

***Étude pour la fluvialisation des filières charbon,  
métallurgie et conteneurs du territoire de la CCI Nord  
de France notamment entre le port maritime de  
Dunkerque et sa zone industrielle et les ports  
intérieurs du valenciennois***

**Note de synthèse concernant la filière conteneurs  
Avril 2010**

**Organisme demandeur : VNF DIRECTION RÉGIONALE Nord-Pas-De-Calais**

**Service : ADVE**

**Mme Sabine Van Honacker et M. Régis Wallyn**

**Responsable de l'affaire : VAILLANT Ludovic**

version du 12/04/2010 - Statut : document validé

# Table des matières

<b>I INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b>II QUELQUES ÉLÉMENTS DE CONNAISSANCE DE LA FILIÈRE CONTENEURS. 4</b>	
II.1 Le conteneur maritime : une chaîne logistique complexe .....	5
II.2 Acteurs de la chaîne, Carrier haulage et merchant haulage .....	5
II.3 Le rôle crucial que peuvent jouer les ports intérieurs dans la desserte des hinterlands.....	6
II.4 Positionnement concurrentiel de la filière conteneurs par rapport au tout routier.....	7
<b>III LA PLACE DE LA CONTENEURISATION FLUVIALE EN 2008 DANS LE VALENCIENNOIS.....</b>	<b>9</b>
III.1 L'offre de conteneurisation fluviale dans le valenciennois : deux terminaux et trois lignes régulières.....	9
III.2 Une offre de terminaux et d'opérateurs en croissance sur l'Escaut.....	11
III.2.a Le terminal enclavé de Prouvy.....	11
III.2.b Deux projets à court terme à Saint Saulve et Anzin.....	11
III.3 Première approche du marché potentiel.....	12
III.4 Un marché difficile vers Dunkerque, fortement concurrencé par la route.....	13
III.5 Les perspectives dans la filière métallurgie.....	13
<b>IV ENSEIGNEMENTS ET PRÉCONISATIONS .....</b>	<b>14</b>
IV.1 Une offre croissante de terminaux qui suppose une structuration territoriale.....	14
IV.2 Accompagner les promoteurs de l'offre vers les ports Belges auprès des chargeurs.....	15
IV.3 Renforcer la promotion de la conteneurisation fluviale auprès des acteurs maritimes de Dunkerque.....	16

# I Introduction

Dans le cadre du « contrat de progrès pour le développement des trafics fluviaux sur le bassin du Nord-Pas-de-Calais et au port de Dunkerque », signé en mars 2009, les acteurs ont souhaité approfondir leur connaissance de la filière conteneurs sur le territoire de la CCI Nord de France et examiner les possibilités de report modal de leurs trafics vers la voie d'eau notamment depuis ou à destination du Grand Port Maritime de Dunkerque.

Cette courte note s'attache plus particulièrement à :

- décrire et quantifier les marchés actuels et futurs des entreprises de la « filière conteneurs » (notons que parler de filière pour le conteneurs est un peu un abus de langage dans la mesure où les conteneurs sont destinés à contenir une variété de produits issus de multiples filières productives ) ;
- et à répondre aux questions suivantes :  
Quels sont les enjeux logistiques de ces filières (volumes, conditionnements, lots, fréquence, délais, ... ) ? Quelles sont les enjeux transports associés par grande origine-destination et par grande catégorie de produits et notamment les enjeux transports entre le territoire de la CCI Nord France et le Grand Port Maritime de Dunkerque et sa zone industrialo-portuaire ? Quelles est la part du fluvial sur cette origine/destination ? Quelles sont les forces et faiblesses du fluvial sur cette liaison par rapport aux autres modes et aux autres origines/destinations ?

L'analyse menée vise moins une investigation exhaustive de la filière que la réalisation d'un premier « défrichage » permettant l'identification des enjeux, et des actions prioritaires à conduire pour le développement de la conteneurisation fluviale en général et avec le port de Dunkerque en particulier.

C'est au travers d'entretiens approfondis de quelques industriels qu'il a été possible de mieux comprendre leurs organisations logistiques actuelles, les raisons du recours ou non à la voie d'eau, et leurs marges de manœuvre quant aux évolutions logistiques.

Après une présentation générale de la filière conteneurs, la présente note donne une image aussi fidèle que possible de la contribution de la voie d'eau aux logistiques amont et aval des acteurs de la filière, et propose enfin des actions en faveur de son développement.

## II Quelques éléments de connaissance de la filière conteneurs

Les dernières décennies ont vu se structurer des routes maritimes inter-continentales visant à répondre à une demande sans cesse croissante d'échange de biens à l'échelle mondiale. Cela s'est traduit par deux tendances prépondérantes du transport maritime: d'une part la spécialisation des armateurs par nature de marchandises (dont la filière du conteneur maritime) qui a incité à accroître sensiblement la taille de leurs navires et à se regrouper; et d'autre part une augmentation des capacités de manutention à quai permettant de débarquer des quantités de marchandises sans cesse plus importantes et ce le plus rapidement possible.

L'évolution des réseaux de transport maritime conteneurisé s'inscrit dans la logique de course à la productivité qui débouche sur d'importantes concentrations.

Le paysage des acteurs de la conteneurisation se compose ainsi aujourd'hui d'une poignée d'armements globaux issus de regroupements successifs d'armateurs plus petits qui, à la recherche d'économie d'échelle ont mis en service des navires porte-conteneurs de plus en plus grands. Ils ont entraîné dans leur croissance les autres acteurs : les agents maritimes, les manutentionnaires, les commissionnaires de transport.

En parallèle d'une phase d'intégration horizontale des acteurs, par nature d'activité, se dessine également une intégration verticale, les acteurs se regroupant par métiers différents. C'est ainsi que les armements prennent parfois des fonctions d'agents maritimes, de manutentionnaires, de commissionnaires. Leur stratégie vise à maîtriser l'ensemble de la chaîne logistique, intégrant en amont et en aval du segment maritime, l'acheminement terrestre.

Cette stratégie répond à la logique du « juste-à-temps » exigée par les chargeurs, c'est à dire d'une économie tirée par la demande de transport, qui impose à la chaîne de transporteurs, maritimes et terrestres de respecter leur temps de transit d'un lieu de transbordement à un autre.

En outre, les investissements dans des navires et des conteneurs extrêmement coûteux imposent aux armateurs de limiter au maximum les temps d'escale dans les ports et de réduire au maximum le temps de séjour à terre des conteneurs.

L'acheminement terrestre des conteneurs maritimes jusqu'aux clients finaux est devenu un enjeu clé de la compétition que se livrent aujourd'hui les armateurs maritimes de transport de conteneurs. Les services offerts par les armateurs, bâtis initialement autour d'une logique de transport de port à port, se complètent depuis quelques années de services de transport terrestre dans une logique de transport de porte à porte, de l'expéditeur jusqu'au destinataire.

## **II.1 Le conteneur maritime : une chaîne logistique complexe**

L'organisation logistique est spécifique au conteneur et fait totale abstraction des produits transportés.

Les conteneurs maritimes sont des boîtes métalliques rigides, étanches et superposables de différentes dimensions destinées au transport maritime de tout type de marchandises solides ou liquides.

On distingue trois principaux types de conteneurs, selon leur taille (longueur, largeur, hauteur) :

- le conteneur 20' (Vingt pieds) : 6,10m x 2,44m x 2,60m ;
- le conteneur 40' (quarante pieds) : 12,19m x 2,44m x 2,60m ;
- le conteneur 40' high cube : 12,19m x 2,44m x 2,90m.

Deux couches de conteneurs atteignent la hauteur de 5,20m (ou 5,50m si un des conteneurs est high cube). Trois couches atteignent 7,80m (ou 7,80m si un des conteneurs est high cube).

Deux types d'unités fluviales peuvent effectuer généralement les transports de conteneurs :

- les bateaux automoteurs,
- les convois poussés

Dans le Nord- Pas-de-Calais naviguent des automoteurs de 30 à 78 EVP de capacité.

## **II.2 Acteurs de la chaîne, Carrier haulage et merchant haulage**

Pour répondre à la demande de transport que génère un échange de biens entre un importateur et un exportateur, de nombreux intermédiaires tout au long de la chaîne logistique interviennent.

Les chargeurs (importateurs ou exportateurs) s'adressent à un transitaire de la place portuaire qui va entrer en relation avec le représentant de l'armateur dans le port, l'agent maritime, et organiser le transport terrestre. D'autres prestataires interviennent pour apporter des services au navire, au conteneurs, à la marchandise, et organiser le transport terrestre.

Deux organisations structurent l'acheminement terrestre du conteneur: le « merchant haulage » et le « carrier haulage »<sup>1</sup>:

Dans le cas du merchant haulage l'armateur n'assure que le transport maritime :

- un transitaire est responsable de l'organisation de transport terrestre,
- il peut mutualiser les moyens de différentes compagnies maritimes
- il réalise en propre ou non la prestation physique de transport terrestre jusqu'au destinataire final.

Dans le cas du carrier haulage :

- la compagnie maritime organise également le transport terrestre

<sup>1</sup> Propos recueillis auprès de Pierre Frank, INRETS, intervention lors du séminaire sur la « desserte terrestre des ports à conteneurs » organisé par l'INRETS et le SETRA les 8 et 9 octobre 2007

- elle réalise en propre ou non la prestation physique de transport terrestre jusqu'au destinataire final.

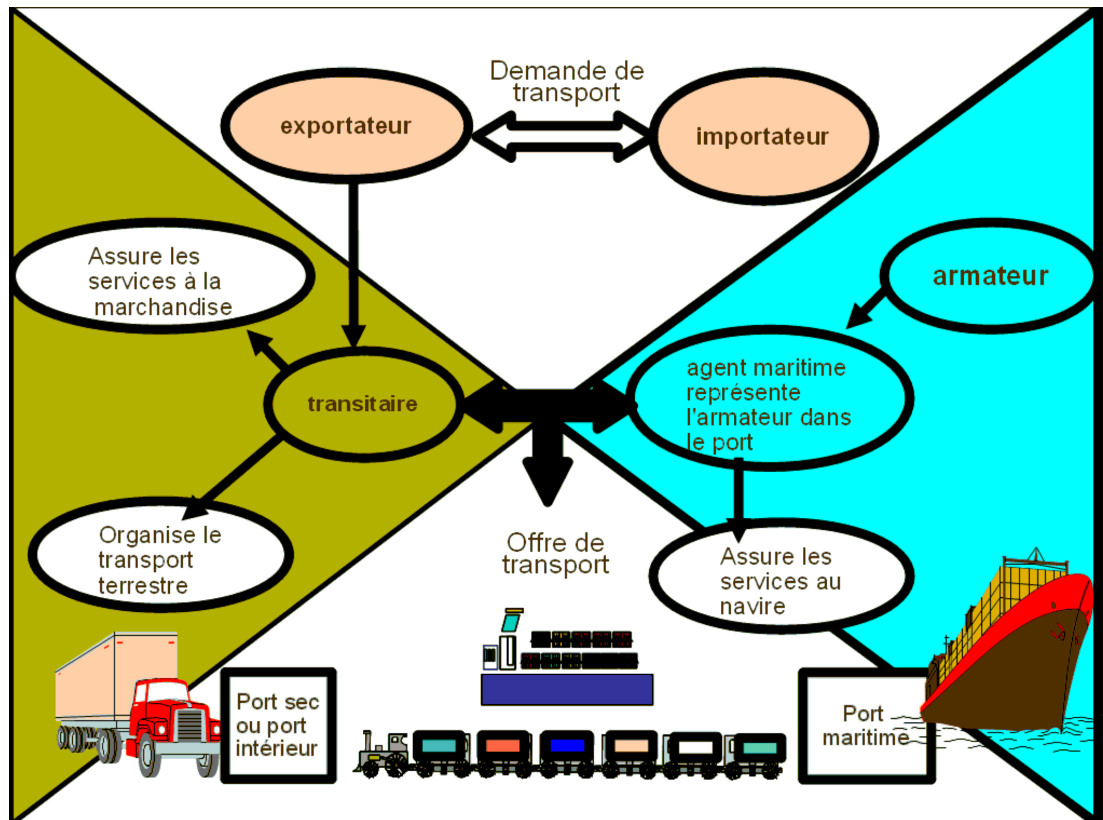


Illustration 1: les principaux acteurs de la conteneurisation maritime (conception CETE- NP)

### II.3 Le rôle crucial que peuvent jouer les ports intérieurs dans la desserte des hinterlands

Les ports intérieurs peuvent, dans le cadre de la compétition terrestre à laquelle se livrent les armateurs, apporter des solutions avantageuses:

- ils constituent un échappatoire à la congestion routière autour des ports maritimes, particulièrement sensible dans les ports du Nord de l'Europe,
- ils permettent le report du stockage des conteneurs, pleins ou vides, au plus proche des clients chargeurs, à des conditions tarifaires souvent plus avantageuses que dans les ports maritimes (compte tenu du coût du foncier souvent moindre);
- ils permettent d'offrir des services aux conteneurs et à la marchandise parfois plus avantageux que ceux qui ont cours dans les ports maritimes. Citons notamment des procédures douanières qui peuvent s'effectuer pendant le transport terrestre, ou encore la préparation ou réparation de conteneurs à l'intérieur des terres au plus près des demandes;

- ils constituent un lieu de massification des conteneurs vides qui peuvent être acheminés par des modes alternatifs à la route, en réponse au déséquilibre structurel des flux d'importation sur les flux d'exportation.

Toutefois, la quantité de conteneurs générés autour du terminal intérieur et la qualité de la desserte de ce dernier s'avèrent les deux facteurs clés de leur prospérité économique.

La quantité, car le fluvial, comme le ferroviaire sont des modes de transport massifiés dont la rentabilité économique s'appuie sur les économies d'échelle permises par le grand nombre de conteneurs à transporter.

Par ailleurs, la desserte des terminaux tant par le mode massifié (ferroviaire ou fluvial) que par le mode routier s'avère primordiale. Ainsi la qualité des services de transport fluviaux s'avère primordiale : Quelles fréquence de desserte? Quelles escales? Quel type de bateau? Quels opérateurs? Quelles garantie de régularité ?

Mais également la qualité de la desserte routière car les terminaux intérieurs doivent avoir une **bonne accessibilité routière** pour permettre une desserte optimale (coûts et délais) des destinataires des conteneurs.

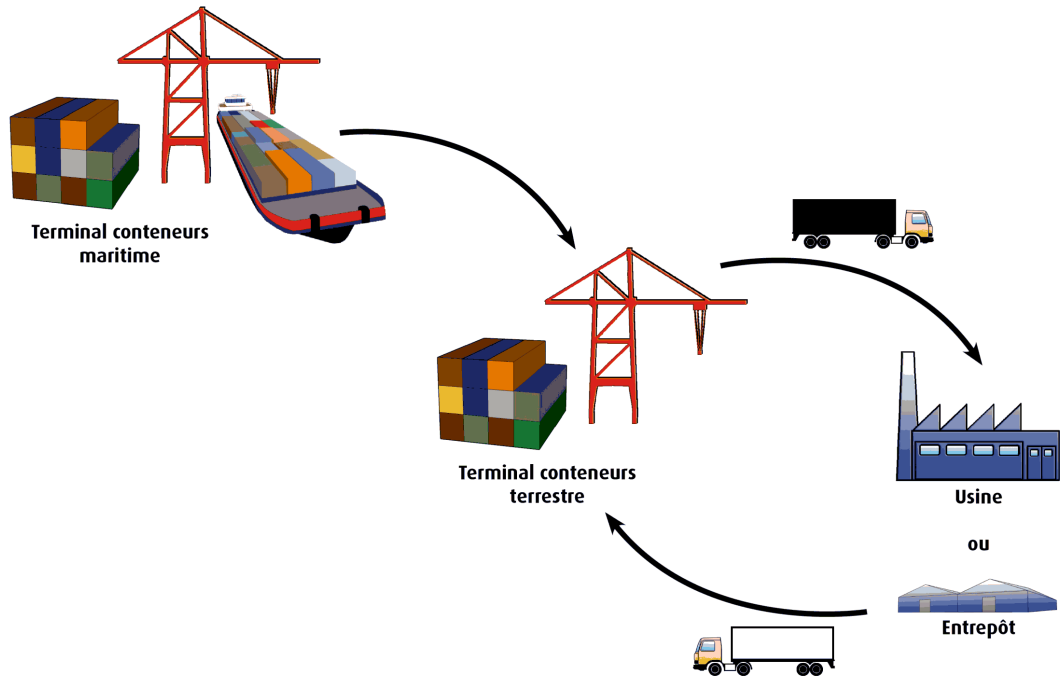
## **II.4 Positionnement concurrentiel de la filière conteneurs par rapport au tout routier**

Dans l'hypothèse où il existe a priori deux solutions de transports entre le port maritime et le destinataire final du conteneur (d'une part le tout routier et d'autre par le transport combiné, notamment fleuve-route), plusieurs facteurs interviennent dans les prix de transport et dans le choix modal.

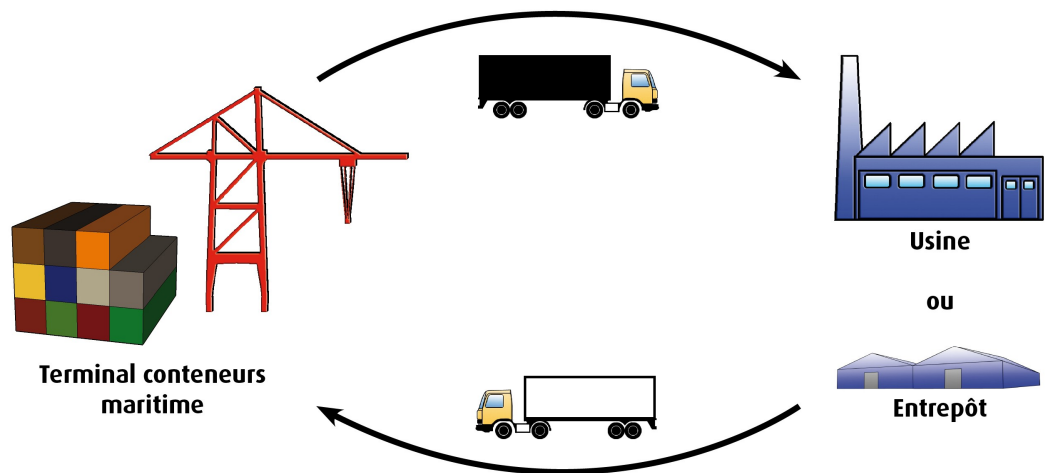
Un premier déterminant est de savoir si le propriétaire du conteneur maritime (très souvent l'armateur) est favorable ou non à ce que ce dernier, une fois déposé chez le destinataire final, soit stocké sur un dépôt intérieur plutôt que d'être ré-acheminé immédiatement vers un port maritime. Il peut trouver intérêt à ce que le conteneur reste au plus proche des bassins de production où il pourra être rempoté chez un nouvel exportateur. Mais selon la nature du tissu économique du bassin, les exportations peuvent être nettement inférieures aux importations et dans ce cas l'armateur préférera que le conteneur revienne au plus vite dans un port maritime pour être transbordé sur un navire. À l'occasion de la crise économique de 2008-2009 les armateurs se sont massivement repliés sur cette organisation au détriment du transport combiné.

Cette alternative entre les deux organisations est représentée dans le schéma suivant relatif au « round trip » (cas où le conteneur est acheminé directement chez le destinataire et reconduit immédiatement au port maritime) et le « one way » (cas où le conteneur est replacé après dépotage dans un dépôt intérieur).

## "ONE WAY"



## "ROUND TRIP"



*Illustration 2: schématisation de deux chaînes logistiques concurrentes d'acheminement terrestre des conteneurs maritimes (conception CETE NP)*

Un deuxième déterminant est la taille du conteneur. En effet, une même remorque routière peut porter soit deux conteneurs 20', soit un conteneur 40'. Le coût du transport ramené au conteneur est alors moindre dans le premier cas que dans le second, ce qui rend plus difficile le placement concurrentiel de la conteneurisation fluviale.



Un troisième critère est celui des opérations de dédouanement. La voie d'eau permet dans certaines conditions le dédouanement d'un lot de conteneurs, alors que ces opérations effectuent conteneurs par conteneurs pour le camion. Ces opérations de dédouanements spécialement aménagées pour la voie d'eau permet un avantage financier.

Un quatrième critère est celui de l'éloignement entre le port maritime et le destinataire du conteneur. Une distance courte sera plus favorable au transport routier, si par ailleurs les possibilités de massification sur la voie d'eau ne sont pas maximales.

Un cinquième critère est celui de l'éloignement du destinataire du conteneur du terminal intérieur. En général les terminaux drainent 80% de leurs conteneurs dans un secteur de 15km de rayon environ autour du terminal.

D'autres facteurs, financiers ou non, peuvent intervenir dans les choix du mode d'acheminement terrestre des conteneurs maritimes. Nous en avons donnés ci-dessus les principaux.

Retenons que la concurrence entre le transport combiné fleuve-route et le tout route n'existe que dans le cas où le conteneur peut être stocké sur un dépôt intérieur. Si tel n'était pas le cas, la voie d'eau a moins de pertinence économique. Le choix du stockage d'un conteneur dans un port intérieur, plutôt que dans un port maritime, appartient aux armateurs. Ensuite, retenons que la rupture de charge du transport combiné introduit un facteur de coût supplémentaire non seulement par les opérations de manutentions stricto sensu mais aussi par le coût du pré ou post-acheminement routier, qui représente souvent la plus grande part des coûts du transport combiné. Dans les faits, l'aire de marché d'un terminal à conteneurs est réduite à environ 15km autour du lieu de manutention.

### **III La place de la conteneurisation fluviale en 2008 dans le valenciennois**

#### **III.1 L'offre de conteneurisation fluviale dans le valenciennois : deux terminaux et trois lignes régulières**

L'offre de transport combiné fleuve-route dans le valenciennois s'opère à partir de deux terminaux à conteneurs :

- un premier, le plus ancien, situé à Prouvy ; strictement privé géré par CCES, avec une capacité de stockage de 1000 EVP ;

- un second, plus récent (ouvert en 2005) à Saint-Saulve, public géré par la CCI et confié à l'opérateur CCES.

CCES opère trois services fluviaux réguliers :

- Prouvy-Delta3-Lille-Béthune-Dunkerque (depuis Mars 1998 ; mais depuis 2009 les liaisons vers Dunkerque s'effectuent à la demande et l'arrêt à Béthune est suspendu) ;
- Prouvy-Anvers-Zeebrugge-Terneuzen-Rotterdam (dont Prouvy Anvers est ouvert depuis janvier 1997) ;
- Saint-Saulve-Anvers (ouverte depuis décembre 2005).

CCES assure à la fois les opérations de manutention à quai, de stockage de conteneurs, de commissionnaire de transport (affrètement d'unités fluviales et de camions).

Les unités fluviales utilisées ont une capacité de 90 EVP, mais le plus souvent remplies à 54 ou 60 EVP, car une troisième couche de conteneurs n'est pas possible compte tenu du tirant d'air sous les ponts.

L'examen des données statistiques sur les trois lignes fluviales régulières montre à la fois une nette croissance du trafic de conteneurs de 2001 à 2007 mais un repli marqué depuis lors, reflet de la conjoncture économique.

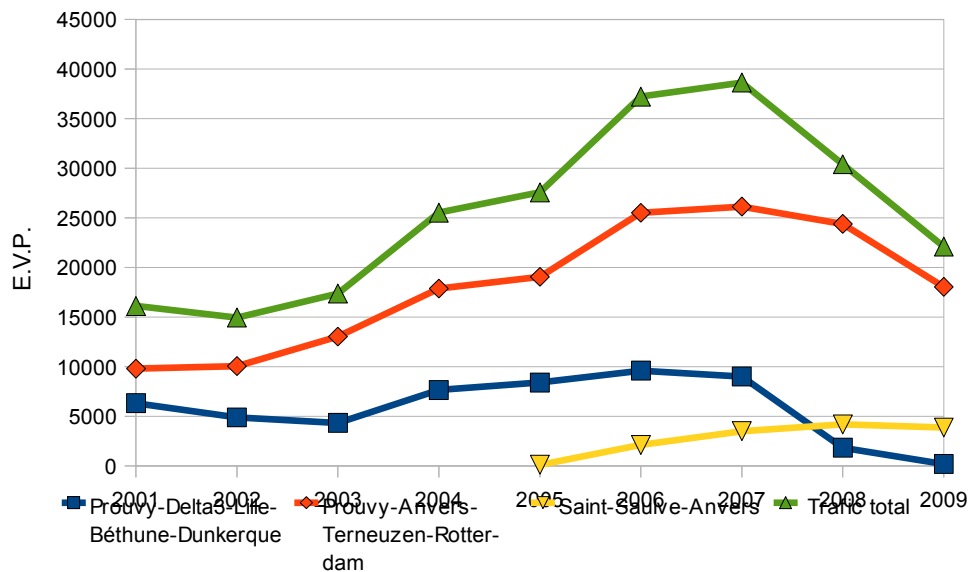


Illustration 3: évolution du trafic conteneurs sur les lignes régulières opérées dans le valenciennois entre 2001 et 2009 (source VNF)

## III.2 Une offre de terminaux et d'opérateurs en croissance sur l'Escaut

### III.2.a Le terminal enclavé de Prouvy

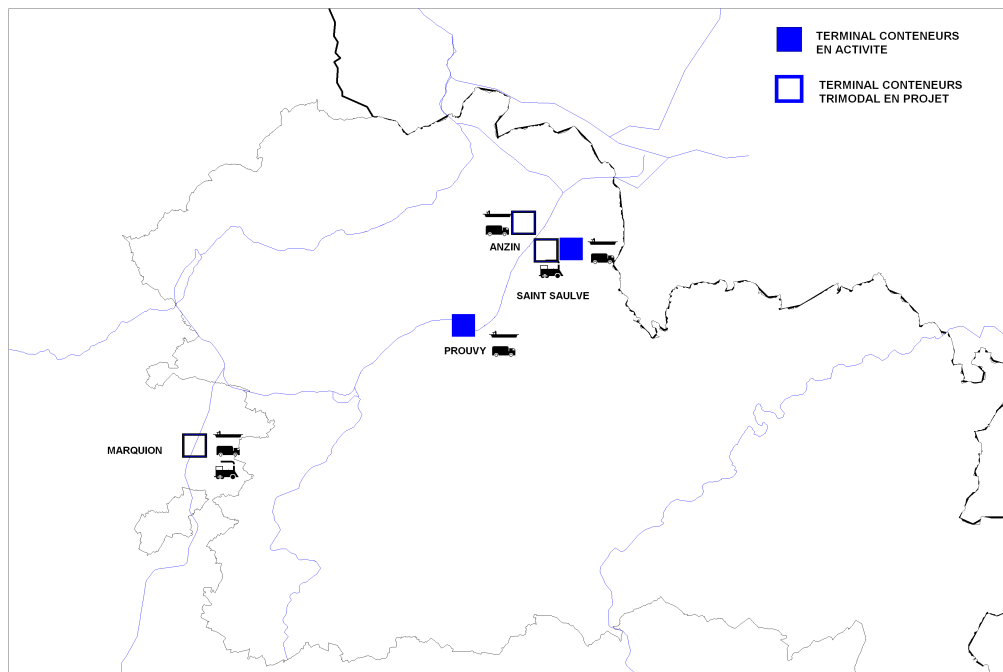
Bien que le site de Prouvy soit le principal terminal du territoire Nord de France, il rencontre des difficultés d'exploitation de différentes natures :

- le stockage se fait sur deux terre-pleins distincts ;
- pas de possibilité de dégager de l'espace pour une extension ;
- stockage des conteneurs sur 4 niveaux, conduisant à des manutentions internes supplémentaires ;
- accessibilité PL assez problématique car la voirie est étroite et le passage s'effectue en milieu urbanisé.

Le maintien du terminal est toutefois souhaitable compte tenu de la proximité de quelques clients importants (Soufflet, Michelin...).

### III.2.b Deux projets à court terme à Saint Saulve et Anzin

À l'heure de la présent note, deux projets viennent renforcer l'offre de transport de conteneurs par voie fluviale sur l'Escaut : un premier est celui de l'amélioration du terminal public existant de Saint-Saulve, porté par la CCI Nord de France, le second est celui d'un nouveau terminal, privé, porté par Grimonprez-Logistique. Il convient également de rappeler le projet à plus long terme du terminal trimodal de Marquion prévu dans le cadre de la réalisation du Canal Seine - Nord Europe (cf. carte ci-dessous).



Le projet de Saint Saulve vise à conforter le terminal actuel qui a démarré son activité en 2005 avec un minimum de moyen et à développer la trimodalité. Ce projet présente plusieurs atouts :

- la proximité des zones d'activité situées au Nord de l'agglomération
- les capacités de stockage plus étendues que celles de Prouvy
- la possibilité de se raccorder au réseau ferroviaire et donc d'opérer des trains de transport combiné,
- accessibilité routière de bonne qualité sans interférence avec l'habitat.

Le projet de Anzin, est quant à lui strictement privé et s'inscrit dans un projet de développement de l'entreprise Grimonprez Logistique d'offrir un service supplémentaire à ses clients de leur entrepôt d'Anzin (100 000 m<sup>2</sup>) - principalement le groupe PPR- en proposant un service fluvial de conteneurs vers Anvers et Zeebrugge. Pour ce faire il se dote d'un outil de transbordement et d'un cavalier porte-conteneurs sur son propre terrain, qui sera en service à l'automne 2010. Il s'agira d'un site trimodal dans la mesure où le site, bord à l'Escaut, est également desservi par le fer. Des trains de conteneurs ont d'ailleurs été opérés depuis le site vers l'Italie (Grimonprez dispose de se son locotracteur). Le site pourra stocker de 200 à 300 conteneurs gerbables sur sur trois couches.

La proximité immédiate du terminal et de l'entrepôt permettra d'éviter un pré- ou post- acheminement routier. Le site est également desservi par le ferroviaire et l'entreprise dispose des moyens nécessaires à la formation des trains sur leur site (locotracteur notamment).

Le positionnement de l'entreprise, au dire de son représentant, n'est pas de concurrencer les deux autres sites mais d'offrir une alternative de transport à ses clients actuels.

### **III.3 Première approche du marché potentiel**

Selon une étude réalisée par les services du port de Dunkerque auprès des acteurs du tissu économique, le marché potentiel de conteneurs maritime est estimé à :

- 45 500 EVP dans le valenciennois ;
- 9 000 EVP dans le Cambrasis ;
- 6 500 EVP dans l'Avesnois, Bassin de la Sambre.

Soit un total de 61 000 EVP.

En comparaison, CCES a traité 30 400 EVP en conteneurisation fluviale, en 2008, via les terminaux de Prouvy et Saint-Saulve. En considérant qu'un conteneur amené par la voie d'eau repart de même (et donc qu'il est compté deux fois dans les statistiques de CCES : une fois à l'import et une fois à l'export), la conteneurisation fluviale représente d'ores et déjà de l'ordre du quart du marché potentiel du territoire Nord de France.

Citons quelques clients de la conteneurisation fluviale, dans le valenciennois :

Michelin (Rouvigny, expéditions de pneumatiques), Toyota (Onnaing, importation de pièces détachées automobile), Soufflet (Prouvy, expédition de malte), Nestlé (Boué, exportation de lait en poudre), Interfit (Maubeuge, exportation de tubes d'acier), Conforama (importation pour l'entrepôt distributeur de Onnaing) ...

Trois clients ont été interrogés dans le cadre de cette étude : Toyota, Conforama et Interfit. Se sont des clients réguliers de la conteneurisation fluviale, les deux premiers à l'import, le troisième à l'export. Tous les trois, sont satisfaits du service, même si dans certains cas cette solution s'avère légèrement plus coûteuse que le tout route (Coforama parle de + 3 à 4%).

### **III.4 Un marché difficile vers Dunkerque, fortement concurrencé par la route**

La conteneurisation fluviale entre le valenciennois et Dunkerque est fortement concurrencée par le camion. Un aller-retour en camion (round trip) est facturé de l'ordre de 250 à 300€, voire moins en période de difficultés économiques auquel il faut rajouter le coût de deux manutentions au terminal maritime (un pour charger le camion et une pour le décharger) soit 2\*25€ .

En comparaison, pour la solution du transport combiné il faut compter :

- une manutention pour charger le conteneur sur la barge, soit environ 25€ ;
- le coût du transport fluvial ;
- une manutention au terminal intérieur d'environ 25€ également pour décharger le conteneur de la barge ;
- une manutention pour charger le camion de livraison, et une autre pour le décharger à son retour ; soit 50€ ;
- l'affrètement d'un camion de livraison de l'ordre de 150€.

Hors cout du transport fluvial, le transport combiné a un coût de l'ordre de 250€, à comparer aux 300 à 350€ pour le tout routier. Ce qui laisse 50 à 100€ par conteneur pour le transport fluvial.

### **III.5 Les perspectives dans la filière métallurgie**

Les entretiens réalisés avec les acteurs de filière métallurgie sur le territoire Nord de France a permis d'appréhender quelques pistes de développement de la conteneurisation fluviale notamment pour l'exportation.

Cette filière mérite en effet un intérêt particulier car l'exportation par barges de produits métallurgiques conteneurisés peut s'avérer financièrement avantageuse pour plusieurs raisons :

- de nombreux conteneurs retournent à vides vers les ports maritimes ; et les taux de fret maritime de retour sont bas ;
- le fait de charger les conteneurs par des produits lourds réduits les besoins de lestage des barges, ce qui permet de diminuer les tarifs du transports fluviaux.

Plusieurs entreprises ont évoqué la perspective d'une solution fluviale :

- Interfit à Maubeuge avait recours aux services de transport combiné avant la crise de 2009, mais souhaite y revenir, avec un service amélioré de mise à disposition des conteneurs vides ;
- Vallourec, étudie la possibilité d'empoter les conteneurs à Saint-Saulve, plutôt qu'à Anvers, pour utiliser le terminal tout proche ;
- Myriad à Louvroil expédie 10% de sa production par conteneurs à raison de 3 à 4 conteneurs par jour de petites bobines (3 à 6t chacune). Les expéditions s'effectuent par camions à Anvers avec comme destination la Scandinavie et la Guadeloupe. Mais les responsables contactés ne connaissent pas l'existence de l'alternative fluviale ;
- Arcelor Dunkerque suggère d'étudier la livraison de son client Toyota à Onnaing en petites bobines, par conteneurs plutôt que par camions...

Les quelques contacts pris dans le cadre de cette étude, témoignent d'un potentiel de développement supplémentaire de la conteneurisation fluviale sur le territoire Nord de France. Ce premier défrichage n'est cependant pas exhaustif, et une investigation plus systématique des industriels et logisticiens locaux s'avèrerait souhaitable non seulement pour connaître le potentiel de conteneurs de leur activité mais aussi et surtout pour mieux faire connaître l'offre locale qui est apparue méconnue à l'occasion des entretiens que nous avons menés.

## IV Enseignements et préconisations

### IV.1 Une offre croissante de terminaux qui suppose une structuration territoriale

On l'a vu, le territoire développe des terminaux à conteneurs privés et publics, ce qui pose au moins deux questions aux aménageurs et aux exploitants.

La première porte sur la capacité des acteurs à impulser des aménagements qui intègrent à la fois le développement des modes de transport alternatifs à la route, en l'occurrence la conteneurisation fluviale, et les projets de développement de zones d'activités. L'étude d'Eurotrans de 2004 (schéma des ports intérieurs) a identifié des sites stratégiques pour accueillir des activités à venir favorables à la voie d'eau (citons notamment Bruay Saint-Saulve- 24 ha, et d'autres réserves foncières à Fresnes, Vicq, etc...). Ces propositions mériteraient d'être croisées avec l'offre de terminaux à conteneurs actuelle et future de manière à privilégier l'implantation des activités les plus génératrices de conteneurs le plus près possible des terminaux.

Il serait ainsi souhaitable d'établir un schéma intégré des terminaux et des plateformes logistiques sur le territoire Nord de France, croisant offre de terminaux et projets de développement des zones d'activités dédiées ou non à la logistique. Ce schéma viserait à mieux cerner :

- le potentiel de conteneurs du territoire (partager voire compléter le recensement effectué par le Port de Dunkerque) appréhendé le plus finement possible ;
- inciter les acteurs du développement économique territorial à intégrer une offre foncière de proche du canal et à orienter la demande d'espace d'implantation des activités logistiques (entrepôts) selon leurs affinités à la voie d'eau ;
- se doter d'un outil partagé pour aider à la décision, notamment en lien avec le SCOT et les PLU. Cette démarche suppose des actions auprès des services en charge des transports comme de ceux en charge du développement économique.

À noter que cette proposition est à rapprocher de la territorialisation de la démarche de réforme des ports intérieurs engagée par VNF, à l'échelle nationale.

La seconde porte sur le positionnement relatif en terme d'exploitation de ces terminaux : concurrence, complémentarité ? Il est certain que l'introduction d'une offre alternative à celle de Prouvy sur le territoire ne peut qu'améliorer la qualité de la desserte des clients finaux (proximité géographique, voire réduction des prix). Le fonctionnement en réseau de ces terminaux mériterait une analyse avec les parties prenantes appuyée sur les gabarits à terme une fois le Canal Seine-Nord Europe mis en service.

## **IV.2 Accompagner les promoteurs de l'offre vers les ports Belges auprès des chargeurs**

Les ports de Zeebrugge, Anvers et Rotterdam constituent aujourd'hui les principales portes d'import et d'export des conteneurs maritimes du territoire Nord de France. Un certain nombre d'acteurs ont d'ores et déjà intégré la conteneurisation fluviales vers ces ports dans leur chaîne logistiques de manière pérenne. Ce qui démontre la pertinence des services en place. Toutefois, les entretiens que nous avons réalisés montrent une méconnaissance de la voie d'eau de part d'industriels qui potentiellement pourraient y recourir, mais n'y font pas appel faute de connaissance de l'existence même de ce service.

Aussi, il nous semble souhaitable de mettre en place une action soutenue de sensibilisation des chargeurs du territoire à la pertinence de de cette chaîne logistique. Un colloque pourrait par exemple être organisé à ce sujet à l'occasion du prochain salon Transport et Logistique région (organisé par al CCI de Lens), qui se tiendra à Valenciennes en Septembre 2010. Des témoignages autour d'une table ronde permettrait d'en relater l'intérêt pour les acteurs publics et privés.

La tenue de ce colloque n'exclue pas une action spécifique à mener auprès des acteurs de la filières métallurgie pour lesquels la conteneurisation de produits peut encore être développée.

### **IV.3 Renforcer la promotion de la conteneurisation fluviale auprès des acteurs maritimes de Dunkerque**

Le port de Dunkerque reste marginal dans la liste des ports qui irriguent le territoire Nord de France en terme de conteneurs. L'origine principale en est la moindre desserte en lignes régulières maritimes que celle des autres ports du Range Nord. Or cette moindre desserte maritime est elle-même motivée par une moindre desserte de l'hinterland en mode massifiés, en particulier de la voie d'eau. Le développement du trafic conteneurs à Dunkerque implique les acteurs non seulement du valenciennois au aussi ceux de tout le Nord Pas de Calais, et au delà de la Belgique.

Le potentiel de développement aura pour origine d'avantage la demande sujette à la démonstration que Dunkerque peut offrir un service au client équivalent à celui des autres ports. Or des services de conteneurisation fluviale ont existé jusqu'à récemment au départ de Dunkerque, qui montrent que de tels services sont possibles. Sans doute qu'une plus grande sensibilisation des acteurs dunkerquois (transitaires, commissionnaires...) permettrait de mieux faire connaître l'offre auprès de leur clients. Des chargeurs qui ont manifesté leur intérêt pour Dunkerque au cours de nos entretiens appartiennent au groupe PPR. Une démarche spécifique à leur égard s'impose.

V