.4 milliards d'euros) pour la zone UE et vers l'Asie (1.2 milliards d'euros) pour le reste du monde. Au niveau du Nord Pas-de-Calais, les flux de marchandises les plus importants partent vers la Belgique et le Luxembourg (8.3 milliards d'euros) et vers l'Asie (2.6 milliards d'euros) pour le reste du monde.

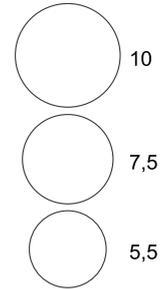
Le total des flux entrants (UE et hors UE) s'élève quant à lui à 54 milliards d'euros pour la nouvelle région. Au niveau de la Picardie, les flux de marchandises les plus importants proviennent d'Allemagne (5.2 milliards €) pour la zone UE et d'Asie (1.5 milliards d'euros) pour le reste du monde. Au niveau du Nord Pas-de-Calais, les flux de marchandises les plus importants proviennent de Belgique et du Luxembourg (6.6 milliards d'euros) et d'Asie (5.4 milliards d'euros) pour le reste du monde.



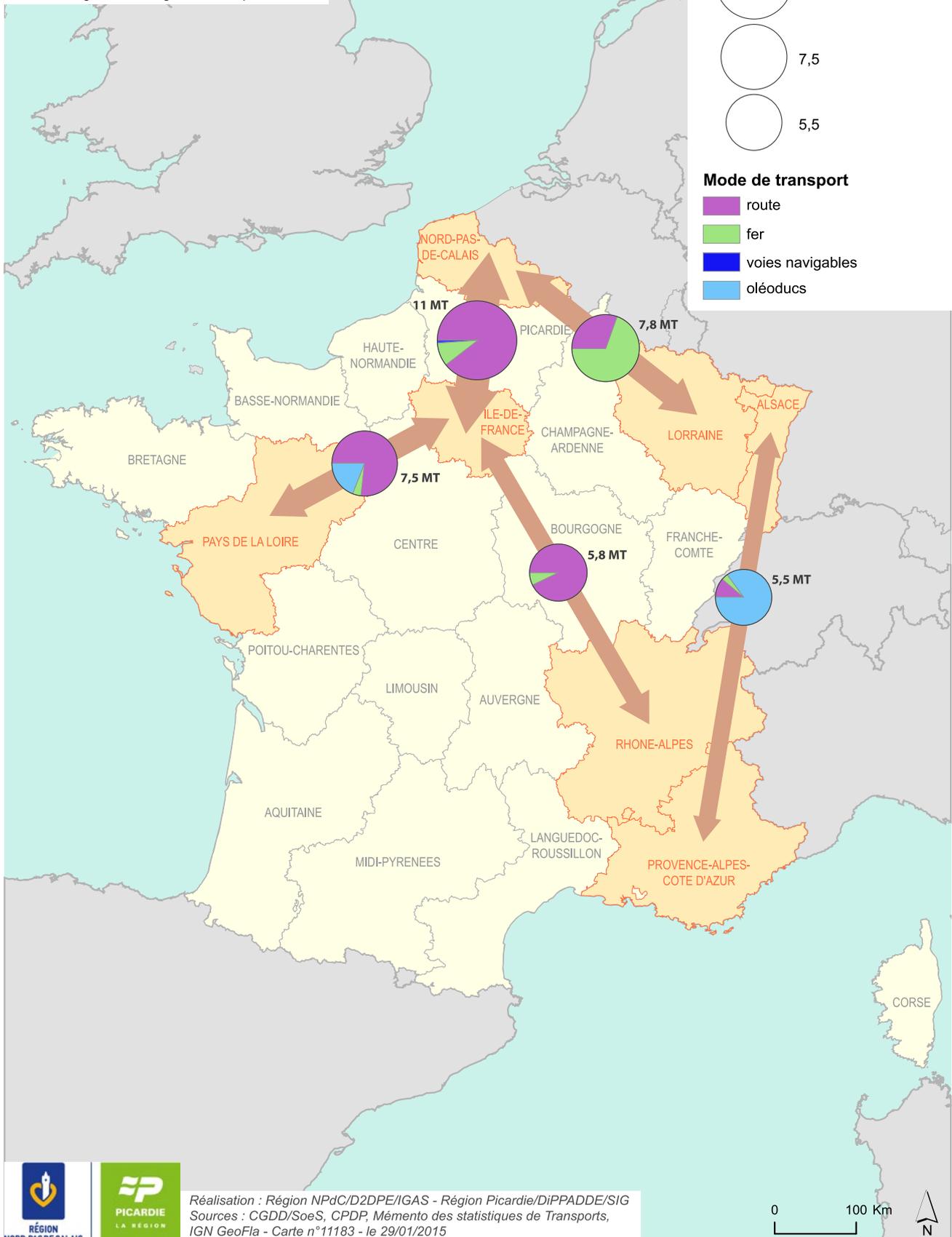
## Principaux flux interrégionaux terrestres de fret en 2008 (\*)

(\*) flux supérieurs à 5 millions de tonnes par an, hors échanges entre régions limitrophes

Tonnage annuel transporté (en millions de tonnes)



Mode de transport



Réalisation : Région NPdC/D2DPE/IGAS - Région Picardie/DiPPADDE/SIG  
Sources : CGDD/SoeS, CPDP, Mémento des statistiques de Transports, IGN GeoFla - Carte n°11183 - le 29/01/2015

0 100 Km



## Evolution des flux interrégionaux de marchandises en tonnes

|                      | FLUX ENTRANTS<br>NELLE RÉGION 2012 | FLUX SORTANTS<br>NELLE RÉGION 2012 | ÉVOLUTION FLUX<br>ENTRANTS 2009-2012 | ÉVOLUTION FLUX<br>SORTANTS 2009-2012 |
|----------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Alsace               | 619 645                            | 555 867                            | -5,3%                                | -13,1%                               |
| Aquitaine            | 322 878                            | 386 388                            | -36,2%                               | -32,9%                               |
| Auvergne             | 262 913                            | 269 023                            | -14,1%                               | -10,8%                               |
| Basse-Normandie      | 625 045                            | 933 848                            | -10,1%                               | -13,2%                               |
| Bourgogne            | 675 856                            | 758 724                            | -23,6%                               | -29,5%                               |
| Bretagne             | 1 228 468                          | 1 305 767                          | 8,3%                                 | -12,5%                               |
| Centre               | 1 670 371                          | 1 674 185                          | -9,4%                                | -16,5%                               |
| Champagne-Ardenne    | 3 094 030                          | 4 087 280                          | -24,9%                               | -2,9%                                |
| Franche-Comté        | 388 555                            | 239 768                            | 13,4%                                | -47,6%                               |
| Haute-Normandie      | 4 871 585                          | 5 255 953                          | -18,7%                               | -23,8%                               |
| Ile-de-France        | 8 034 467                          | 11 262 374                         | -8,2%                                | -5,8%                                |
| Languedoc-Roussillon | 142 573                            | 147 288                            | -29,0%                               | -34,1%                               |
| Limousin             | 143 964                            | 183 012                            | 14,2%                                | 33,0%                                |
| Lorraine             | 1 606 562                          | 1 361 425                          | -8,2%                                | -10,3%                               |
| Midi-Pyrénées        | 253 507                            | 287 117                            | -3,9%                                | -22,5%                               |
| Nord-Pas-de-Calais   | 110 882 974                        | 111 069 655                        | 11,5%                                | 13,2%                                |
| PACA-Corse           | 482 581                            | 427 899                            | 22,5%                                | -30,4%                               |
| Pays de la Loire     | 1 286 389                          | 1 806 517                          | -22,3%                               | 3,1%                                 |
| Picardie             | 66 303 410                         | 66 116 729                         | 10,2%                                | 7,5%                                 |
| Poitou-Charentes     | 343 524                            | 506 893                            | -28,0%                               | -20,8%                               |
| Rhône-Alpes          | 1 712 665                          | 2 189 897                          | 15,2%                                | 9,9%                                 |
| <b>Total général</b> | <b>204 951 962</b>                 | <b>210 825 609</b>                 | <b>7,2%</b>                          | <b>6,7%</b>                          |

Source : base SITRAM – Traitement DIPPADE

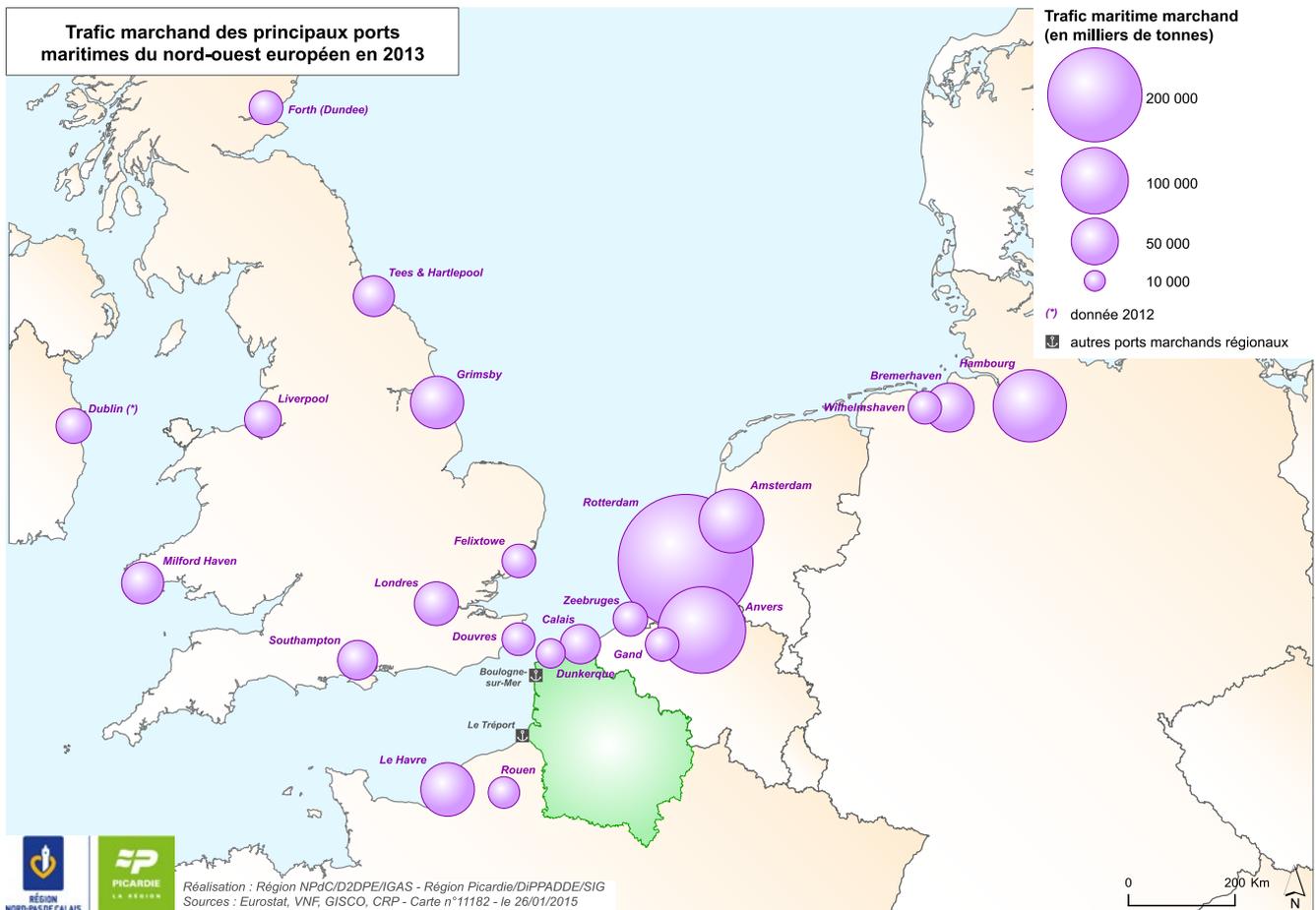
## Une façade littorale à l'interface de six puissants pays maritimes

Le littoral de la nouvelle région présente plusieurs caractéristiques stratégiques : détroit du Pas de Calais, le deuxième au monde en termes de flux, qui est la voie d'accès aux grands ports de la Rangée Nord Le Havre-Hambourg et aux routes maritimes vers la Mer Baltique; fonction de transit maritime de Calais et Tunnel sous la Manche; rôle énergétique du littoral Dunkerquois (centrale de Gravelines, gazoduc Norvège –France, terminal méthanier en construction). Tout autour de ce littoral, ce sont six puissants pays maritimes : Royaume-Uni, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Danemark, Norvège. Ce sont aussi des villes portuaires qui ont été (ou sont encore) des villes-monde : Bruges, Anvers, Amsterdam, Londres.

L'internationalisation des échanges économiques, la tendance croissante à la mobilité des personnes et la dynamique de métropolisation créent des besoins d'ouverture à d'autres pays. Les ports de Dunkerque ou Calais jouent à cet égard un rôle majeur. En 2013, l'activité du port de Dunkerque représente 43,6 millions de tonnes. Si le fret est globalement en retrait depuis plusieurs années, l'activité de conteneurs se développe avec un nombre de conteneurs représentant 291 628 EVP (équivalent vingt pieds) pour un poids de 2,7 millions de tonnes. Pour la même année, l'activité fret du port de Calais s'élève à 41,2 millions de tonnes, soit un niveau en hausse par rapport aux années précédentes. Le port retrouve un niveau d'activité fret d'avant la crise et se rapproche de son activité record de 2006 (42 millions de tonnes).

Le port fluvial de Lille ou la plate-forme multimodale de Dourges sont également des relais pour l'accessibilité au continent européen. Ces facilitateurs de flux ont favorisé l'émergence de nouvelles activités liées à la chaîne d'approvisionnement (zones de conditionnement et de stockage, prestations logistiques) autour des anciens bassins industriels, et à la grande distribution.





### Une articulation entre littoral et intérieur des terres

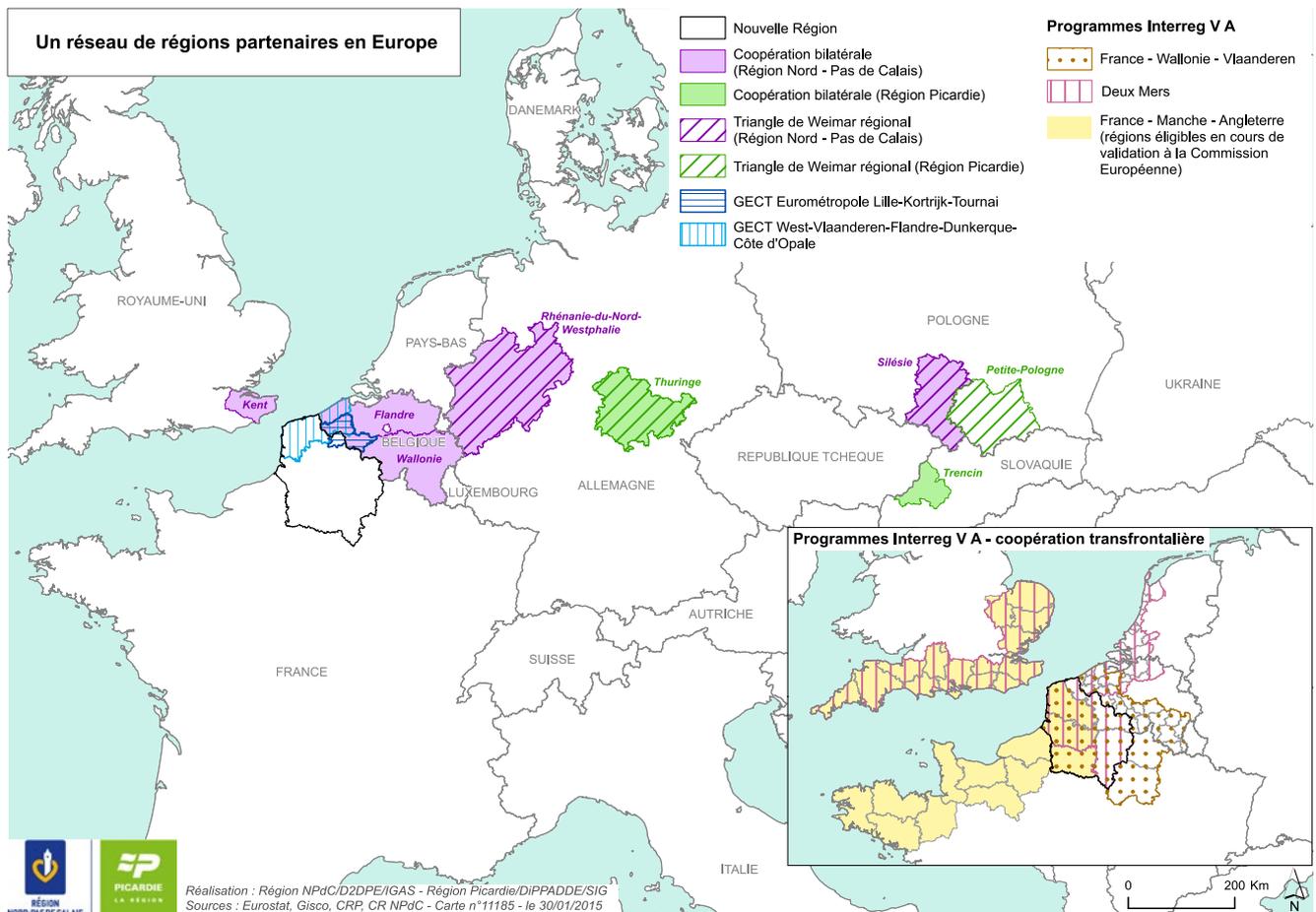
C'est également « à terre », dans l'ensemble du territoire régional et dans les hinterlands des ports, que se jouera l'avenir de ces derniers ainsi que de nombreuses activités littorales : meilleure complémentarité des services logistiques, structuration de bases arrière multimodales, mutualisation des moyens en sont des composantes essentielles, à replacer dans une approche maritime régionale intégrée. Le territoire de la nouvelle région avec son réseau fluvial diversifié et raccordé à fois à la capitale française et au Benelux et à l'Allemagne via l'Escaut, présentera, avec la liaison Seine-Nord prochainement lancée, un atout énorme dans la logistique portuaire de l'Europe du Nord-Ouest et permettra de tirer encore mieux parti de l'atout d'une ouverture sur deux mers.

## 4. LE RAYONNEMENT DE LA NOUVELLE RÉGION : PARTENARIATS ET COOPÉRATIONS

### 4.1 Un réseau de régions partenaires en Europe

La nouvelle Région dispose de partenariats forts avec un grand nombre de régions en Europe. On retrouve d'une part des liens forts avec les régions frontalières (Belgique, Angleterre) et d'autre part des régions qui partagent des problématiques communes liées à la reconversion de leur économie comme des régions polonaises ou allemandes.





La Picardie a ainsi signé des accords de coopération bilatérale avec la Thuringe (Allemagne) et la région de Trenčín en Slovaquie.

- La **Thuringe** (Allemagne) : l'accord de coopération signé entre la Picardie et l'État libre de Thuringe signé en 1994 concernait 4 domaines : l'économie, l'agriculture, le tourisme et l'environnement. En 2007, le cadre de la coopération a été élargi aux domaines de la recherche, de l'innovation, des énergies renouvelables, des écoles et des universités. Parmi les projets mis en place entre les deux régions, on peut citer 'Adream', concours européen d'architecture et de design en éco et agro-matériaux, ou encore 'Picture' pour la réussite éducative. À noter qu'Erfurt, capitale du land de Thuringe, est jumelée avec Lille.
- La **région de Trenčín** (Slovaquie) : l'accord de coopération entre la Picardie et la région de Trenčín a été signé en 2005. Celui-ci établit un lien privilégié pour une coopération dans les domaines de la culture, du sport, du tourisme, du développement local et la possibilité de mener des échanges entre les lycées, universités et établissements de formation professionnelle.

De son côté, le Nord-Pas-de-Calais a noué des relations privilégiées avec les deux régions belges, **Wallonie** et **Flandre**, ainsi que le **Kent**.

- En raison de son caractère artificiel lié à l'histoire, la frontière franco-belge, au nord de la nouvelle région est caractérisée par des continuités : de tissu urbain, en particulier autour de la métropole lilloise, de voies de communication, de flux, ou encore des sujets concernant le fonctionnement quotidien du territoire, comme l'évacuation des eaux de surface dans les territoires situés en dessous ou juste au-dessus du niveau de la mer (plaine Calais-Dunkerque se prolongeant en Flandre Occidentale).

La collaboration avec les régions belges se construit essentiellement via le programme Transfrontalier INTERREG France-Wallonie-Flandre, mais également via deux GECT (groupement européen de coopération territoriale), l'**Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai** d'une part et **West-Vlaanderen-Dunkerque Côte d'Opale** d'autre part. Chacun de ces GECT couvre une population d'environ 2 millions d'habitants.

- L'accord de coopération entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais remonte à 1987. Plus de la moitié des projets adoptés dans les précédents programmes transfrontaliers franco-britanniques concernent des porteurs de projets du Kent et du Nord-Pas-de-Calais. Depuis janvier 2015 le Kent et le Nord-Pas-de-Calais partage en outre un bureau commun à Bruxelles.

La Picardie et le Nord-Pas-de-Calais sont toutes deux parties prenantes de trois programmes INTERREG transfrontaliers : **Deux Mers** (qui réunit les régions frontalières de la Manche et d'une partie de la Mer du Nord), **France-Wallonie-Vlaanderen** (pour les régions frontalières France-Belgique) et **France-Manche-Angleterre** (qui réunit les régions qui bordent la Manche en Angleterre et en France).

Toujours dans le cadre d'INTERREG, la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais ont également mis en place des déclinaisons régionales du **Triangle de Weimar**, enceinte de concertation qui a pour objectif principal d'établir une coopération étroite entre les gouvernements français, allemand et polonais sur les échéances européennes. Pour la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais, les déclinaisons se sont jouées entre d'une part la **Picardie**, la **Thuringe** et la **Petite Pologne** et, d'autre part, le **Nord-Pas-de-Calais**, la **Rhénanie-Du-Nord-Westphalie** et la **Silésie**. La coopération Nord-Pas-de-Calais/Rhénanie du Nord-Westphalie/Silésie s'est notamment axée sur la relève de défis communs (échanges de stagiaires, énergie, restructuration des mines et des friches industrielles). Les liens de coopération s'articulent autour des échanges de savoir-faire, d'expériences et de pratiques innovantes.

Outre ces coopérations européennes et bilatérales, les deux Régions ont également établi des liens forts avec des Régions de pays en voie de développement dans le cadre de la coopération décentralisée, en Afrique et au Brésil. Ces partenariats avec d'autres régions du monde portent sur des enjeux d'aménagement du territoire et de développement durable, impliquant les collectivités, les acteurs des territoires (Institutions, associations, ONG, entreprises, universités, hôpitaux, lycées et les populations concernées). Ces programmes sont pérennes et s'exercent dans le respect des identités culturelles et des contextes locaux.

Le Nord-Pas-de-Calais a ainsi noué des partenariats avec Analanjirofo (Madagascar), Kayes (Mali), Matam et Saint-Louis (Sénégal), Doukkala Abda (Maroc) et Minas Gerais (Brésil). De son côté, la Picardie coopère avec Diana (Madagascar), Madoua, Malbaza et Konni (Niger) ainsi que Collines et Alibori (Bénin). La Région Picardie est également en train de signer un accord de coopération avec l'État du Paraná au Brésil, État voisin du Minas Gerais.

## 4.2 Une recherche internationalisée

Depuis 2009, le Conseil régional de Picardie soutient les projets de RDI européens et/ou internationaux. L'objectif de ce programme est de renforcer les capacités des acteurs de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation (ESRI) de Picardie (Pôles de compétitivité, universités, grandes écoles, centres de transfert de technologie et centres techniques) pour mener/ participer à des collaborations européennes et internationales scientifiques et technologiques. L'idée est de porter au niveau international des thématiques qui ont été structurées au niveau régional (appels à projets régionaux) et national (ANR, Investissements d'avenir) et d'en diversifier les financements (appels à projets de l'Union européenne, appels à projets de fondations etc...). De nouveaux critères ont été votés par les élus du Conseil régional de Picardie début 2013 : abaissement des niveaux d'intervention de la Région, création d'un système de bonification pour les projets menés avec des acteurs issus des Régions partenaires de la Picardie (Thuringe, Régions du Bénin, de Madagascar etc...), création d'un soutien aux cotutelles de thèse internationales.



Le programme de soutien du Conseil régional de Picardie repose ainsi sur quatre volets :

- Soutien à la préparation de projets européens et internationaux de RDI
- Soutien aux projets répondant à des appels à projets de l'Union européenne ou d'autres organismes internationaux
- Soutien aux projets blancs européens et internationaux
- Soutien aux cotutelles de thèse internationales

Depuis 2009, c'est plus de 5,3 millions d'euros qui ont été attribués par la Région Picardie aux partenaires picards sur des projets européens ou internationaux de RDI. Ce financement régional a permis de lever 16 millions d'euros grâce à l'effet de levier sur appels à projets d'INTERREG, des PCRDT, de Fondations, etc. Sur 130 projets internationaux connus, la Région en a financé 70 dont 10 étaient des projets menés avec des partenaires de Thuringe. Du point de vue thématique, les établissements portent souvent à un niveau international des axes de recherche qui ont été préalablement développés au niveau territorial, c'est-à-dire pour beaucoup les axes de la stratégie régionale d'innovation (SRI puis S3). En ce qui concerne les zones géographiques, toute l'Europe est concernée via les programmes PCRDT/Horizon 2020 mais on peut noter une surreprésentation de la Grande-Bretagne et de la Wallonie en raison des programmes INTERREG et de l'Allemagne en raison du partenariat institutionnel entre la Picardie et la Thuringe. Dans le monde, le Maghreb est très présent grâce à la présence de chercheurs originaires de cette région en Picardie, ainsi que l'Amérique latine (Brésil, Chili, Argentine) grâce aux relations établies de longue date entre les universités picardes et certains établissements de ces pays-là. On note également des liens forts avec les États-Unis dans le domaine de la santé.

Le Nord-Pas-de-Calais de son côté a également adopté une stratégie pour soutenir les projets et encourager la recherche. Le soutien de la Région se traduit par le financement d'équipements spécifiques et l'encouragement de projets permettant de fédérer des équipes de recherche sur des thématiques prioritaires. Les projets de recherche soutenus par le Nord-Pas-de-Calais le sont au titre du « Contrat de projets État-Région » (CPER), avec une aide du FEDER (Fonds européen de développement régional). La Région est également impliquée dans les réseaux européens d'agences de financement d'activités de recherche européenne. Elle fait partie du projet INCOMERA qui porte sur les nanotechnologies, sur les matériaux avancés et sur les processus de production. Elle côtoie dans ce projet des partenaires wallons, flamands, allemands, espagnols, italiens, roumains, hongrois, slovaques, turcs...

En matière de recherche, le Schéma régional de l'enseignement supérieur et de la recherche (SRESR) a ainsi comme ambition de construire une Euro-région de l'enseignement supérieur et de la recherche, en nouant des coopérations permanentes avec les acteurs de la recherche et de l'enseignement supérieur en Europe du Nord, créer un espace transfrontalier intégré d'enseignement supérieur et de recherche et promouvoir le développement et le rayonnement du « Réseau Nord Européen des Universités ». Ainsi, les universités du Nord-Pas-de-Calais sont partie prenante de cette internationalisation de la recherche. Plus de la moitié des équipes de recherche de Nord-Pas-de-Calais sont d'ailleurs reconnues au plan international. La Communauté d'Universités et d'Établissements Lille-Nord de France a ainsi mis en place de nombreux partenariats avec les universités de Belgique, notamment Gent, Kortrijk, Mons et Leuven, à travers notamment des dispositifs de mobilité des étudiants et des enseignants chercheurs, la co-tutelle de thèse ou l'insertion transfrontalière des thésards. L'appartenance géographique joue un rôle pour certaines disciplines : c'est notamment le cas pour l'université du Littoral Côte d'Opale (ULCO) avec les thématiques de la mer, des littoraux et les différents aspects liés à une approche intégrée du littoral (GIZC), donnant lieu à des partenariats avec les universités de Gent, Utrecht et Greenwich. Le Campus International de la Mer et de l'Environnement Littoral initié par l'ULCO dans le cadre de la Communauté des Universités et Établissements Lille-Nord de France donne ainsi lieu à d'importants échanges ainsi qu'à des activités de colloques internationaux.



### 4.3 Des dynamiques économiques portées par des pôles de compétitivité et d'excellence de niveau international

Les diverses pôles de compétitivité régionaux sont eux aussi en première ligne pour la mise en place de partenariats ou de coopérations. Le pôle de compétitivité à vocation mondiale **I-trans**, commun à la Picardie et au Nord-Pas-de-Calais et dédié aux systèmes de transport, a ainsi concrétisé des partenariats les pôles transports/ ferroviaire/ logistique de Grande Bretagne, de Belgique, d'Allemagne, d'Autriche et d'Espagne. Le pôle I-trans participe ainsi aux grands salons internationaux sous la bannière commune « Northern France Rail » et avec l'Association des Industries Ferroviaires (AIF).

**Up-tex**, autre pôle commun entre le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie, spécialisé dans les textiles, a également développé des partenariats forts à travers le monde. Il participe au réseau « innovation textiles techniques franco-qubécois » qui vise la collaboration entre les membres industriels et centres de recherches d'excellence québécois et les membres des pôles Up-tex et IAR. Up-tex a également établi des partenariats avec le Japon, Taïwan et la Tunisie. En Europe, Up-tex coordonne le projet DIMETEX (dispositifs médicaux textiles), qui vise à renforcer et promouvoir la compétitivité de la filière Textile-Santé sur l'Eurorégion Nord. Up-tex coordonne également le réseau CROSSTEXNET qui est composé des 17 plus grandes Régions textiles européennes et qui vise à développer des appels à projets collaboratifs sur la thématique des matériaux textiles avancés.

Le pôle **IAR**, dédié aux agromatériaux, pôle de compétitivité mondiale commun entre la Picardie et la Champagne-Ardenne, collabore également avec les acteurs européens des agro-matériaux, en France ou à l'étranger. Des partenariats internationaux de premier plan autour du concept de bioraffinerie ont ainsi été constitués depuis la mise en place du 1er projet européen Biorefinery Euroview coordonné par le pôle IAR. L'alliance avec 5 plateformes Technologiques Européennes dans le cadre du projet Star Colibri constitue une véritable reconnaissance européenne du pôle IAR et de ses adhérents. À l'international, IAR a également noué des relations avec les acteurs des États-Unis, du Canada et du Japon.

On peut également citer le partenariat entre le pôle du Nord-Pas-de-Calais Images, le pôle MAUD (matériaux à usage domestique) et le pôle Nutrition-Santé-Longévité et les acteurs de Flandres et Wallonie. De la même façon, le pôle d'excellence régional Énergie 2020 est partenaire du Power Link Cluster qui regroupe l'Université de Gent et le port d'Ostende.

Cette forte présence des entreprises de la nouvelle Région à l'étranger se retrouve également via la présence de certaines grappes d'entreprises sur des marchés fortement mondialisés, comme le pôle européen du flaconnage verrier de la Vallée de la Bresle, qui alimente 70 % du marché mondial du flaconnage de luxe ou encore le pôle de la métallurgie légère du Vimeu spécialisé dans la robinetterie et serrurerie qui possède un savoir-faire local exceptionnel qui leur confère une position privilégiée au niveau national comme à l'international.

