



Réflexions sur les schémas possibles d'organisation et d'aménagement des ports intérieurs et sites fluviaux de la région Nord - Pas-de-Calais

Rapport de Phase 1 version 2 : Déterminants d'Evolution

Direction Régionale du Nord – Pas-de-Calais



9 Avril 2003

Historique des versions du document

Version	Auteur	Date de Remise	Commentaires
1	EUROTRANS Conseil	20/11/03	En voie d'achèvement
2	EUROTRANS Conseil	09/04/03	Développement et Révision

Adresse Postale

Voies Navigables de France
Direction Régionale Nord – Pas-de-Calais
37, Rue du Plat
59034 LILLE Cedex

Affaire suivie par

Xavier THOREL
Tél. 03.20.15.49.70, fax 03.20.15.49.71
Mél : Xavier.Thorel@vnf.fr

Référence Intranet

<http://www.vnf.fr>

Avant-propos

Ce document de première phase regroupe l'ensemble des travaux sur les déterminants influents sur l'organisation ou sur la demande de services logistiques et de transport fluviaux.

La première partie traite des tendances lourdes identifiées sur le plan socio-économique.

L'évolution du système de transport fait l'objet d'une analyse détaillée en partie 2.

Les principales caractéristiques et évolutions de la demande logistique des chargeurs sont présentées en partie 3.

L'offre des 201 sites fluviaux est présentée et analysée en partie 4 sur le plan de leurs caractéristiques techniques, de leurs modes de gestion et des services offerts.

Ce rapport de première phase s'achève sur une première synthèse de diagnostic mettant en perspective l'offre actuelle des sites fluviaux par rapport aux évolutions de la demande de services logistiques et de transports dans la région.

Les premiers fondements identifiés des schémas possibles d'organisation et d'aménagement des ports et sites fluviaux de la Région Nord – Pas de Calais seront, comme prévu au cahier des charges, intégrés en phase 2 dans une synthèse plus large faisant appel à des techniques complémentaires d'analyse comparative.

L'équipe d'études,

Christian DUHAUT
Jean-Luc FOUQUART
Gautier HOTTE
Jérôme BAUDY

Sommaire

0. Les Enjeux de l'étude	7
0.1 Les Objectifs de la mission	7
0.2 La Méthodologie	10
0.3 Le Déroulement des travaux	11
1. L'environnement économique et transport	13
1.1 Le Territoire de référence	13
1.1.1 Un positionnement du territoire régional au cœur de l'Europe du Nord-Ouest.....	13
1.1.2 Un re-découpage des structures intercommunales récent	14
1.1.3 Les enjeux régionaux de la voie d'eau.....	16
1.2 La Population	36
1.3 Le Social et l'emploi	36
1.4 L'Economie et les Entreprises	37
1.4.1 Une tertiarisation de l'économie du Nord – Pas de Calais	37
1.4.2 Un tissu industriel en mutation	39
1.4.3 Un tissu productif diversifié	41
1.4.4 Un commerce extérieur massif	45
1.4.5 Un Tissu économique polarisé autour de Lille, la Dorsale Minière et le Littoral	47
1.4.6 Les principales entreprises des secteurs concernés.....	48
1.4.7 Synthèse des déterminants socio-économiques	50
2. Le Système de Transport Régional et ses perspectives	51
2.1 Le profil des réseaux de transport	51
2.1.1 Les Dessertes Autoroutières	53
2.1.2 Les dessertes ferroviaires.....	57
2.1.3 Les dessertes fluviales	61
2.1.4 Synthèse sur les réseaux de transport du Nord - Pas de Calais.....	67
2.2 Situation et perspectives des plates-formes de transport	68
2.2.1 Les ports maritimes du Nord - Pas de Calais	68
2.2.2 L'offre de plates-formes de transport multimodales.....	71
2.2.3 Les perspectives de développement offertes par les ports secs et la dynamique européenne.....	74

2.2.4	Synthèse sur les plates-formes de transport	75
2.3	L'offre d'entreposage de la région Nord-Pas-de-Calais	76
2.3.1	Les surfaces d'entreposage dans le Nord - Pas de Calais	76
2.3.2	Dynamique de la création d'espaces d'entreposage en Nord - Pas de Calais	77
2.3.3	Evolution de la répartition des espaces d'entreposage en Nord-Pas de Calais	78
2.4	Les principaux flux de transport dans le Nord – Pas-de-Calais	79
2.4.1	La nature des marchandises transportées	80
2.4.2	Répartition modale des transports en Nord - Pas-de-Calais.....	84
2.4.3	La répartition géographique des flux externes du Nord-Pas-de-Calais.....	87
2.4.4	Synthèse sur les flux de transport régionaux	89
2.5	Situation et perspectives du transport fluvial en Nord - Pas de Calais	90
2.5.1	Répartition des flux de transport par origine destination	90
2.5.2	Répartition du transport fluvial par catégorie de marchandises.....	93
2.5.3	Les perspectives liées à l'activité des ports maritimes.....	94
2.5.4	L'impact de la plate-forme Delta 3.....	95
2.5.5	Les tendances lourdes d'évolution du transport fluvial en Europe	96
2.5.6	Les perspectives d'évolution du transport fluvial en France	99
2.5.7	L'environnement politique et réglementaire.....	106
2.5.8	Synthèse de la situation du transport fluvial régional	109
2.6	L'évolution générale du transport & de la logistique	110
2.6.1	Les professions du transport	110
2.6.2	L'évolution générale du transport routier de marchandises	113
2.6.3	L'évolution générale des services logistiques.....	116
2.6.4	En organisation des transports internationaux	117
2.6.5	En services portuaires	118
2.6.6	En transport maritime	119
2.6.7	En transport fluvial	121
3.	Les évolutions de la demande logistique	126
3.1	Les acquis des études antérieures	126
3.1.1	Les perspectives de flux et de répartition modale.....	126
3.1.2	Les déterminants sectoriels de la demande logistique	131
3.2	Les évolutions de la demande logistique des chargeurs cibles	140
3.2.1	Les résultats de l'enquête clients voie d'eau.....	140
3.2.2	Liste des chargeurs interrogés.....	142
3.2.3	Les éléments clés d'organisation et d'évolution de la filière céréales	143
3.2.4	Les éléments clés d'organisation et d'évolution de la filière combustibles & chimie	144

3.2.5	Les éléments clés d’organisation et d’évolution de la filière matériaux de construction.....	145
3.2.6	Les éléments clés d’organisation et d’évolution de la filière déchets	146
3.2.7	Les éléments clés d’organisation et d’évolution de la filière métallurgie.....	148
3.2.8	Les éléments clés d’organisation et d’évolution de la filière bois – papier	149
3.2.9	Les éléments clés d’organisation et d’évolution de la filière automobile	150
3.2.10	Les éléments clés d’organisation et d’évolution de la filière agroalimentaire	151
3.2.11	Les éléments clés d’organisation et d’évolution de la filière distribution.....	152
3.3	La position des transporteurs	153
3.3.1	Liste des transporteurs interrogés	153
3.3.2	Les principales attentes des transporteurs.....	154
3.4	Synthèse sur l’évolution de la demande logistique.....	155
4.	<i>L’offre des ports intérieurs et sites fluviaux.....</i>	<i>156</i>
4.1	La constitution d’une base de données analytique.....	156
4.2	La localisation des 133 sites et quais fluviaux.....	157
4.3	Analyse des caractéristiques des sites existants.....	158
4.3.1	L’identification des critères distinctifs des sites	158
4.3.2	Première classification des 133 sites selon les critères	163
4.4	Analyse des sites par gestionnaire	174
4.4.1	La constitution d’une base de données par gestionnaire de site (70).....	174
4.4.2	Analyse détaillée des principales catégories de ports intérieurs et sites fluviaux	174
4.4.3	Les premiers résultats de l’analyse	176
4.5	Conditions de gestion et perspectives des ports et sites fluviaux	182
4.5.1	Les conditions juridiques de gestion des ports et sites fluviaux	182
4.5.2	Les perspectives des gestionnaires de ports intérieurs et sites fluviaux.....	186
4.5.3	Les informations recueillies auprès des partenaires institutionnels	188
4.5.4	L’analyse comparative de la gestion des ports en Belgique	192
4.6	Synthèse de l’offre des ports intérieurs et sites fluviaux.....	197
5.	<i>Première synthèse de diagnostic</i>	<i>198</i>
6.	<i>Table des illustrations</i>	<i>200</i>
6.1	Table des cartes	200
6.2	Table des graphiques	201
6.3	Table des tableaux.....	202

0. LES ENJEUX DE L'ETUDE

0.1 Les Objectifs de la mission

La Direction Régionale du Nord Pas de Calais des Voies Navigables de France souhaite disposer d'une **analyse stratégique de l'existant et des perspectives d'évolution des ports intérieurs et sites fluviaux** de la Région Nord – Pas de Calais.

L'objet de l'étude est de préciser l'ensemble des composantes d'optimisation de **schémas possibles d'organisation et d'aménagement** de ces ports intérieurs et sites fluviaux.

L'étude de ces schémas possibles d'organisation et d'aménagement des ports intérieurs et sites fluviaux vise précisément à vérifier le degré d'adéquation de ces équipements et à définir la structuration de l'organisation et des aménagements à mettre en place pour en accroître la pertinence vis-à-vis de l'évolution de la demande et de leurs fonctions logistiques.

La Direction des Voies Navigables a prévu de réaliser en interne un **relevé exhaustif des sites existants (public et privé) et de leurs caractéristiques** sur la base d'informations clés nécessaires à la réalisation du diagnostic. Elles porteront sur les aspects spatiaux et réglementaires, sur le mode d'occupation et de gestion, sur les caractéristiques des équipements, sur les accès et la desserte multimodale ainsi que sur les performances d'activité.

De fait, l'étude s'attachera plus particulièrement à :

- Préciser l'**évolution macro-économique et spatiale de la demande de services transport** dans la Région Nord - Pas de Calais d'ici 2013.
- Préciser les **caractéristiques et les perspectives du système de transport régional**.
- Analyser les **performances** des différentes catégories de **sites et ports** intérieurs.
- **Confronter l'offre actuelle et potentielle** des sites et ports intérieurs par rapport aux besoins et opportunités identifiées en Région Nord - Pas de Calais d'ici 2013.
- Dégager les **orientations majeures d'évolution souhaitables** des différentes catégories de ports et sites.
- Définir **et programmer les opérations** à prévoir en matière d'aménagement de sites existants ou susceptibles d'être développés
- **Recommander différentes actions** opérationnelles permettant de renforcer l'organisation du réseau de quais et ports intérieurs.

Une confrontation précise de la demande actuelle et tendancielle de services logistiques et de l'offre de ports intérieurs et sites fluviaux de la Région Nord – Pas-de-Calais constitue le nécessaire diagnostic préalable.

Ce diagnostic doit aboutir à la formulation d'orientations et de recommandations opérationnelles sur :

- L'optimisation géostratégique de l'offre de sites fluviaux à l'horizon 2006/2013
- L'optimisation technique de leur fonctionnement
- L'optimisation de leur gestion

Au delà des objectifs généraux de l'étude, le cabinet s'est fixé sur cette base des objectifs intermédiaires par phase.

La mission comprend **trois phases** distinctes et complémentaires.

La **phase 1**, dont l'objet est d'établir un diagnostic général sur la région Nord – Pas-de-Calais, en orientant ses propos vers l'offre et la demande d'utilisation de la voie d'eau.

La **phase 2** consistera en une analyse exploratoire des axes de rationalisation d'aménagement et d'organisation des ports intérieurs et sites fluviaux de la région.

La **phase 3** permettra de proposer des recommandations stratégiques pour l'organisation et l'aménagement des ports intérieurs et sites fluviaux de la Région Nord – Pas-de-Calais.

Dans le cadre de ce rapport, la phase 1 a permis de s'intéresser et de développer quatre axes de recherche :

1. Environnement Régional

- Recueil et Actualisation de données de l'Atlas Régional sur l'évolution démographique et des activités régionales.
- Recueil et formalisation de données sur l'évolution réglementaire en cours et l'évolution des différents modes de transport à l'horizon 2006-2013
- Analyse statistique des flux SITRAM 2001 et projection des flux 2013 par nature et catégorie de marchandises.
- Expertise EUROTRANS Conseil sur les tendances lourdes d'évolution du système de transport régional en intégrant la dimension maritime et ferroviaire (Dunkerque, DELTA3) et en valorisant les synergies transnationales (Wallonie, Flandres).

2. Evolution de la demande des chargeurs et prestataires logistiques cibles

- Envoi d'un questionnaire fax à tous les chargeurs utilisateurs actuels réguliers de la voie d'eau en Nord - Pas de Calais sur leurs besoins et perspectives
- Entretien auprès de 10 Chargeurs cibles représentatifs des différentes catégories de marchandises cibles (les conteneurs, les colis lourds, la métallurgie, la chimie, les céréales, les minéraux et le vrac industriel) permettant de préciser les tendances lourdes d'évolution de leur comportement d'achat de services logistiques
- Entretien auprès de 8 commissionnaires de transport et transporteurs fluviaux (industriel, artisan, coopérative...)

3. Offre des Ports Intérieurs et Sites Fluviaux existants

- Cartographie des sites et ports intérieurs du Réseau par rapport à leur structure intercommunale de référence.
- Projection de l'équipement logistique d'approvisionnement et de distribution optimal par rapport aux besoins de différentes catégories de chargeurs et prestataires types.
- Analyse en composante principale (technique statistique déjà utilisée pour distinguer les gares TER) permettant de dégager une typologie des sites fluviaux et ports intérieurs actuels de la région sur la base de critères distinctifs
- Analyse multicritères permettant de différencier les performances des différentes catégories de ports intérieurs.
- Entretien auprès de 16 gestionnaires de ports intérieurs représentatifs permettant de préciser les conditions de gestion (CCI, PAD, Villes, SEM DELTA3...).

4. Partenaires Institutionnels de la Voie d'Eau

- Entretien auprès des 3 gestionnaires de réseaux en France, Belgique et Pays-Bas.
- Entretiens auprès des partenaires de la voie d'eau en Région Nord - Pas de Calais (Région Nord - Pas de Calais, DRE, ADEME, Consortium ...)

0.2 La Méthodologie

La démarche d'EUROTRANS Conseil s'inscrit dans une longue expérience d'études portuaires.

EUROTRANS Conseil a retenu 5 principes d'action :

- Poser comme contrainte le champ très large de l'étude et s'engager à intégrer systématiquement au projet l'ensemble des déterminants identifiés.
- Privilégier une approche analytique fine des chaînes de transport pour relativiser l'importance des comportements d'implantation identifiés par rapport à une échelle de valeur ajoutée logistique.
- Privilégier une **approche pluridisciplinaire et professionnelle en recueillant l'avis des principaux décideurs** susceptibles d'apporter les éléments clés des enjeux identifiés.
- Privilégier une approche dynamique en testant des schémas possibles de comportement d'implantation auprès des acteurs cibles des différents segments de marché.
- S'astreindre à élaborer un document de référence pour les décideurs.

La méthode proposée repose sur une **démarche analytique et prospective**.

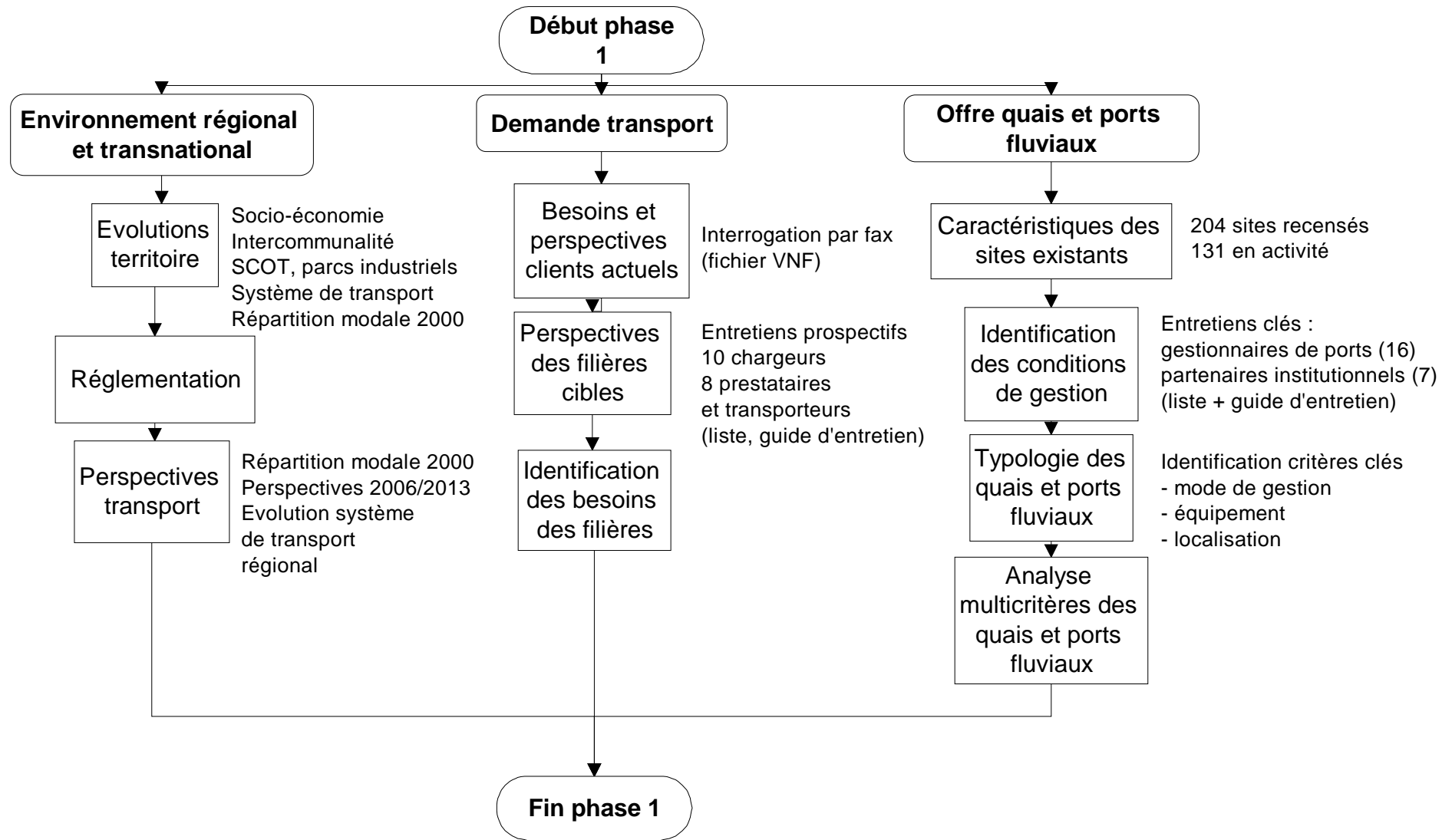
Une analyse structurelle de l'évolution de l'offre et de la demande de transport régionale sera complétée par une confrontation aux caractéristiques de l'offre des sites et ports intérieurs.

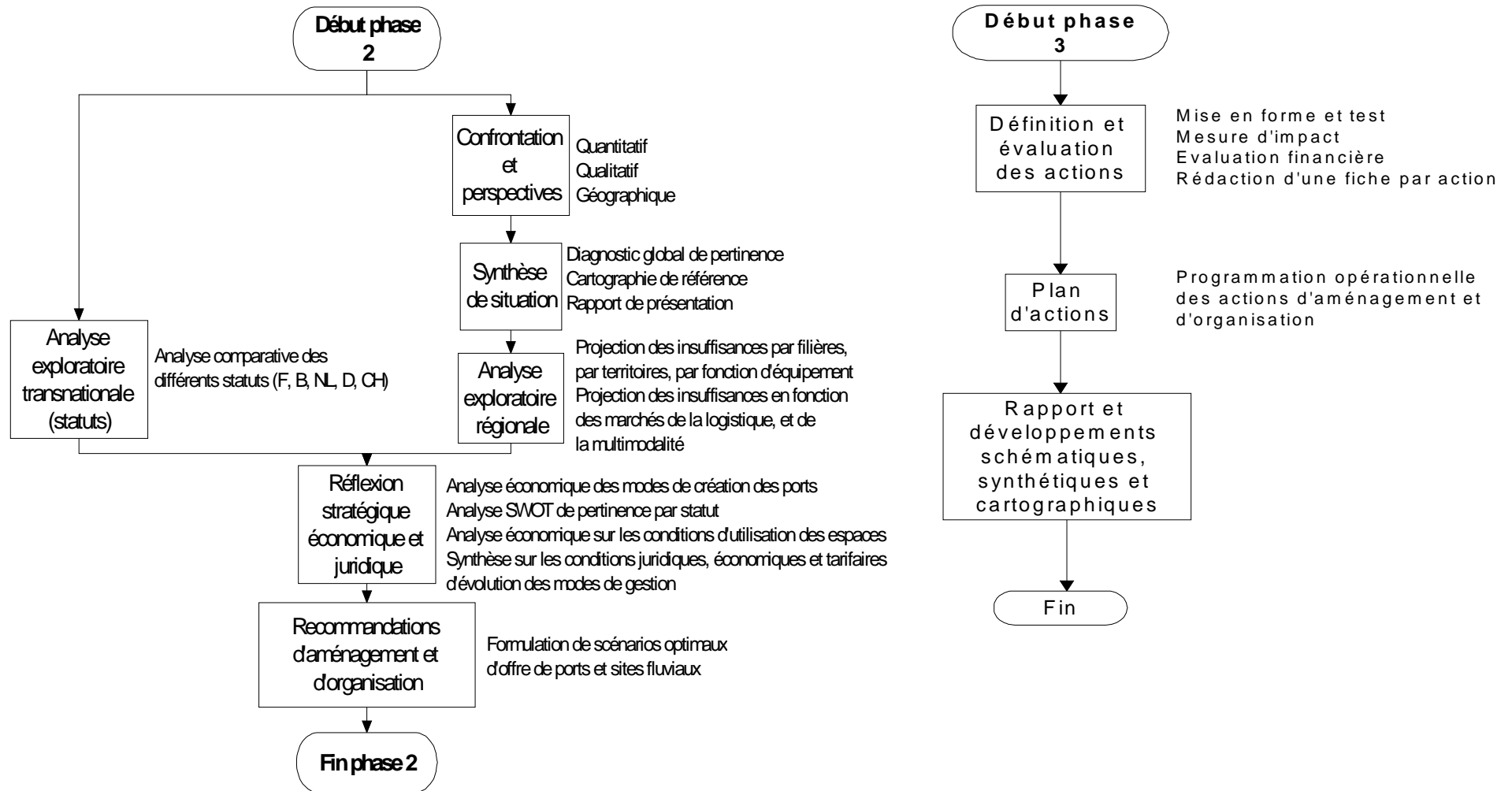
Cette démarche analytique intégrera un recueil d'informations quantitatives et qualitatives permettant de préciser l'ensemble des déterminants d'évolution des composantes du système de transport régional concernées par la problématique.

L'ensemble permettra de dégager des orientations précises d'évolution stratégique des sites et ports intérieurs. Des recommandations d'organisation et d'équipement seront formulées dans le prolongement des orientations identifiées.

Ils seront suivis de la formulation de documents opérationnels permettant de mener à bien les actions d'aménagement et d'organisation identifiées, à l'image de ce que le cabinet pratique régulièrement dans le cadre de définitions de plans de modernisation ou de développement portuaire.

0.3 Le Déroulement des travaux





1. L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE ET TRANSPORT

Cette partie a pour objectif d'identifier les principales tendances d'évolution des activités économiques et transport en Région Nord – Pas de Calais.

1.1 Le Territoire de référence

1.1.1 Un positionnement du territoire régional au cœur de l'Europe du Nord-Ouest

La Région Nord-Pas-de-Calais couvre 12 414 km². Elle est située entre quatre grandes régions européennes (Le Sud Est de la Grande-Bretagne à l'Ouest, La Ranstad en Hollande au Nord, La Ruhr à l'Est et l'Île de France au Sud).

Carte 1 : Le Nord-Pas de Calais dans l'Europe du Nord-Ouest



Source : Atlas Nord – Pas-de-Calais, Conseil Régional NPDC, 1995

1.1.2 Un re-découpage récent des structures intercommunales

Administrativement, le territoire régional se compose de deux départements : le Nord (au Nord) et le Pas de Calais (au Sud). La région compte **13 arrondissements**. La très grande majorité des **1 547 communes** que compte la Région (653 communes dans le Nord et 894 dans le Pas de Calais) sont intégrées dans des structures intercommunales¹ : 94% des communes, soit 96% de la population font parties d'une communauté urbaine, d'agglomération ou de commune.

La préfecture de Région Nord-Pas de Calais compte 97 structures intercommunales au 1^{er} février 2002, dont 52 dans le Département du Nord et 45 dans celui du Pas de Calais.

La répartition de ces intercommunalités par type² est la suivante : 3 communautés urbaines (Lille, Dunkerque et Arras), 11 communautés d'agglomération (Porte du Hainaut, Artois, Lens-Liévin, Maubeuge-Val de Sambre, Saint-Omer, Valenciennes Agglomération, Hénin-Carvin, Boulonnais, Calaisis, Douaisis) et 83 communautés de communes.

Les principales intercommunalités avec compétence économique concernées par les infrastructures fluviales sont les suivantes :

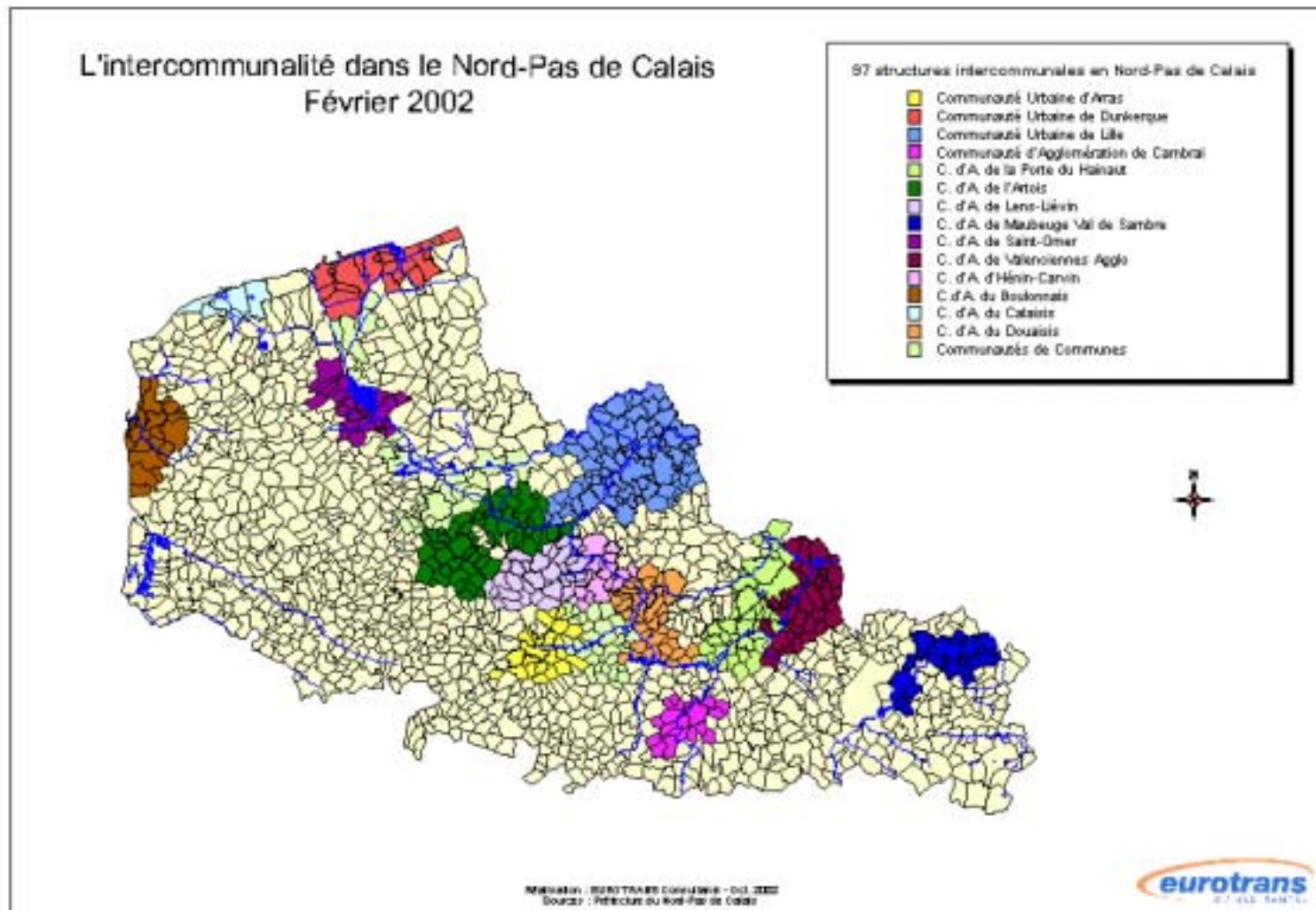
- ✘ La Communauté Urbaine de Lille ;
- ✘ La Communauté Urbaine de Dunkerque ;
- ✘ La Communauté Urbaine d'Arras ;
- ✘ La Communauté d'Agglomération de Cambrai ;
- ✘ la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut ;
- ✘ La Communauté d'Agglomération de l'Artois ;
- ✘ La Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin ;
- ✘ La Communauté d'Agglomération de Maubeuge-Val de Sambre ;
- ✘ La Communauté d'Agglomération de Saint-Omer ;
- ✘ La Communauté d'Agglomération de Valenciennes Agglomération ;
- ✘ La Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin ;
- ✘ La Communauté d'Agglomération du Douaisis ;
- ✘ La Communauté d'Agglomération du Calaisis.

La répartition intercommunale a fait l'objet d'une première cartographie présentée ci-dessous.

¹ Etat de l'intercommunalité Nord – Pas-de-Calais, Assemblée des Communautés de France, 2001

² Seuil de 500 000 habitants pour les Communautés Urbaines et 50 000 pour les Communautés d'Agglomération.

Carte 2 : L'intercommunalité dans le Nord-Pas de Calais en 2001



Les autres intercommunalités avec compétence territoriale concernées par les infrastructures fluviales dans le Nord-Pas de Calais sont les suivantes :

- ✘ La Communauté de Communes de Flandre-Lys dans le département du Nord ;
- ✘ La Communauté de Communes de la Colme dans le département du Nord.
- ✘ La Communauté de Communes de Scarpe Sensée dans le Pas de Calais ;
- ✘ La Communauté de Communes Artois-Lys dans le Pas de Calais ;
- ✘ La Communauté de Communes du Pays d’Aire dans le Pas de Calais ;

1.1.3 Les enjeux régionaux de la voie d’eau

En partenariat avec la Région Nord-Pas de Calais, les Départements et les collectivités locales concernées, VNF a établi son Schéma Régional d’Aménagement de la Voie d’Eau (SRAVE). Celui-ci doit permettre de bien coordonner l’action des différents acteurs publics régionaux concernés afin de valoriser au mieux l’usage de la voie d’eau en Nord-Pas de Calais.

A l’échelle de différents sous-territoires régionaux, le SRAVE identifie les enjeux liés à la voie d’eau, qu’il s’agisse de développement économique, de tourisme, de transport, de gestion de l’eau ou de requalification urbaine... En Nord-Pas de Calais, ces enjeux sont examinés à l’échelle de 7 sous-territoires régionaux :

- ➔ La Plaine Maritime de l’Aa ;
- ➔ Béthune / Lens ;
- ➔ La Métropole Lilloise ;
- ➔ Arras / Douai ;
- ➔ Le Valenciennois ;
- ➔ Le Cambrésis ;
- ➔ Le Val de Sambre.

Les enjeux identifiés pour chaque sous-territoire dans le domaine du transport sont rappelés ci-après.

Nous présentons en complément la situation actuelle des territoires en terme d’espaces d’activités en cours de commercialisation. Ces informations ont été recueillies auprès des structures intercommunales des territoires concernés.

1.1.3.1 La Plaine Maritime de l'Aa

La Plaine Maritime de l'Aa correspond à la façade littorale du Nord-Pas de Calais, de Dunkerque à Calais. A l'intérieur des terres, la plaine maritime s'étend jusque Blaringhem. L'Audomarois est entièrement compris dans ce secteur.

→ Les enjeux identifiés dans le SRAVE

Les principaux enjeux identifiés à l'échelle de la Plaine Maritime de l'Aa sont liés à la gestion de l'eau et au développement des activités de transport fluvial.

Dans le domaine du transport, la voie fluviale bénéficie d'un potentiel de développement important, lié à l'essor de l'activité conteneurs au Port de Dunkerque, à la mise en service programmée de la plate-forme multimodale de Dourges, à la saturation de certains axes ferroviaires régionaux et à la présence de plusieurs générateurs de flux importants dans ce secteur.

Le développement du trafic de conteneurs à Dunkerque devrait engendrer un accroissement de la demande de transport par voie fluviale entre la façade maritime régionale et les pôles industriels et urbains intérieurs : Lille, Valenciennes. La mise en service de la plate-forme de Dourges devrait également s'accompagner de nouvelles dessertes régulières du port de Dunkerque par voie fluviale.

La saturation de certains axes ferroviaires régionaux, notamment ceux situés au débouché du port de Dunkerque, devrait se traduire par un report modal sur la voie d'eau. Le SRAVE identifie clairement la nécessité de renforcer les capacités de transbordement propres au fluvial à l'intérieur du port maritime de Dunkerque.

Le développement du transport fluvial est également lié à la présence de certains chargeurs régionaux importants – les carrières notamment – ou certains trafics – les déchets.

Des solutions fluviales pourraient être mises en œuvre pour ces trafics. Cependant, en ce qui concerne les trafics de carrières, leur développement semble dépendre en partie de la réalisation de la liaison Seine-Nord, dans la mesure où ces trafics sont principalement destinés à l'Île de France.

→ Les espaces d'activités en bord à voie d'eau

La **Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral** compte un total de **7 000 hectares d'espaces d'implantation**, dont 3 500 ha sont disponibles à court ou moyen terme.

Ces espaces industriels sont répartis sur les 30 km de littoral, de la frontière belge à l'Aa et sur environ 30 km à l'intérieur des terres.

Les terrains disponibles se répartissent en trois ensembles :

- Les terrains en zone portuaires : environ 3 000 ha ;
- Les terrains en zone urbaine littorale : environ 300 ha ;
- Les terrains en zone rurale : environ 200 ha.

La carte ci-contre présente les principaux espaces d'implantation de la Communauté Urbaine de Dunkerque et leur situation par rapport aux infrastructures majeures.

On identifie plusieurs zones d'activités occupées en bordure du canal à grand gabarit, dont le **Quai de Grande-Synthe** (5 ha disponibles), le **Parc des Repdycks** (50 ha disponibles).

La **Zone portuaire Ouest-Nord** (1), où 1 300 ha sont disponibles actuellement, bénéficie également d'un bord à voie d'eau. Enfin, la partie ouest de la Zone portuaire Ouest-Sud (2) n'est pas très éloignée du canal à grand gabarit.

Carte 3 : Les parcs d'activité de la Communauté Urbaine de Dunkerque : Source : Dunkerque Promotion



L'Agence de Développement Economique de Calais (ADEC) propose sept sites aux investisseurs intéressés par Calais et sa région, pour l'implantation d'un projet industriel. Deux parcs sont en projet : la Z.I du Camp du Drap d'Or et la Z.I. Les Estaches.

Les caractéristiques des cinq parcs d'activités déjà aménagés sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Caractéristiques des parcs d'activités de Calais et de sa région

Nom du parc	Commune	Superficie totale (ha)	Surface disponible (ha)	Extension (ha)	Proximité de la voie d'eau
<i>Parc d'activités EUROCAP</i>	<i>Coulogne</i>	81	0	0	<i>Oui Canal de la rivière neuve</i>
Parc d'activités de Marquise	Marquise	6,2	4,6	0	Non
<i>Z.I. des Dunes</i>	<i>Calais</i>	148	12	44	<i>Oui</i>
Z.I. Marcel DORET	Calais	47	15	0	Non
Z.I. Transmarck	Marck-en-Calaisis	57	20	200	Non
Ensemble		339,2	51,6	244	

Source : A.D.E.C 2002

Globalement, les espaces d'activités actuels de Calais et de sa région sont de l'ordre de 340 ha, dont 52 sont disponibles pour des implantations immédiates. De plus, l'agglomération dispose de réserves foncières d'un peu plus de 240 h, correspondant aux extensions prévues pour les parcs actuels.

Les espaces majeurs d'implantation se situent aujourd'hui dans la zone de Transmarck : 20 ha y sont disponibles. Par ailleurs, une extension de 200 ha est prévue sur ce parc.

A Calais, la **Z.I. des Dunes** se présente comme la seule zone disposant de réserves d'espaces d'implantation bénéficiant d'un bord à voie d'eau. Actuellement, 12 ha sont immédiatement disponibles. Une extension de 44 ha est également prévue sur ce site.

Actuellement, la **Communauté d'Agglomération de Saint-Omer** dispose de 24 parcs d'activités réalisés et d'une zone en projet.

La **ZAC du Hoquet** est la principale zone de l'agglomération, avec 114 ha. Cette zone est presque totalement occupée par l'entreprise ARC International.

Quatre zones ont une superficie comprise entre 20 et 40 ha : la Zone du Lobel (37 ha, taux de remplissage de 83% en 2002), la ZAC des Frais Fonds (32,7 ha, taux de remplissage de 87%), la ZI du Wins (24ha, remplie à 100%) et la Zone du Hocquet et du Champs de Lobel (21ha, remplie à 68%). Les autres zones sont de superficie moindre, avec un maximum de 17 ha pour la Zone du Brockus.

Le projet de zone porte sur l'aménagement de la **Zone de la Porte de Flandres**, pour une superficie de 160 ha. Il se situe sur les communes d'Arques et de Campagne-les-Wardrecques, sur la rive droite du canal à grand gabarit.

Cette zone qui bénéficiera d'un bord à quai sur le canal à grand gabarit, présente un intérêt majeur pour le développement futur de trafics industriels par voie fluviale en Nord - Pas de Calais.

→ **Les perspectives**

Le SRAVE identifie un important potentiel de développement du trafic fluvial dans le territoire de la Plaine de l'Aa.

Les réserves d'espaces d'implantation en bord à voie d'eau se situent principalement à l'intérieur des emprises du Port Autonome de Dunkerque, non loin du Port Ouest où se trouvent les terminaux à conteneurs. Les autres structures intercommunales disposent aujourd'hui de peu d'espaces d'implantation proches de la voie d'eau. La zone du Smetz constitue une opportunité majeure de développement du transport fluvial dans l'Audomarois.

Carte 4 : Les Parcs d'Activités de l'Audomarois

1 Zone de Forêt Sœur	5 ha	13 Zone de la Large Potte	1 ha	21 Zone de Massant	5 ha
2 Zone d'activités du Château/Castresse	4 ha	14 Zone du Smetz	30 ha	22 Zone du Petit Naudpré	13 ha
3 ZAC du Noir Cornet	9 ha	15 Zone du Lobel	37 ha	23 Zone de Saint Martin	15 ha
4 Zone d'activités	3 ha	16 ZAC des Frais Fonds	26 ha	24 Zone de Dohem	7 ha
5 Zone de Talinghen	11 ha	17 ZAC du Hocquet	114 ha	25 Zone de Cité	17 ha
6 Forêt Maléiros	11 ha	18 Zone du Brockus	17 ha	26 Zone d'activité végéto des Rabalets	12 ha
7 Zone Industrielle du Wins	24 ha	19 Zone de la Belle croix	2 ha	27 Zone d'activité du Wuguet	11 ha



1.1.3.2 Béthune-Lens

Le sous-territoire Béthune-Lens comprend les territoires les communautés d'agglomération d'Artois (Béthune), de Lens-Liévin et de Hénin-Carvin. Ce sous-territoire est traversé par le Canal à Grand Gabarit ainsi que par la Lys dans sa partie amont.

→ Les enjeux identifiés dans le SRAVE

Le principal enjeu lié à l'aménagement des voies d'eau dans cette zone concerne le transport. En effet, ces trois agglomérations regroupent 700 000 habitants et disposent d'un tissu industriel diversifié. Cet espace se caractérise par d'importantes capacités de transfert modal, en faveur de la voie d'eau.

Le développement du transport de conteneurs à Béthune et la mise en service de la plate-forme de Douvrès devraient permettre de favoriser les transferts de la route vers la voie d'eau dans cette zone. La vocation transport du canal de Lens ne devrait pas perdurer.

→ Les espaces d'activités en bord à voie d'eau

Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de l'Artois, deux zones majeures sont présentées aux investisseurs souhaitant développer un projet industriel dans la région : la Zone d'Activités du SIZIAF et le port fluvial de Béthune-Beuvry.

Le Syndicat Intercommunal de la Zone Industrielle Artois-Flandres (S.I.Z.I.A.F.) a été créé en 1967 pour gérer la zone industrielle dont les travaux d'aménagement commencèrent en 1968. Depuis le 1er janvier 2000, le S.I.Z.I.A.F. s'est transformé en Syndicat Mixte.

Le S.I.Z.I.A.F. regroupe 13 communes de l'arrondissement de BETHUNE et 7 communes de la Communauté d'Agglomération de LENS-LIEVIN.

Il a pour mission l'aménagement, la gestion et la commercialisation de la Zone Industrielle Régionale Artois-Flandres de Douvrin Billy-Berclau.

Carte 5 : Zone d'activité du SIZIAF- Source SIZIAF 2002

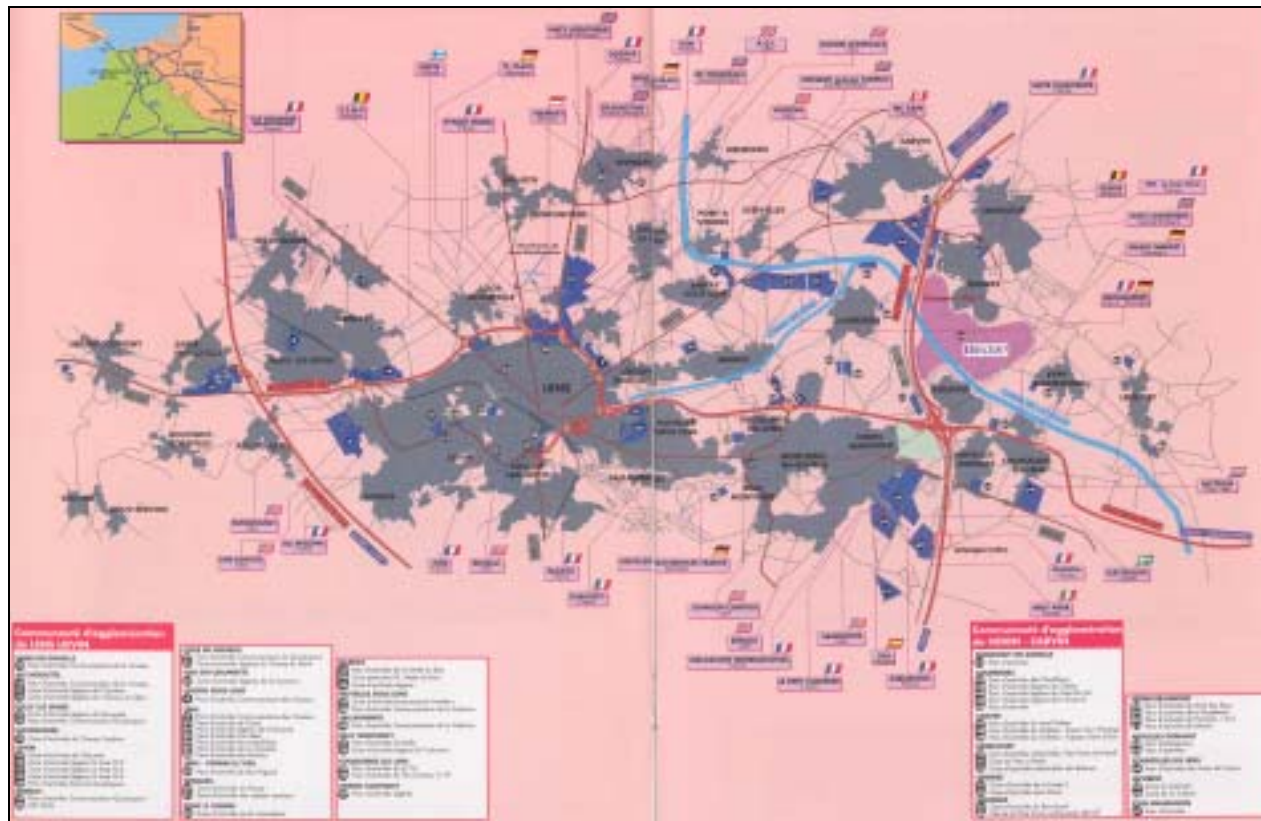


Cette zone s'étend sur 460 ha et compte d'ores et déjà 50 entreprises implantées. Parmi celles-ci, la Française de Mécanique occupe un terrain de 180 ha. Située en bord à voie d'eau (extrémité Nord), cette zone dispose encore d'espaces pour de nouvelles implantations.

Le port fluvial de Béthune-Beuvry se présente comme une zone d'activités industrielles multimodales. Géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Béthune, il dispose de nombreux équipements et espaces de stockages (conventionnel ou sous température dirigée). Il reste quelques possibilités d'implantation dans la zone industrielle portuaire (plusieurs hectares).

Les communautés d'agglomération de Lens-Liévin et Hénin-Carvin se situent dans l'arrondissement de Lens. La promotion de leurs espaces d'activités économiques est réalisée par la CCI de Lens et par la CCI d'Arras. La carte ci-dessous présente l'ensemble des parcs d'activités de l'arrondissement.

Carte 6 : Les parcs d'activités dans l'arrondissement de Lens - Source : CCI de Lens



Dans la **Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin**, deux parcs sont situés directement en bord à voie d'eau. Leurs caractéristiques majeures sont présentées ci-dessous :

Tableau 2 : Les parcs d'activités de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin proches de la voie d'eau

ZONES D'ACTIVITES	COMMUNE	ETAT D'ACHEVEMENT	SURFACE TOTALE	SURFACE AMENAGEE	SURFACE AMENAGEE DISPONIBLE	SPECIALISATION
La Motte du Bois	Harnes	Réalisée	145 ha	145 ha	15 ha	Parc industriel et logistique
ZA de la Canarderie	Pont-à-Vendin	Réalisée				

Le parc de la Motte du Bois dispose actuellement de 15 ha viabilisés, prêts à être commercialisés. Il bénéficie de possibles réserves foncières au sud de la zone aménagée aujourd'hui pour des développements futurs. Ces réserves peuvent être estimées à 60ha environ.

Ces terrains présentent l'intérêt d'être situés à l'arrière du **port fluvial de Harnes**. Celui-ci vient d'être équipé d'un nouveau quai à l'initiative des collectivités locales de Harnes et de Lens-Liévin. Des espaces en bord à canal sont disponibles pour l'implantation d'activités générant du trafic fluvial. Le port vient de faire l'objet d'un affermage à la CCI de Lille qui entend accroître sensiblement le trafic annuel de 140 000 tonnes.

Dans la **Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin**, on relève la réalisation de la plate-forme multimodale de Dourges DELTA3. Actuellement, trois parcs d'activités de la communauté d'agglomération se situent également à proximité de la voie d'eau.

Tableau 3 : Les parcs d'activités de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin proches de la voie d'eau

ZONES D'ACTIVITES	COMMUNE	ETAT D'ACHEVEMENT	SURFACE TOTALE	SURFACE AMENAGEE	SURFACE AMENAGEE DISPONIBLE	SPECIALISATION
ZAL du Chemy	Courrières	Réalisé				
ZAL Fosse 8	Courrières	Réalisé				
ZA du Château – Gare d'Eau	Carvin	Réalisé				
Delta 3	Dourges	En cours	76	0	0	Transport & Logistique

→ Les perspectives

Dans le secteur de Béthune/Lens, le transfert modal figure comme enjeu majeur du SRAVE. La mise en service prochaine de la plate-forme multimodale Delta 3 devrait largement contribuer à la réalisation effective de ces transferts modaux.

Les espaces d'activités en bord à voie d'eau sont aujourd'hui en grande partie commercialisés. On identifie cependant encore certaines réserves foncières, notamment dans le secteur du SIZIAF ainsi qu'au niveau de la Motte du Bois.

1.1.3.3 La Métropole Lilloise

Cet espace correspond au territoire couvert par la Communauté Urbaine de Lille. Il est traversé du sud au nord par la Deûle et la Lys frontalière.

→ Les enjeux identifiés dans le SRAVE

La métropole lilloise s'affirme progressivement comme une métropole européenne. Dans ce contexte, la voie d'eau participe de l'ensemble des enjeux d'aménagement de la métropole : gestion de l'eau, développement touristique, urbanisme, aménagement du territoire et transport-logistique...

En ce qui concerne la gestion de l'eau, l'important est de protéger les champs captants de l'agglomération. **Le Schéma Directeur des Terrains de Dépôts doit intégrer ces exigences.**

L'enjeu de l'aménagement de la voie d'eau concerne également la requalification urbaine de plusieurs secteurs de l'agglomération, comme à Roubaix, ainsi que le développement touristique (aviron, kayak, ports de plaisance).

Au sein de la métropole lilloise, la voie d'eau présente un intérêt majeur pour le transfert modal, le désengorgement du réseau routier et le développement durable de l'agglomération. La voie d'eau doit également contribuer à asseoir la vocation logistique de la métropole lilloise. L'agglomération est plus particulièrement concernée par le développement du transport de conteneurs ainsi que le transport de déchets. La liaison Seine-Nord contribuerait fortement à renforcer l'intérêt du fluvial pour la métropole lilloise.

Dans ce contexte, les zones d'activités existantes en bord de voie d'eau doivent être davantage tournées vers la voie d'eau. Les zones d'activités à créer sont à localiser en priorité à proximité des canaux.

→ Les espaces d'activités en bord à voie d'eau

Actuellement, 15 parcs d'activités sont recensés sur le territoire de la Communauté Urbaine de Lille, pour un total de 900 ha d'espaces d'activités. La majorité des parcs d'activités actuels (ZI de Seclin, ZI de la Pilaterie à Villeneuve d'Ascq, CRT à Lesquin) se situent à l'écart de la voie d'eau.

Carte 7 : Les parcs d'activités de la Communauté Urbaine de Lille Métropole

Les projets de nouveaux espaces d'activités au sein de la communauté urbaine se situent également à l'écart de la voie d'eau. Les projets d'aménagement privilégient généralement les axes autoroutiers majeurs de l'agglomération : A1, A23 et A27...

C'est le cas par exemple de la ZI à Templemars et Seclin au Sud du territoire, de la ZI de la Haute-Borne à Lesquin, ou encore de la future zone d'activité de Capinghem, située à proximité de l'échangeur entre l'A25 et la Rocade Nord-Ouest de Lille.

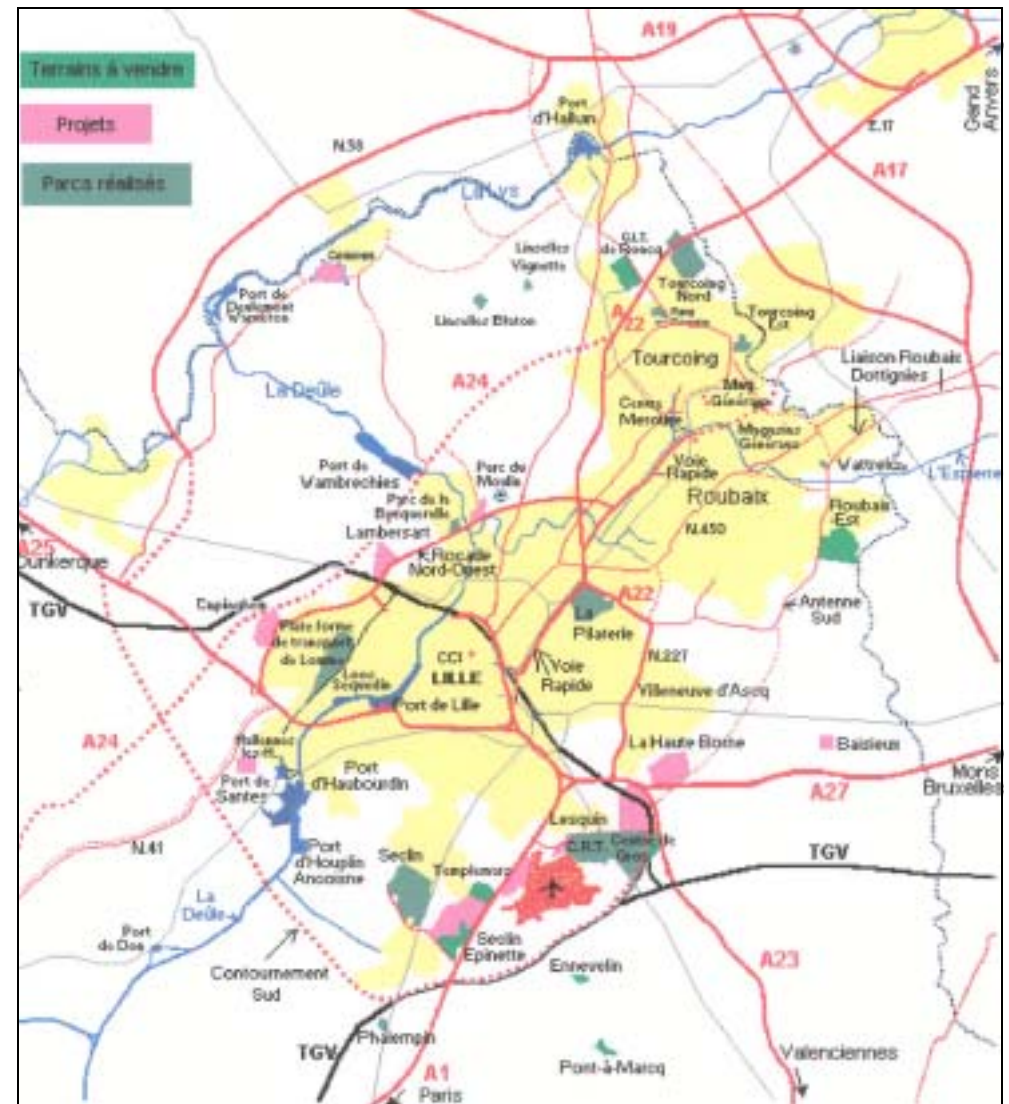
Il n'a pas été identifié de parc d'activités (actuel ou futur) à proximité des ports de Santes, Houplin-Ancoisne ou Wambrechies. Comines, sur la Lys frontalière, devrait accueillir une nouvelle zone d'activité. Cette zone ne se situe pas directement en bord à voie d'eau.

La carte ci-contre présente les principaux parcs d'activité de la Communauté Urbaine de Lille. Elle distingue également les parcs réalisés des parcs en projet.

→ Les perspectives

Au sein de la métropole lilloise, la voie d'eau répond à des enjeux multiples : aménagement du territoire, développement durable, développement du pôle logistique...

Ce territoire se caractérise pourtant par l'absence d'espaces d'activités en bordure de la voie d'eau. Les projets de nouveaux parcs se situent également à l'écart des canaux.



1.1.3.4 Arras-Douai

Ce secteur correspond aux territoires de la Communauté Urbaine d'Arras et de la Communauté d'Agglomération du Douaisis. Ces territoires sont traversés par la Scarpe et le Canal de la Sensée.

→ Les enjeux identifiés dans le SRAVE

Dans ce secteur, les enjeux liés à l'aménagement de la voie d'eau sont nombreux. En effet, Douai est à la fois le principal nœud du réseau fluvial régional et le siège historique de la batellerie en Nord-Pas de Calais. De plus, la fréquentation touristique de la voie d'eau est importante dans ce secteur.

Les enjeux majeurs identifiés par VNF concernent le développement de l'usage du transport fluvial par les industries locales, en particulier l'industrie automobile, pour les transports de pièces et de produits finis.

Un lieu de transbordement pour les trafics de vracs sur le canal à grand gabarit est également à identifier dans ce secteur.

L'agglomération arrageoise se situe en cul-de-sac de la Scarpe supérieure. Le développement des trafics de marchandises sur cette section est considéré comme plus difficile à réaliser. L'objectif demeure cependant de conforter l'activité existante sur ce canal.

Plus généralement, ce secteur est directement concerné par le projet Seine-Nord, dont la jonction avec le Canal de la Sensée serait réalisée à hauteur d'Aubigny-au-Bac.

→ Les espaces d'activités en bord à voie d'eau

A l'échelle de la Communauté Urbaine d'Arras, les parcs d'activités majeurs se situent principalement en périphérie de l'agglomération, au Nord-Est et au Nord-Ouest.

La principale zone d'activités est la **Zone Industrielle Est** sur les communes de Saint-Laurent-Blangy, Tilloy-les-Mofflaines et Arras. Dans son extrémité Nord, ce parc longe la Scarpe. Cette zone est la seule bénéficiant d'un bord à canal dans la Communauté Urbaine d'Arras.

Carte 8 : Les parcs d'activité de la Communauté Urbaine d'Arras

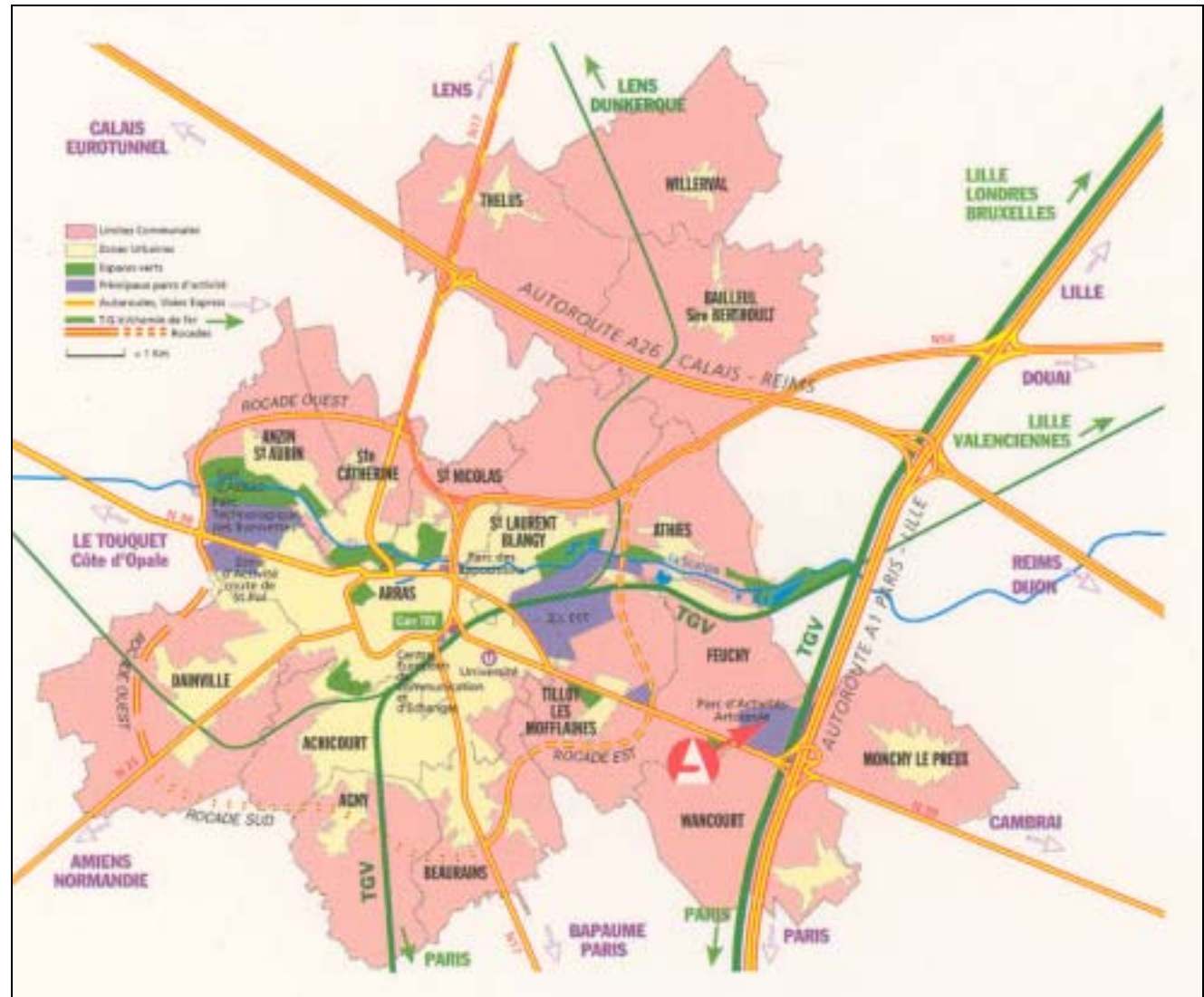
Dans l'Ouest de l'agglomération, le Parc Technologique des Bonnettes et la zone d'activités de la route de St-Pol sont en retrait de la voie d'eau.

Celle-ci paraît davantage réservée à des fonctions récréatives dans cette partie de l'agglomération.

Les parcs disposant de réserves d'espaces pour des implantations nouvelles et les futurs parcs d'activités sont localisés à l'Est, au plus près de l'autoroute A1.

C'est le cas en particulier de la zone **Artoipole**. Sur plus de 120 ha, ce parc est destiné à l'accueil d'entreprises industrielles et de logistique.

L'intérêt majeur de ce parc est lié à son positionnement à proximité d'un carrefour autoroutier important du Nord de la France.



Les zones d'activités sur le territoire du Douaisis sont commercialisées par le SMAEZI (Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Équipement des Zones Industrielles de la région de Douai).

Carte 9 : Les parcs d'activités du Douaisis



Les tableaux des pages suivantes présentent l'ensemble des surfaces aménagées ou en cours d'aménagement.

On note la diversité des tailles et vocations des zones d'activités.

L'industrie représente la plus grande cible d'implantation mais on note avec intérêt l'ouverture au tertiaire, à la logistique et aux activités technologiques des zones situées en périphérie de l'automobile.

Les zones d'activités de plus petite taille sont centrées sur l'implantation d'activités artisanales ou d'unités industrielles spécialisées (agro-alimentaire, classés).

Pour bien considérer les espaces stratégiques pour des implantations futures d'unités industrielles, il est intéressant de prendre en considération le degré d'occupation des zones.

Les principales réserves d'espaces d'implantation industrielle sont présentées en italique grisé.

Ces réserves sont essentiellement constituées par les zones de Cantin (35 ha) et Lambres-les-Douai (30 ha).

A cela pourrait s'ajouter une zone d'activité en cours d'étude à Lauwin-Planque (400 ha), à proximité de l'arrondissement de Lens.

Tableau 4 : Les espaces d'activités dans le Douaisis

ZONES D'ACTIVITES	COMMUNES	ETAT D'ACHEVEMENT	SURFACE TOTALE	SURFACE AMENAGEE	SURFACE AMENAGEE DISPONIBLE	SPECIALISATION
Haute Rive	Cuincy	Réalisée	6 ha	6 ha	4,7 ha	parc technologique
L'Ermitage	Lambres	dossier de création (aménagée en 1999)	30 ha	0 ha	0 ha	locaux ind. Artisanaux et imm. de service logistique
Escarpelle	Roost-Warendin	Projet	17 ha	0 ha	0 ha	industrielle, artisanale
Bonnet	Lallaing	Projet	20 ha	1,5 ha	18,5 ha	industrielle, artisanale
Les Près Loribes	Flers-Auby	Extension	52 ha	52 ha	10 ha	industrielle et tertiaire (commerces et services)
Belleforière	Roost-Flers	Commercialisable	6 ha	6 ha	3 ha	industrielle et artisanale
Saint-René	Guesnain	Achévé	6 ha	6 ha	0 ha	industrielle et artisanale
Château d'eau	Auby	ZAC créée	9 ha	9 ha	6,5 ha	industrielle
Cantin	Cantin	en projet	35 ha	0 ha	0 ha	industrielle
Dejardin	Sin le Noble	Projet	17 ha	0 ha	0 ha	industrielle
Usine Renault	Cuincy-Lambres	Commercialisable	400 ha	52 ha	52 ha	industriel
La Brayelle	Cuincy	Commercialisable	10 ha	10 ha	0 ha	industrie, entrepôt, négoce, service
Horizon 2000	Brebières	Commercialisable	17 ha	17 ha	4,7 ha	industrie agro-alimentaire
Le Raquet	Douai-Sin le Noble	dossier de création en cours	200 ha	0 ha	0 ha	ind. commercial et habitat
Frais-Marais	Douai	Projet	30 ha	0 ha	0 ha	Ets classés à contraintes administratives fortes
RN43	Férin	dossier de création	30 ha	0 ha	0 ha	Commerciale
Raches	Raches	concertation faite	4 ha	2 ha	0,5 ha	Commerciale
Le Luc	Dechy	ZAC créée en 98 (aménagée en 1999)	70 ha	40 ha	39 ha	artisanat, commerces non alimentaires, PME, entreprises logistiques et grosses entreprises embranchées fer
Douai-Dorignies	Douai-Flers	Commercialisable	100 ha	100 ha	1 ha	activités industrielles et de négoce
Lauwin-Planque		En projet	400 ha			

Tableau 5 : Les entreprises des parcs d'activités du Douaisis

SURFACE TOTALE (HA) / ZAC	PARC TECHNO	ARTISANAL / LOGISTIQUE	INDUS ET ARTISANAL	INDUSTRIEL ET TERTIAIRE	INDUSTRIEL LOGISTIQUE	INDUSTRIEL AGRO	COMMERCIAL & HABITAT	ETS CLASSES	TOTAL		
Cuincy Haute Rive	6								6		
Lambres l'Ermitage		30							30		
Roost-Warendin			17						17		
Lallaing Bonnet			20						20		
Flers-Auby Les prés	loribes			52	350				402		
Roost-Flers			6						6		
Auby					9				9		
Cantin					150				150		
Sin le Noble					17				17		
Cuincy-Renault					52				52		
Cuincy La Brayelles		10							10		
Brebières Horizon							17		17		
Douai Sin le Noble Le Raquet								200	200		
Douai Frais-Marés								30	30		
Férin RN43							30		30		
Raches							4		4		
Dechy Le luc			70						70		
Douai Dorignies					100				100		
Total	6	40	113	52	578	100	17	34	200	30	1170
%	0,5%	3,4%	9,7%	4,4%	49,4%	8,5%	1,5%	2,9%	17,1%	2,6%	

→ Les perspectives

Dans le cadre de la réflexion menée sur le SRAVE, VNF et ses partenaires ont identifié comme priorité le développement de l'usage de la voie d'eau par les entreprises industrielles locales, notamment du secteur de l'automobile.

Dans l'arrondissement de Douai, d'importants espaces d'activités se situent dès à présent à proximité du Canal à Grand Gabarit (Usine Renault, Zone de l'Ermitage, Les Près Loribes...). De plus, ce territoire projette l'aménagement de zones directement en bord à voie d'eau, comme à Cantin (35ha). Un potentiel intéressant de transfert modal dans ce secteur apparaît possible.

1.1.3.5 Le Valenciennois

Le Valenciennois couvre le territoire des communautés d'agglomération de Valenciennes Agglomération et de la Porte du Hainaut. Ces agglomérations sont traversées du sud au nord par l'Escaut à grand gabarit.

→ Les enjeux identifiés dans le SRAVE

Le SRAVE fait état de perspectives de développement liées à la voie d'eau à la fois « riches et multiples ». Elles concernent le tourisme, l'urbanisme et l'aménagement du territoire, le transport...

Dans le secteur transport, le développement attendu du trafic est lié à la mise à grand gabarit (3 000 tonnes) du Bas Escaut ainsi qu'à la réouverture du Canal Condé-Pommeroeul.

Ces aménagements permettent de considérer un développement important de la multimodalité dans le Valenciennois. Des études en cours devraient permettre d'identifier les conditions de mise en œuvre de ces transferts modaux.

Le développement des flux industriels constitue également un enjeu majeur dans le secteur. L'automobile représente ici aussi un réservoir de trafic important comme le montre Toyota.

Des aménagements sont à prévoir pour faciliter ces transferts vers la voie d'eau, au niveau de plusieurs parcs d'activités d'ores et déjà identifiés : Denain, Fresnes, Saint-Saulve ou encore Prouvy.

→ Les espaces d'activités en bord à voie d'eau

Les communautés d'agglomération de Valenciennes Agglomération et de la Porte du Hainaut se situent toutes deux dans l'arrondissement de la CCI de Valenciennes.

Sur le territoire de la **communauté d'agglomération de Valenciennes**, trois parcs se situent bord à voie d'eau. Cependant, les parcs « Europe » et de Bruay Saint-Saulve ne disposent plus d'espace libre. De plus, ils sont fortement enserrés dans le tissu urbain et présentent une accessibilité difficile.

Le parc « Parc » situé sur la commune de Condé sur Escaut est encore à l'état de projet.

Sur le territoire de la **communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut**, les parcs d'activités se situent à l'écart de la voie d'eau.

Seul le **P.A.L.D** – Parc d'Activités Logistiques de Denain – dispose d'un bord à canal. Ce parc, d'une superficie totale de 90 ha, n'est pas encore viabilisé aujourd'hui.

Dans l'arrondissement, les principaux espaces d'activités futurs se localisent dans le **Parc du Hérin**, en bordure de l'autoroute A2. D'une superficie actuelle de 130 ha, il pourrait atteindre dans son extension maximale 250 ha. Aujourd'hui, seuls 25 ha sont occupés, principalement pour le centre de pièces de rechange DAIMLER.

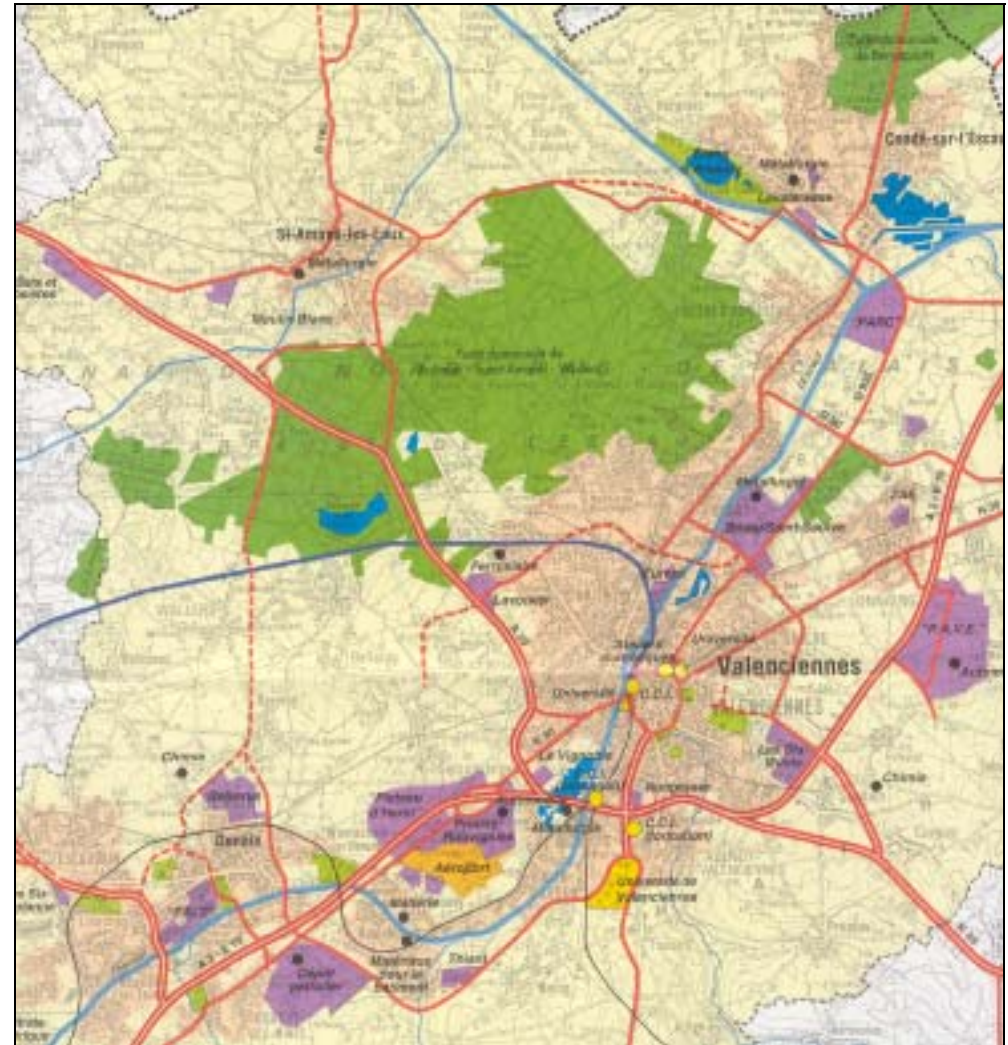
→ Les perspectives

Le développement du transport fluvial et de la multimodalité est un enjeu majeur dans le secteur de Valenciennes.

Les principaux parcs situés en bord à voie d'eau sont aujourd'hui remplis tandis que les espaces d'activités futurs se situent généralement à l'écart du Canal, sauf Denain dont la réalisation n'est pas encore engagée.

L'arrondissement de Valenciennes dispose avec Prouvy d'un site de transbordement fluvial intéressant pour le développement de la multimodalité dans ce secteur.

Carte 10 : Les parcs d'activités dans l'arrondissement de Valenciennes



1.1.3.6 Le Cambrésis

Le Cambrésis correspond au territoire de l'arrondissement de Cambrai. Il est traversé du Sud au Nord par le Canal de Saint-Quentin. Ce territoire est marqué par la proximité du Canal du Nord et du fuseau du futur Canal Seine-Nord.

→ Les enjeux identifiés dans le SRAVE

Parmi les enjeux identifiés localement par le SRAVE figure la valorisation des équipements locaux dédiés au fret. Toutefois, cette valorisation est considérée comme dépendante de la réalisation de la liaison Seine-Nord et d'opérations d'aménagement des zones d'activités sur Marquion et Cambrai.

→ Les espaces d'activités en bord à voie d'eau

Cambrésis Développement Economique, organisme de promotion du territoire de la communauté d'agglomération de Cambrai, propose 10 parcs d'activités dont 9 disposent encore à ce jour de réserves foncières ou d'extension prévues.

La carte ci-contre présente de façon schématique la localisation de ces parcs d'activité dans la communauté d'agglomération.

Ces dix parcs représentent ensemble 316 ha, dont 55 ha sont actuellement disponibles. Les extensions prévues sont de l'ordre de 200 ha.

Les parcs d'Actipôle (97ha) et de Caudry (85ha) se distinguent des autres par leur superficie majeure. De plus, des extensions sont prévues pour chacun de ces deux parcs, respectivement 107ha et 59ha. Les autres parcs avec des espaces disponibles ont tous une superficie inférieure à 23ha.

Carte 11 : Les parcs d'activités du Cambrésis – Source : Cambrésis Développement 2002



Le parc de Masnières, d'une superficie de 15ha, est la seule zone d'activités de la communauté d'agglomération de Cambrai située en bord à voie d'eau. On identifie en 2003, 11 ha de terrain disponible dans ce parc.

Quelques aménagements seraient toutefois nécessaires pour valoriser économiquement ce bord à voie d'eau.

→ Les perspectives

Le SRAVE identifie l'importance de la liaison Seine-Nord et de certains aménagements sur les parcs d'activités locaux pour le développement du transport fluvial dans l'arrondissement de Cambrai.

Les espaces d'activités proches de la voie d'eau sont aujourd'hui limités dans l'arrondissement, ce qui restreint aujourd'hui les transferts de trafics autres que céréaliers sur le mode fluvial.

1.1.3.7 Le Val de Sambre

Le Val de Sambre couvre l'extrémité Est du territoire régional, de Landrecies jusque Jeumont en passant par Aulnoye-Aymeries et Maubeuge.

→ Les enjeux identifiés dans le SRAVE

Les enjeux d'aménagement de la voie d'eau dans ce secteur sont principalement liés au tourisme. Le potentiel de développement du trafic de marchandises dans cette zone semble plus limité (possibilité identifiée de gagner un trafic de sable).

La Sambre est davantage considérée comme un axe secondaire, à gabarit réduit, permettant de joindre la Meuse aux secteurs céréaliers de l'Est de la France.

→ Les espaces d'activités en bord à voie d'eau

Il n'a pas été possible d'obtenir de document récapitulatif des zones d'activités du territoire de la CAMVS (Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre). Celle-ci nous a précisé oralement ne pas disposer de zones d'activité en bordure de la voie d'eau. La

principale réserve foncière pour des implantations d'entreprises est située sur le territoire de Feignies (surface totale de l'ordre de 50 ha) et n'est pas accessible par le canal.

→ Les perspectives

Les principaux enjeux d'aménagement de la voie d'eau dans le secteur du Val de Sambre ne concernent pas directement le développement du transport fluvial de marchandises. Le gabarit réduit de la voie et l'absence de liaison forte entre les parcs d'activités communautaires et la voie d'eau ne permettent pas d'envisager un accroissement majeur du transport fluvial au sein de ce territoire.

1.1.3.8 Synthèse sur les espaces d'activités bord à voie d'eau

Le développement du transport fluvial et le renforcement de la multimodalité constituent des enjeux forts identifiés dans le SRAVE pour les différents sous-territoires régionaux.

A l'échelle de la Métropole Lilloise, la voie d'eau joue également un rôle important dans d'autres domaines, en particulier l'urbanisme, l'aménagement du territoire ou encore le développement touristique. A l'inverse, l'enjeu de l'aménagement de la voie d'eau ne se situe qu'au niveau touristique dans le Val de Sambre.

Face à ces enjeux territoriaux, il apparaît que **les zones d'activités situées à proximité de la voie d'eau sont peu nombreuses dans le Nord - Pas de Calais**. Les arrondissements de Dunkerque, de Lens et Douai présentent les potentiels les plus intéressants, grâce à leurs parcs d'activités et à leurs industries, situés en partie à proximité du canal à grand gabarit.

A l'avenir, plusieurs espaces d'implantation présentent un intérêt majeur. Il s'agit en particulier de la plate-forme multimodale de Dourges **DELTA3 et des zones d'activités attenantes**, de la **Zone de l'Ermitage** et de celle de **Cantin** dans l'arrondissement de Douai. Ces zones sont toutes à des stades plus ou moins avancées de leur aménagement.

A moyen terme, on identifie l'intérêt de la réserve foncière de la **Zone du Smetz à Arques** qui devrait couvrir une superficie de près de 150 ha au bord du canal à grand gabarit, et de celle du **P.A.L.D à Denain**.

1.2 La Population

La population de la région Nord - Pas de Calais était de **3 996 588 habitants en 1999**³. Le Nord, premier département français par sa population, compte 2 555 020 habitants et le Pas-de-Calais, au cinquième rang, en compte 1 441 568.

Bien qu'en constante diminution, la part des jeunes de moins de 20 ans est encore de 28,0 % en 1999, ce qui fait de la Région Nord - Pas de Calais la région la plus jeune de France.

Les études prospectives de l'INSEE ne prévoient pas d'accroissement de population dans le Nord - Pas de Calais dans les 20 années à venir mais plutôt une légère diminution.

1.3 Le Social et l'emploi

Au 31 décembre 2001⁴, **le taux de chômage était de 12,8 %** en données corrigées des variations saisonnières dans le Nord – Pas de Calais contre 9 % au niveau national. Le nombre de demandeurs d'emploi s'élève à **198 564** pour la Région Nord – Pas de Calais.

Depuis dix ans, le taux de chômage suit la même évolution qu'au plan national mais se situe quatre points environ (3,8) au-dessus. Cependant, 2001 s'est traduit par une stabilisation du chômage, faisant suite à sa décrue très significative, amorcée en 1997 (16,4 %).

Les différences entre les zones d'emploi sont fortes : les taux sont compris entre 7,4 % dans la Flandres-Lys et 15,9 % pour le Sambre-Avesnois.

Sur un plan général, cette évolution cache d'importantes disparités entre les catégories socioprofessionnelles.

³ Tableaux Economiques Régionaux du Nord – Pas-de-Calais, Insee, Edition 2000

⁴ Bilan Socio-économique 2001, INSEE Nord – Pas-de-Calais

1.4 L'Économie et les Entreprises

Au début des années 1970, le Nord – Pas de Calais était la région la plus industrielle de France. Le poids de l'industrie dans le PIB s'élevait alors à 47,5 %, au dessus de la moyenne nationale qui était de 36,2 %.

1.4.1 Une tertiarisation de l'économie du Nord – Pas de Calais

Durant ces dernières années, on note en Région Nord Pas de Calais, le **poids croissant du secteur Tertiaire** qui passe de 36 à 63 % de l'effectif salarié total.

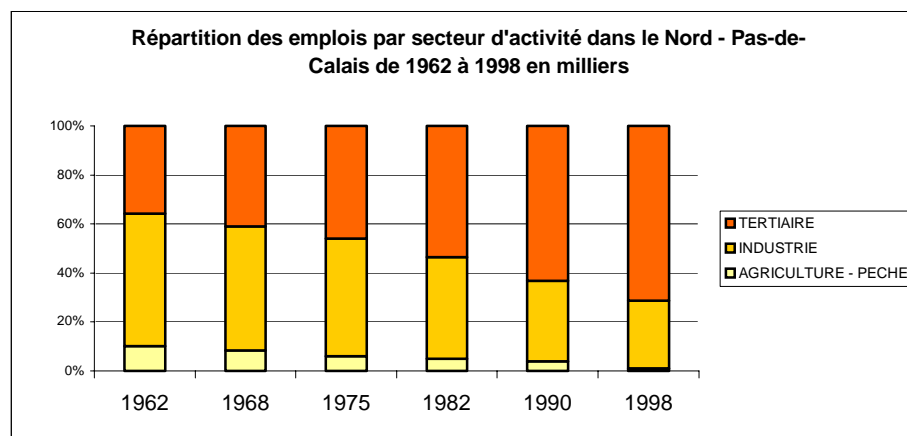
Tableau 6 : Evolution sectorielle de l'emploi salarié en Nord-Pas de Calais [1962-1998]

Secteur d'activité	1962		1968		1975		1982		1990	
	Milliers	Part	Milliers	Part	Milliers	Part	Milliers	Part	Milliers	Part
<i>Agriculture – Pêche</i>	134,4	10,2%	110,7	8,3%	82,3	6,0%	67,3	5,0%	50	3,8%
<i>Industrie</i>	714,9	54,1%	678,9	50,8%	662	48,1%	552,7	41,4%	430	33,1%
<i>Tertiaire</i>	471,5	35,7%	547,9	41,0%	630,6	45,9%	715,3	53,6%	820	63,1%
Emploi total	1 320,80	100,0%	1 337,50	100,0%	1 374,90	100,0%	1 335,30	100,0%	1 300,00	100,0%

Source : INSEE, TER, 1991 et 2000

La part de l'industrie passe quant à elle de 54 à 28 % en terme d'effectifs salariés.

Graphique 1 : Evolution de la répartition sectorielle de l'emploi en Nord - Pas de Calais



Cette évolution est comparable à celle connue dans les économies développées en général et en France en particulier.

Ces constatations se retrouvent au niveau de la **valeur ajoutée brute par branche d'activité** :

Tableau 7 : Valeur Ajoutée par secteur en Nord-Pas de Calais et en France en 1999

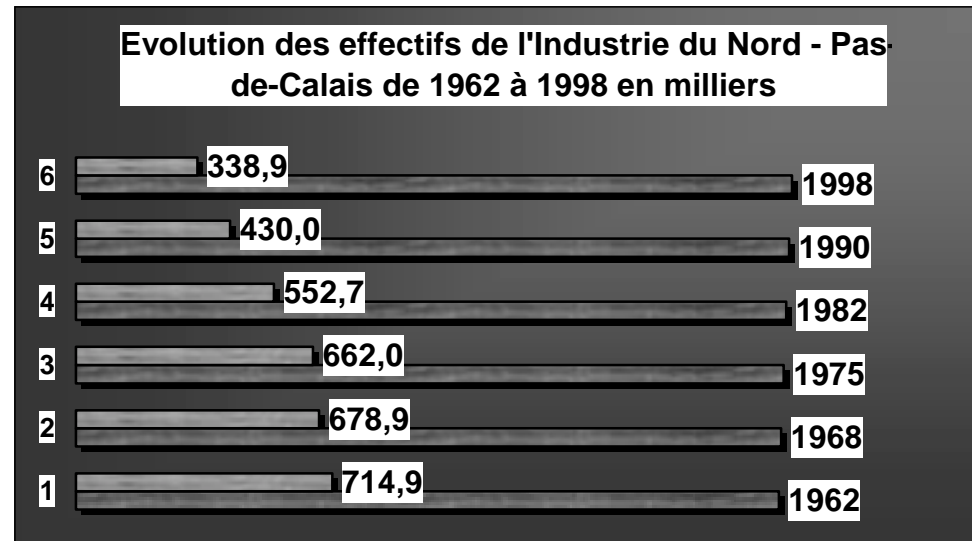
En Mia FF et en %	Agriculture	Industrie	Tertiaire	Total VAB
Nord- Pas de Calais	10,5 2,5 %	126,6 30,1 %	282,2 67,4 %	419,3 100,0 %
France métropolitaine	246,5 3,2 %	1 910,3 24,9 %	5 545,9 71,9 %	7 702,7 100,0 %

Source : INSEE, TER, 2000

1.4.2 Un tissu industriel en mutation

L'industrie de la Région Nord – Pas de Calais se situe aujourd'hui au 3^{ème} rang national.

Graphique 2 : Evolution des effectifs dans l'industrie régionale 1962-1998



La région doit en partie cette position favorable au développement d'activités avales de ses anciennes industries motrices qu'étaient le textile, le charbon et l'acier.

Ces trois secteurs ont effet permis le développement local de diverses activités importantes telle que la carbochimie, l'industrie de l'habillement (élargie à la VPC), la fonderie, le travail des métaux, le construction mécanique...

La fermeture des mines et la chute des effectifs employés dans l'industrie textile ont aussi été en partie compensés par le développement de nouveaux secteurs comme l'automobile et d'autres industries de biens d'équipement.

D'autres industries telles que l'agro-alimentaire ou celles des biens intermédiaires comme la chimie, ou les minéraux génèrent aussi un grand nombre d'emplois.

L'évolution de la répartition des emplois par secteur d'activité (en milliers) de 1962 à 1998 permet de visualiser les tendances de ces dernières décennies.

Tableau 8 : Evolution de la répartition des emplois par secteurs d'activité industrielle 1962-1998 (en milliers)

Secteur d'Activité	1962	1968	1975	1982	1990	1998
Industrie de l'énergie	125,1	103,7	58,1	36,5	20,0	12,6
Industrie agroalimentaire	50,6	50,2	49,6	47,1	43,0	36,5
Industrie de biens intermédiaires	129,5	145,0	175,3	135,1	103,0	118,9
Industrie de biens d'équipement	98,1	81,3	104,6	104,4	80,0	69,5
Industrie de biens de conso.	211,3	195,3	171,0	126,7	99,0	35,9
Industrie du BTP	100,3	103,4	103,4	102,9	85,0	65,5
Ensemble Industrie	714,9	678,9	662,0	552,7	430,0	338,9
TERTIAIRE	471,5	547,9	630,6	715,3	820,0	871,7
AGRICULTURE - PECHE	134,4	110,7	82,3	67,3	50,0	12,6
TOTAL Emplois	1 320,8	1 337,5	1 374,9	1 335,3	1 300,0	1 223,2

Source : INSEE, TER – 1991 et 2000

Le tableau ci-dessus montre des évolutions différentes entre les secteurs d'activité.

1.4.3 Un tissu productif diversifié

Ce tableau représente l'emploi salarié par secteur d'activité au 31 décembre 2000.

Tableau 9 : Répartition de l'effectif salarié en Nord-Pas de Calais et en France au 31/12/2000

NES 36		Activité	Nord -Pas de Calais		France	
EA		Agriculture, Sylviculture, Pêche	956	0,10%	10 353	0,07%
EB		Industries agricoles et alimentaires	38 239	4,00%	528 881	3,41%
EC		Industries des biens de consommation	31 520	3,29%	693 054	4,47%
	C1	Habillement, Cuir	8 111	0,85%	137 933	0,89%
	C2	Edition, Imprimerie, reproduction	11 220	1,17%	206 620	1,33%
	C3	Pharmacie, parfumerie et produits d'entretien	4 199	0,44%	143 201	0,92%
	C4	Industrie des équipements du foyer	7 990	0,84%	205 300	1,32%
ED		Industrie automobile	27 238	2,85%	289 684	1,87%
EE		Industrie des biens d'équipement	45 505	4,76%	817 422	5,27%
	E1	Construction navale, aéronautique et ferroviaire	4 950	0,52%	126 055	0,81%
	E2	Industrie des biens d'équipement mécanique	32 883	3,44%	433 507	2,79%
	E3	Industrie des équipements électriques et électroniques	7 672	0,80%	257 860	1,66%
EF		Industrie des biens intermédiaires	125 053	13,07%	1 479 512	9,54%
	F1	Industrie des produits minéraux	20 691	2,16%	170 277	1,10%
	F2	Industrie textile	24 864	2,60%	119 538	0,77%
	F3	Industrie du bois et du papier	12 494	1,31%	169 564	1,09%
	F4	Chimie, caoutchouc, plastique	21 393	2,24%	359 335	2,32%
	F5	Métallurgie et transformation des métaux	39 210	4,10%	463 309	2,99%
	F6	Industrie des composants électriques et électroniques	6 401	0,67%	197 489	1,27%
EG		Energie	3 748	0,39%	71 516	0,46%
	G1	Production de combustibles et de carburants	1 228	0,13%	27 648	0,18%
	G2	Production et distribution d'eau, de gaz et d'électricité	2 520	0,26%	43 868	0,28%
EH		Construction	74 747	7,81%	1 221 457	7,87%
		Secondaire	347 006	36,27%	5 111 879	32,95%

Source : UNEDIC, 2002

NES 36		Activité	Nord -Pas de Calais		France	
EJ		Commerce	185 215	19,36%	2 891 117	18,63%
	J1	Commerce et réparation automobile	23 295	2,43%	416 555	2,68%
	J2	Commerce de gros	52 345	5,47%	975 819	6,29%
	J3	Commerce de détail, réparation	109 575	11,45%	1 498 743	9,66%
EK		Transport	47 491	4,96%	748 627	4,82%
EL		Activités financières	27 947	2,92%	556 782	3,59%
EM		Activités immobilières	12 147	1,27%	327 192	2,11%
EN		Services aux entreprises	154 163	16,11%	2 804 606	18,08%
	N1	Postes et télécommunication	1 115	0,12%	59 993	0,39%
	N2	Conseil et assistance	56 859	5,94%	1 201 474	7,74%
	N3	Services opérationnels	94 699	9,90%	1 499 862	9,67%
	N4	Recherche et développement	1 490	0,16%	43 277	0,28%
EP		Services aux particuliers	54 910	5,74%	1 192 190	7,68%
	P1	Hôtels et restaurants	33 218	3,47%	738 202	4,76%
	P2	Activités récréatives, culturelles et sportives	11 946	1,25%	272 209	1,75%
	P3	Services personnels et domestiques	9 746	1,02%	181 779	1,17%
EQ		Education, santé, action sociale	98 660	10,31%	1 388 554	8,95%
	Q1	Education	20 455	2,14%	256 298	1,65%
	Q2	Santé, Action sociale	78 205	8,17%	1 132 256	7,30%
ER		Administration	29 219	3,05%	494 344	3,19%
	R1	Administration publique	15 260	1,59%	213 771	1,38%
	R2	Activités associatives et extra-territoriales	13 959	1,46%	280 573	1,81%
		Tertiaire	609 752	63,73%	10 403 412	67,05%
		TOTAL	956 758	100,00%	15 515 703	100,00%

Source : UNEDIC, 2002

L'industrie **textile** reste un secteur d'emploi assez important dans la Région (2,6%) en terme d'effectif par rapport au niveau national (0,77%).

L'industrie des **produits minéraux** connaît la même tendance principalement en raison de l'importance des effectifs de ARC International - ex Verrerie Cristallerie d'Arques- (11000 emplois).

Plus généralement, les industries des biens intermédiaires tiennent une place essentielle dans la Région puisque les taux d'effectif de la **métallurgie et la transformation des métaux** (4,1% de l'emploi régional, contre 2,99 % au niveau national) et de l'industrie du **bois et du papier** sont supérieurs à la moyenne nationale.

Ces industries ne sont pas les seules à composer le tissu productif régional. Les industries **agroalimentaires** représentent près de 4% de 4 % de l'emploi régional (alors que le taux d'emploi de la France est de 3,41%).

De même, l'industrie **automobile**, qui emploie 2,85 % de la population active de la Région, connaît une surreprésentation de près de 1 point par rapport au taux d'emploi de la France dans ce secteur.

Enfin les industries des **biens d'équipement mécanique** sont elles aussi un secteur d'emploi important dans la Région (3,44 % comparé à 2,79 % à l'échelle nationale).

Le secteur tertiaire, et notamment **la grande distribution et la VPC**, occupe également une place prépondérante en matière d'effectifs. Le commerce représente un taux d'emploi de 19,36 % dans la Région Nord – Pas de Calais contre 18,63 % au niveau national.

La structure de la Valeur Ajoutée Brute par branche d'activité des cinq premières régions en 1998 nous permet de constater que le Nord – Pas de Calais est la **quatrième** région de France, avec une **V.A.B. totale de 419,3 milliards de Francs**, soit environ 5,5 % de la France métropolitaine.

Tableau 10 : Structure de la Valeur Ajoutée dans les régions françaises

	V.A.B. Mia de Francs courants	Agri.	Industrie	Const.	Services marchands	Services administrés	Ens.
Ile de France	2189,4	0,2	15,4	3,6	64,5	16,2	100,0
Rhône Alpes	749	1,8	25,6	4,6	49,3	18,8	100,0
PACA	535,2	2,6	13,4	4,1	54,8	25,1	100,0
Nord - Pas-de-Calais	419,3	2,5	26,0	4,2	44,7	22,6	100,0
Pays de la Loire	367,9	5,2	23,8	5,3	45,6	20,0	100,0
France métropolitaine	7 702,0	3,2	20,5	4,3	51,7	20,3	100,0

Source : INSEE, TER, 2000

Le détail par branche d'activité montre l'importance de l'**industrie** pour laquelle la V.A.B. régionale est supérieure de 5,5 points à la V.A.B nationale. Pour plus de précision, la valeur ajoutée des secteurs d'activité de cette branche en 1995 est présentée ci-dessous :

Tableau 11 : Valeur ajoutée par secteur d'activité en Nord-Pas de Calais et en France

Secteur d'activité	Région NPDC	% Région / France
Habillement, cuir	2 178	7,1
Edition, Imprimerie, Entretien	2 809	5,3
Pharmacie, parfumerie	2 821	4,0
Industries des équipements du foyer	1 362	3,2
Industrie automobile	6 277	8,0
Construction navale, aéronautique, ferroviaire	1 231	3,0
Industries des biens d'équipement mécanique	6 216	6,4
Industries des équipements électrique et électronique	2 019	2,6
Industrie des produits minéraux	6 828	12,6
Industrie textile	5 609	19,6
Industrie du bois et du papier	4 150	9,7
Chimie, Caoutchouc, Plastiques	10 049	7,9
Métallurgie et transformation des métaux	11 384	11,7
Industrie des composants électrique et électroniques	2 092	3,7
Total industries hors IAA et hors énergie	65 025	7,3

Source : INSEE, TER, 2000

Trois secteurs sont surreprésentés par rapport à la moyenne nationale (7,3 %). On retrouve l'industrie **textile**, l'industrie des **produits minéraux** et la **métallurgie et transformation des métaux**. L'industrie du **bois et du papier**, l'industrie **automobile** sont aussi des secteurs majeurs de l'emploi régional tout comme la **chimie et la mécanique**. Ces secteurs sont donc prépondérants en terme d'effectifs et de valeur ajoutée.

L'implantation de grandes unités de construction automobile comme Toyota à Valenciennes ou Sevelnord ont constitué des événements moteurs pour l'économie régionale. Ces grandes industries ont favorisé des implantations connexes comme celle des équipementiers automobiles ou des centres de pièces détachées (Daimler à Valenciennes). Elles ont également permis de stabiliser des activités amont plus anciennes telles que la sidérurgie, la métallurgie, le verre pour les pare-brise, le textile pour les sièges, les plastiques, la construction mécanique, les peintures.

1.4.4 Un commerce extérieur massif

Le commerce extérieur du Nord Pas de Calais est légèrement excédentaire en valeur. Il est particulièrement important en tonnage.

Tableau 12 : Le commerce extérieur de la région Nord - Pas de Calais en 1999 (en milliers de tonnes)

En millier de tonnes	Importations		Exportations	
	Région	Région / France	Région	Région / France
Produits agricoles, sylvicoles et piscicoles	788,7	8,4	3 420,8	7,7
Produits des industries agricoles et alimentaires	2 876,4	11,2	5 738,4	21,5
Habillement, cuir	113,8	15,0	31,5	11,3
Produits de l'édition, imprimés ou reprod.	79,6	13,2	88,0	19,5
Prod. Pharma., parfum., entretien	82,6	5,5	105,2	6,4
Equipements du foyer	186,2	8,1	103,5	8,9
Produits de l'industrie automobile	207,4	5,2	746,8	13,7
Bateaux, avions, trains, motos	138,2	30,5	83,8	12,4
Equipements mécaniques	193,4	6,7	192,6	7,3
Equipements électriques et électroniques	18,7	2,7	11,6	2,0
Produits minéraux	21 694,0	42,2	2 955,9	10,8
Produits de l'industrie textile	256,5	22,2	277,4	28,9
Produits en bois, papier ou carton	1 998,7	13,4	1 030,8	9,5
Prod. chimiques, caoutchouc ou plastique	3 617,1	12,6	2 577,2	10,2
Métaux et produits métalliques	4 173,0	16,6	5 927,0	22,5
Composants électriques et électroniques	92,2	10,2	153,1	14,9
Combustibles et carburants	30 896,9	19,7	2 736,2	14,4
Eau, gaz, électricité	0,0	0,0	0,0	0,0
Divers	2,0	5,6	2,4	10,5
Total	67 415,7	20,6	26 182,4	13,4

Source : Tableaux Economiques Régionaux 2000

Ce tableau permet de constater que l'activité économique de la Région Nord – Pas de Calais génère un commerce extérieur 2 à 4 fois plus important que son poids économique à l'échelle nationale (5%).

Pour les importations, trois secteurs régionaux sont très importants.

- L'industrie des produits minéraux.
- La construction navale, aéronautique et ferroviaire.
- L'industrie des produits textiles.

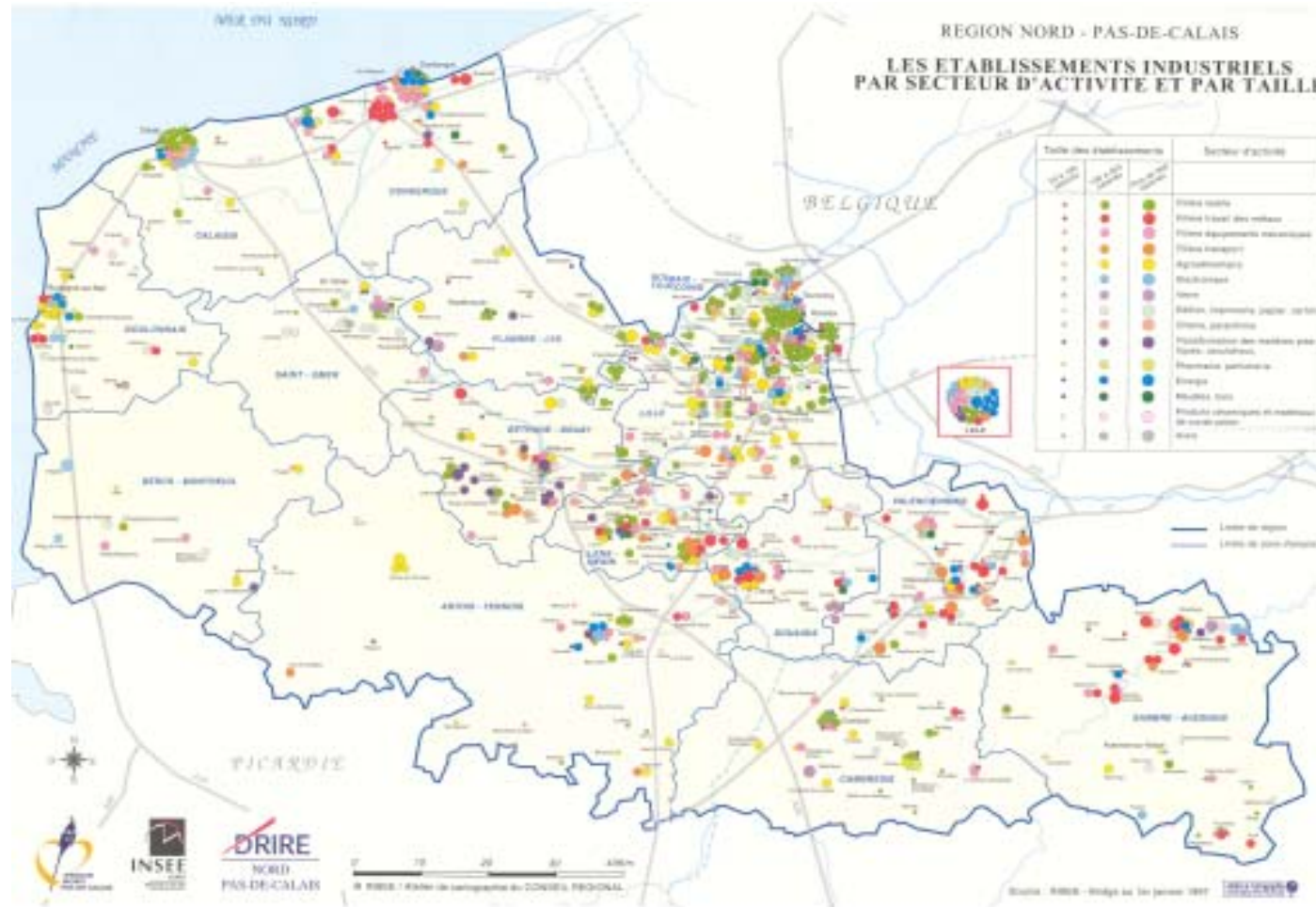
Pour les exportations, sept secteurs dépassent la moyenne de la région par rapport au niveau national.

- Les produits de l'industrie textile.
- Les produits agroalimentaires.
- La métallurgie et les produits métalliques.
- L'édition, imprimerie et reproduction liée à l'implantation de l'Imprimerie Nationale.
- L'industrie des composants électriques et électroniques.
- Les industries de production de combustibles et de carburants.
- L'industrie automobile.

1.4.5 Un Tissu économique polarisé autour de Lille, la Dorsale Minière et le Littoral

La cartographie présentée permet de bien identifier l'importance du tissu économique de la région Lilloise et du bassin minier, de Béthune à Valenciennes. On identifie de plus l'importance de Dunkerque et du Littoral.

Carte 12 : Les établissements industriels du Nord - Pas de Calais par secteur d'activité



1.4.6 Les principales entreprises des secteurs concernés

Au 1^{er} janvier 1999, on dénombre 119 384 établissements non agricoles non financiers dans le Région Nord – Pas-de-Calais, soit 4,3 % des établissements nationaux.

Tableau 13 : répartition des entreprises régionales par taille et par activité au 01/01/99

Nb Salariés	0	1 à 9	10 à 49	50 à 199	200 à 499	500 et +	TOTAL
Activité							
Industries agricoles alimentaires	881	2 483	300	88	28	6	3 786
Indust. biens consommation	907	1 046	440	98	19	7	2 517
Industrie automobile	23	58	30	8	6	6	131
Indust. biens d'équipement	496	1 119	606	142	26	5	2 394
Indust. biens intermédiaires	830	1 594	1 053	329	83	28	3 917
Energie	236	29	39	24	7	12	347
Construction	2 971	6 131	1 294	173	10	3	10 582
TOTAL Industrie	6 344	12 460	3 762	862	179	67	23 674
TOTAL tous secteurs	52 035	55 574	9 625	1 715	334	101	119 384
TOTAL France (00)	1 346 642	1 186 562	205 496			1 620	2 740 320

Source : TER, INSEE, Edition 2000

Le tableau de la page suivante reprend les grands établissements de la Région en 1998.

Tableau 14 : les plus grandes entreprises régionales au 01/01/99

	Effectif env.	Départ.	Commune	Activité
INDUSTRIE				
Verrerie Cristallerie d'Arques	8 500	62	Arques	Fabrication de verre plat
Renault Douai	6 100	59	Cuincy	Constr. véhicules automobiles
Française de Mécanique	4 500	62	Douvrin	Constr. véhicules automobiles
Sollac	4 200	59	Grande-Synthe	Sidérurgie
Soc. Europ. Véhicules Légers Nord	3 700	59	Lieu St Amand	Constr. véhicules automobiles
Roquette Frères	2 700	62	Lestrem	Fabrication de produits amylacés
Maubeuge construction Auto MCA	2 600	59	Maubeuge	Constr. véhicules automobiles
EDF CPN Gravelines	600	59	Gravelines	Prod. et distribution d'électricité
Peugeot Citroën Mécanique N-O	1 500	59	Trith-St-Léger	Fabrication d'équip. automobiles
Ugine Sa	1 400	62	Isbergues	Sidérurgie
CONSTRUCTION				
Norelec Soc	800	62	Verquin	Travaux d'installation électrique
Norpac	700	59	Vill. d'Ascq	Construction d'ouvrages d'art
SA Santerne	600	62	Arras	Travaux d'installation électrique
SPIE Trindel	400	62	Beaurains	Travaux d'installation électrique
Cegelec	400	59	Wasquehal	Travaux d'installation électrique
COMMERCE				
Le Redoute	2 400	59	Roubaix	Vente par corresp.
Redoute France	2 000	59	Wattrelos	Vente par corresp.
Trois Suisses France	900	59	Croix	Vente par corresp.
Trois Suisses France	800	59	Vill. d'Ascq	Vente par corresp.
Auchan France	700	59	Englos	Hypermarchés

Source : TER, INSEE, Edition 2000

1.4.7 Synthèse des déterminants socio-économiques

Dans la Région Nord – Pas de Calais, l'activité industrielle s'est profondément transformée.

L'automobile et les industries des équipements mécaniques constituent ensemble un secteur très important de l'activité régionale.

A cela s'ajoute une présence forte dans les secteurs des **minéraux (Verrerie, matériaux de construction ...)**, de la **chimie**, et des **industries du bois et du papier**.

Les secteurs majeurs du passé tels que l'énergie et le textile sont présents sous d'autres formes.

La **métallurgie** continue à représenter le deuxième secteur d'activité juste l'industrie agroalimentaire qui est devenue le premier secteur industriel de la région. Les restructurations de ce secteur ne sont toutefois pas achevées comme le montrent les événements récemment survenus chez Sollac Biache St Vaast ou Métaleurop.

Cette évolution s'accompagne d'une prise de conscience croissante de l'importance des contraintes environnementales et du besoin de gérer au mieux les flux de produits réglementés et de déchets.

Dans un contexte général de recul des industries lourdes, on identifie des perspectives moins défavorables pour les implantations industrialo-portuaires et le transport fluvial dans son ensemble qui offre une plus grande sécurité et un meilleur respect de l'environnement.

L'importance du commerce extérieur de la Région Nord - Pas de Calais traduit le rôle prépondérant joué par la Grande Distribution et la Vente par Correspondance dans l'activité régionale.

- ✘ **Pour l'avenir, il est important d'identifier les conséquences de la tertiairisation de l'économie et le recul des trafics de masse.**
- ✘ **Un positionnement sur les trafics de marchandises diverses en général et conteneurisés en particulier apparaît essentiel pour compenser le tassement des trafics de vrac par nature plus massifiants et donc plus favorables à la voie d'eau.**

2. LE SYSTEME DE TRANSPORT REGIONAL ET SES PERSPECTIVES

Le système de transport régional est constitué du cumul des moyens mis en œuvre pour traiter les flux de transport de marchandises générés par son territoire mais aussi ceux en transit.

L'organisation actuelle et les tendances lourdes d'évolution des réseaux et services du système de transport régional sont décrites dans cette partie tant sur le plan des flux, que des équipements.

Une attention particulière est apportée sur les évolutions du transport fluvial en Nord – Pas de Calais et en France.

Cette description s'organisera autour de quatre thèmes :

1. Profil des réseaux et équipements ;
2. Principaux flux de transport ;
3. Situation, perspective et déterminants du transport fluvial ;
4. Evolution générale du secteur Transport et Logistique.

2.1 Le profil des réseaux de transport

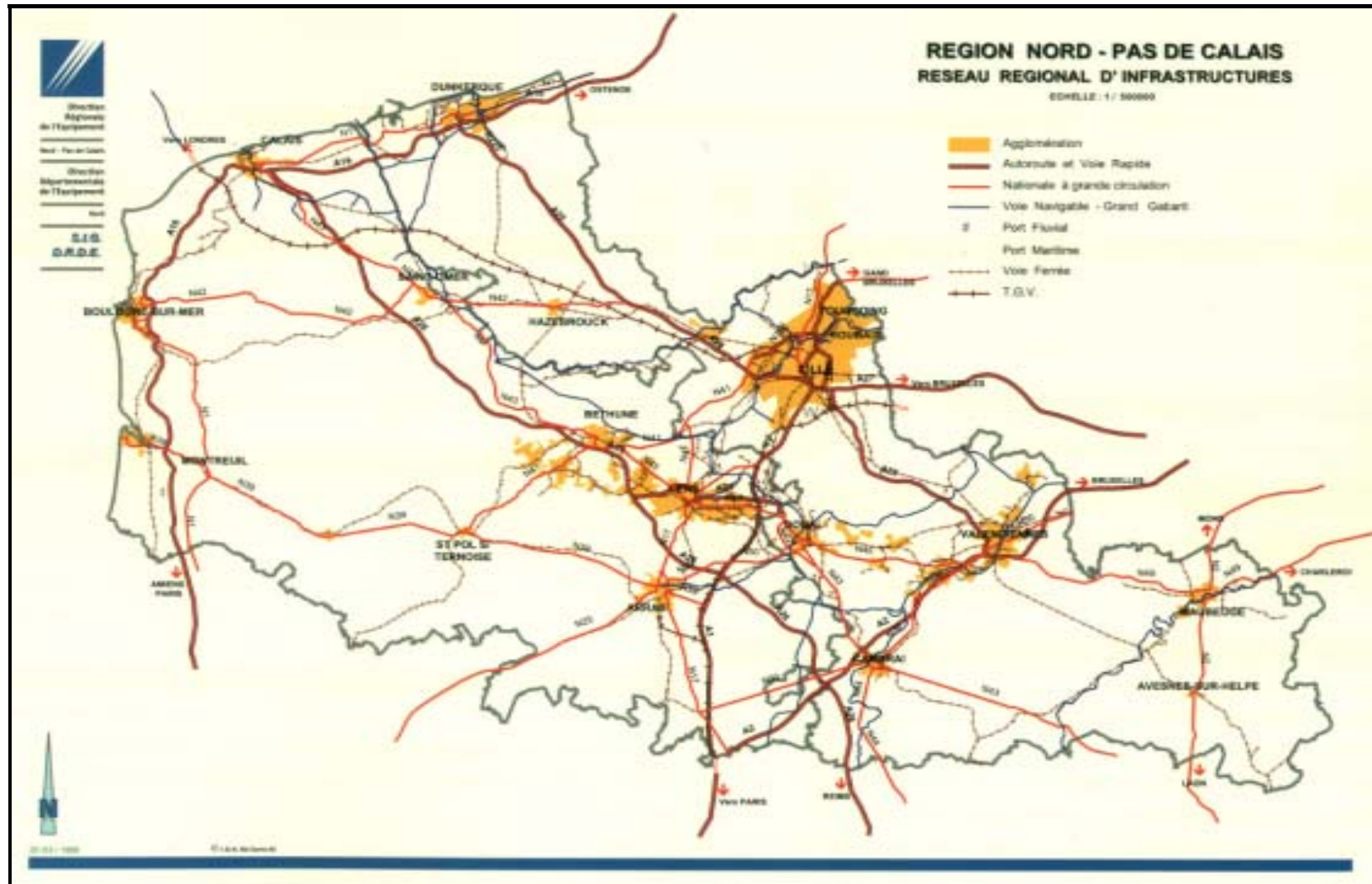
Le Nord-Pas-de-Calais bénéficie d'un réseau dense tant sur le plan routier que ferroviaire et fluvial qui se compose de :

- Routes nationales : 988 km (3,7% du réseau national) ;
- Autoroutes : 596 km (6,4% du réseau national) ;
- Lignes ferroviaires exploitées : 1443 km (4,6% du réseau national) ;
- Voie navigables : 680 km (8,0% du réseau national).

▪ Sources : INSEE 2000 et VNF 2001.

La carte ci-après reprend le réseau régional d'infrastructures.

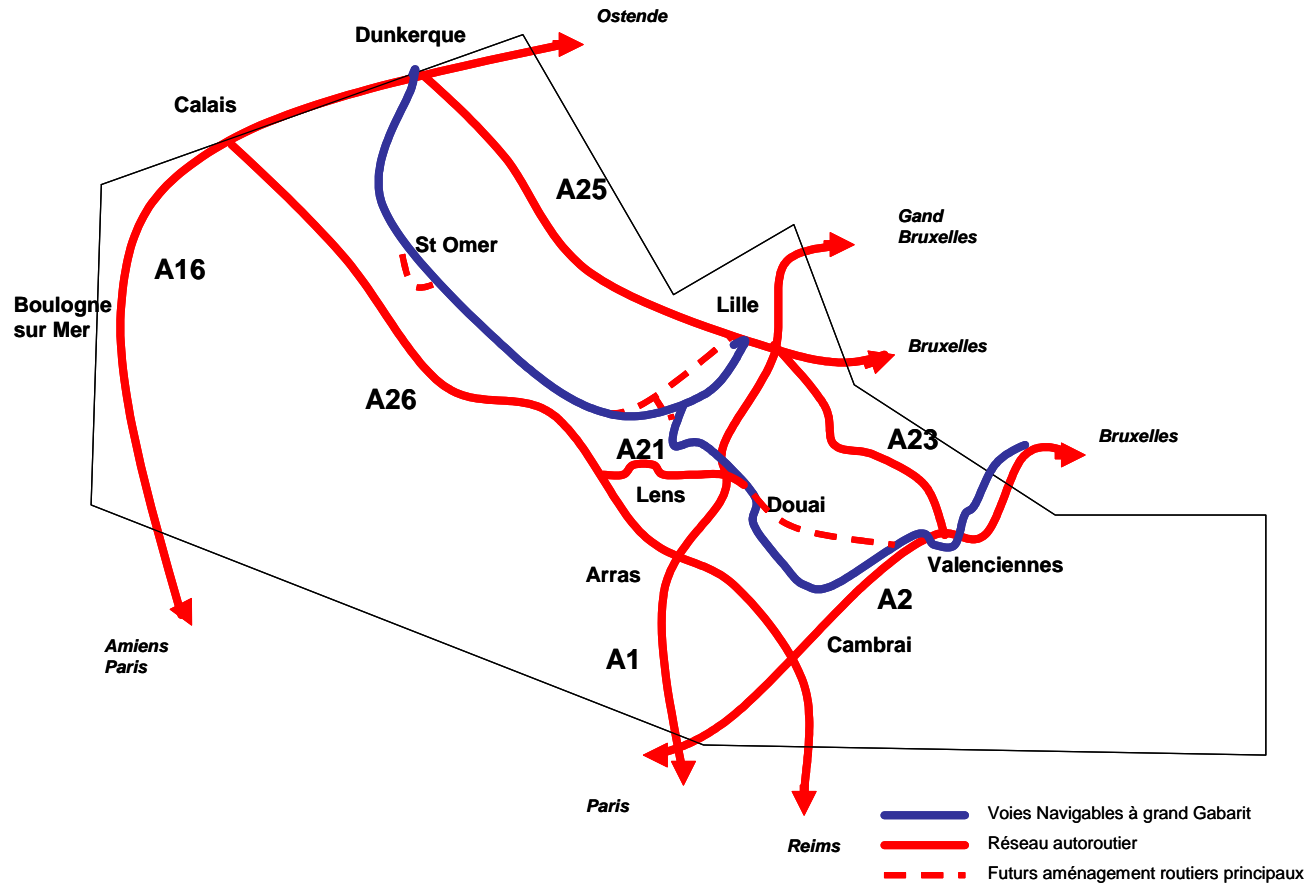
Carte 13 : Réseau Régional d'Infrastructures - Source DRE NPDC



2.1.1 Les Dessertes Autoroutières

Le Nord - Pas de Calais est situé au cœur d'un réseau routier particulièrement dense composé d'autoroutes qui traversent la région sur 596 km. **Ces autoroutes constituent l'un des éléments essentiels des Euro corridors Amsterdam-Paris et Londres-Sopron qui traversent la Région.**

Carte 14 : Autoroutes, voies à deux fois deux voies et canal à grand gabarit – Réalisation Eurotrans Conseil



Le Nord -Pas de Calais est une des régions de France les mieux dotées en infrastructures autoroutières :

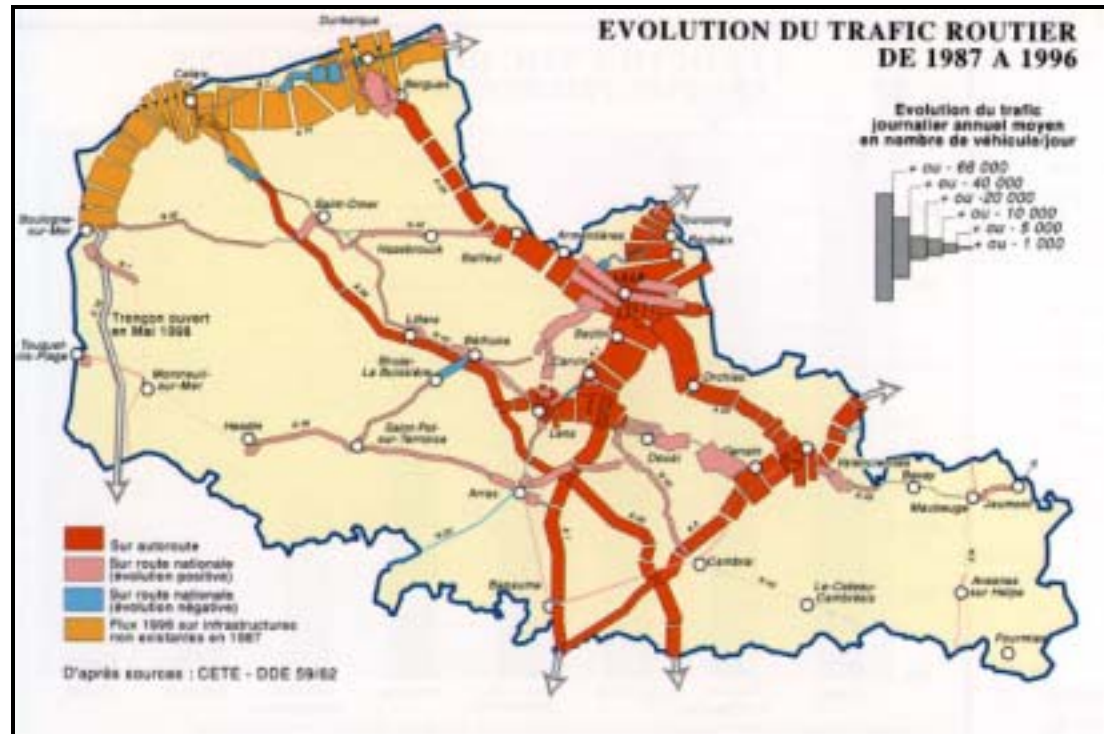
- ✦ L'A1 constitue « l'épine dorsale » du réseau
- ✦ L'A 25 Lille / Dunkerque au Nord Ouest
- ✦ L'A22 Lille / Gand / Anvers / Amsterdam au Nord Est
- ✦ L'A27 Lille / Bruxelles / Cologne à l'Est
- ✦ L'A23 Lille / Valenciennes au Sud Est
- ✦ L'A26 Calais / Reims
- ✦ L'A 16 Dunkerque / Calais / Boulogne / Abbeville / Rouen

Il convient de noter que l'accès à ces autoroutes est gratuit sauf pour l'A26 et une partie de l'A16 entre Boulogne et Abbeville.

Cette bonne qualité de desserte est complétée par un important réseau de nationales.

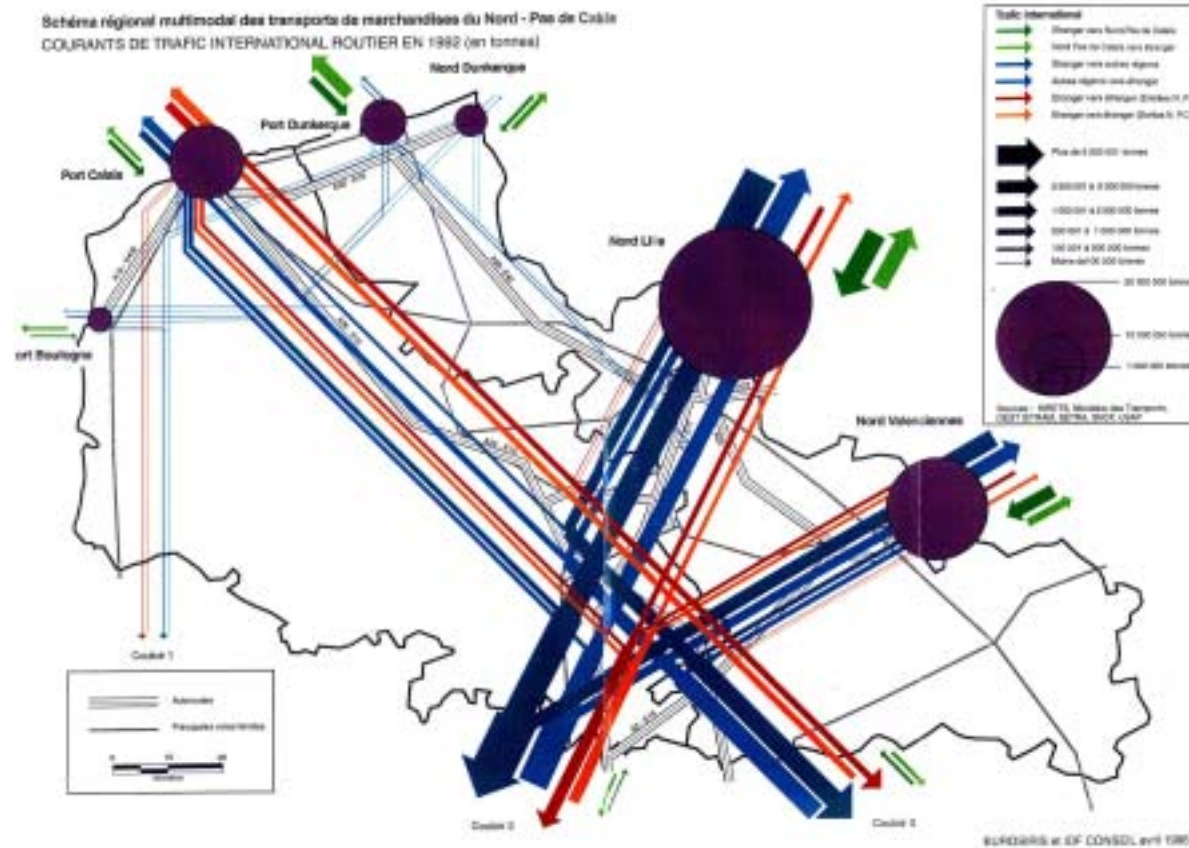
La Région Nord – Pas-de-Calais bénéficie donc d'une desserte routière et autoroutière très complète depuis l'achèvement de l'A16 sur le littoral. Toutes les agglomérations principales de la Région sont aujourd'hui desservies par un lien autoroutier ou une voie express et il n'est plus aujourd'hui possible de parler d'enclavement. **Le problème actuel est davantage centré sur les difficultés de circulation aux heures de pointe sur les axes les plus fréquentés de la région.**

Carte 15 : Evolution du trafic routier régional de 1987 à 1996 – sources CETE/DDE



On note principalement **trois zones au trafic routier très élevé. Il s'agit en premier lieu de la métropole Lilloise, de Lens et de Valenciennes.** A noter que des flux relativement importants apparaissent sur la nouvelle autoroute A16, reliant toutes les villes du littoral.

Carte 16 : Courants de trafic international en 1992 – source Eurosiris



Dans un contexte de saturation des axes routiers, **l'accessibilité ne se mesure plus par rapport à la proximité des grandes infrastructures mais en temps de parcours, d'où l'intérêt de développer des modes de transport alternatifs à la route.**

Le contrat de plan Etat - Région prévoit un certain nombre d'aménagements routiers particulièrement intéressants pour l'accessibilité de ports et sites fluviaux.

Comme indiqué dans le schéma de desserte autoroutières, on identifie trois zones desservies par le canal à grand gabarit particulièrement concernées par ces développements.

Dans le Douaisis et le Valenciennois

- ✦ La mise aux normes autoroutières entre l'A21 et le RD 957 puis entre le RD 957 et l'A2
- ✦ La déviation de Cantin
- ✦ L'étude de la liaison Douai – Orchies - Tournai

Dans l'Ouest de la Communauté Urbaine de Lille et l'Arrondissement de Lens

- ✦ Le prolongement de la mise à 2X2 voies de la RN41 jusqu'à Douvrin et déviation de La Bassée

Dans l'Audomarois

- ✦ L'Aménagement à 2X2 voies entre l'A26 et la rocade de St Omer

2.1.2 Les dessertes ferroviaires

Première région française pour le fret ferroviaire, la région Nord - Pas-de-Calais possède **le réseau TGV le plus développé de France**, et un équipement de poids : le Tunnel sous la Manche permettant des liaisons ferroviaires directes vers Paris, Londres, Bruxelles.

Carte 17 : Infrastructures ferrées de la Région Nord – Pas de Calais – source Conseil Régional Nord Pas de Calais



Le réseau ferroviaire du Nord - Pas de Calais totalise 1449 kilomètres de voies classiques (dont 1014 km de voies électrifiées, 452 km de voies uniques et 1225 km de voies ouvertes au trafic de voyageurs).

2.1.2.3 Le contexte de libéralisation du rail

L'évolution des trafics de marchandises et transports de passagers par voie ferrée se fera désormais dans le cadre de **la libéralisation du rail et des nouvelles directives qui entreront en vigueur entre 2003 et 2008.**

La première étape de l'ouverture du marché ferroviaire concerne le transport international de marchandises (qui consiste à franchir au moins une frontière, par opposition au « cabotage », qui concerne le transit à l'intérieur d'un même pays) et 150 000 kilomètres de lignes européennes seront ainsi progressivement ouvertes à la concurrence.

Le Parlement européen a également décidé d'ouvrir, dès 2006, l'ensemble des services internationaux de transport de marchandises et de passagers, ainsi que les services nationaux de fret.

Enfin, le Parlement européen a demandé à ce que les services nationaux de transport ferroviaire de passagers soient libéralisés à partir du 1^{er} janvier 2008.

Les mesures prises visent à :

- **Ouvrir à de nouveaux prestataires l'accès au marché du transport par chemin de fer**, de manière à élargir le choix et à permettre un développement de la qualité et de la structure des prix selon les besoins du marché.
- **Assurer la séparation de la gestion de l'infrastructure et des opérations de transport.** Afin d'assurer la concurrence dans le transport par chemin de fer, les fournisseurs d'infrastructures et les entreprises de transport doivent avoir des responsabilités séparées.
- **Redistribuer les infrastructures et les frais.** L'accès aux infrastructures ferroviaires et les frais relatifs à ces infrastructures doivent être équitables pour les entrepreneurs.
- **Favoriser l'interopérabilité paneuropéenne du rail.** En Europe, la création de « voies express » a été proposée, dans l'objectif de permettre l'accès d'entrepreneurs supplémentaires, de coordonner les infrastructures et de simplifier les formalités aux frontières.
- **Séparer les réseaux ferrés transeuropéens de transport des marchandises et des voyageurs.** L'utilisation de la même infrastructure par les trains à grande vitesse transportant des voyageurs et les longs et lourds convois de marchandises pose des problèmes de capacité et nuit à la qualité du transport.

Il est précisé que « dans un marché fonctionnant correctement, le rail peut jouer un rôle essentiel en constituant un maillon viable de la chaîne d'approvisionnement intermodale et de la stratégie logistique des entreprises et contribuer ainsi à la croissance économique ».

2.1.3 Les dessertes fluviales

2.1.3.1 Les voies navigables du Nord – Pas-de-Calais

Le réseau fluvial du Nord - Pas-de-Calais comprend 680 km de canaux et rivières (soit 8% du réseau national), dont 576 km utiles à la navigation de commerce.

Carte 20 : Réseau des voies navigables en Nord – Pas de Calais et en Belgique – source VNF



La carte ci-contre présente le réseau navigable régional, dont **l'artère principale est le canal Dunkerque-Escout.**

Il se compose de :

- 241 km de voies à grand gabarit ;
- 52 km de voies à moyen gabarit ;
- 283 km à petit gabarit.

Le contrat de plan État - Région, prévoit de **renforcer la capacité du canal à grand gabarit reliant Dunkerque à l'Escaut et ses connexions avec les réseaux fluviaux de l'Europe du Nord.**

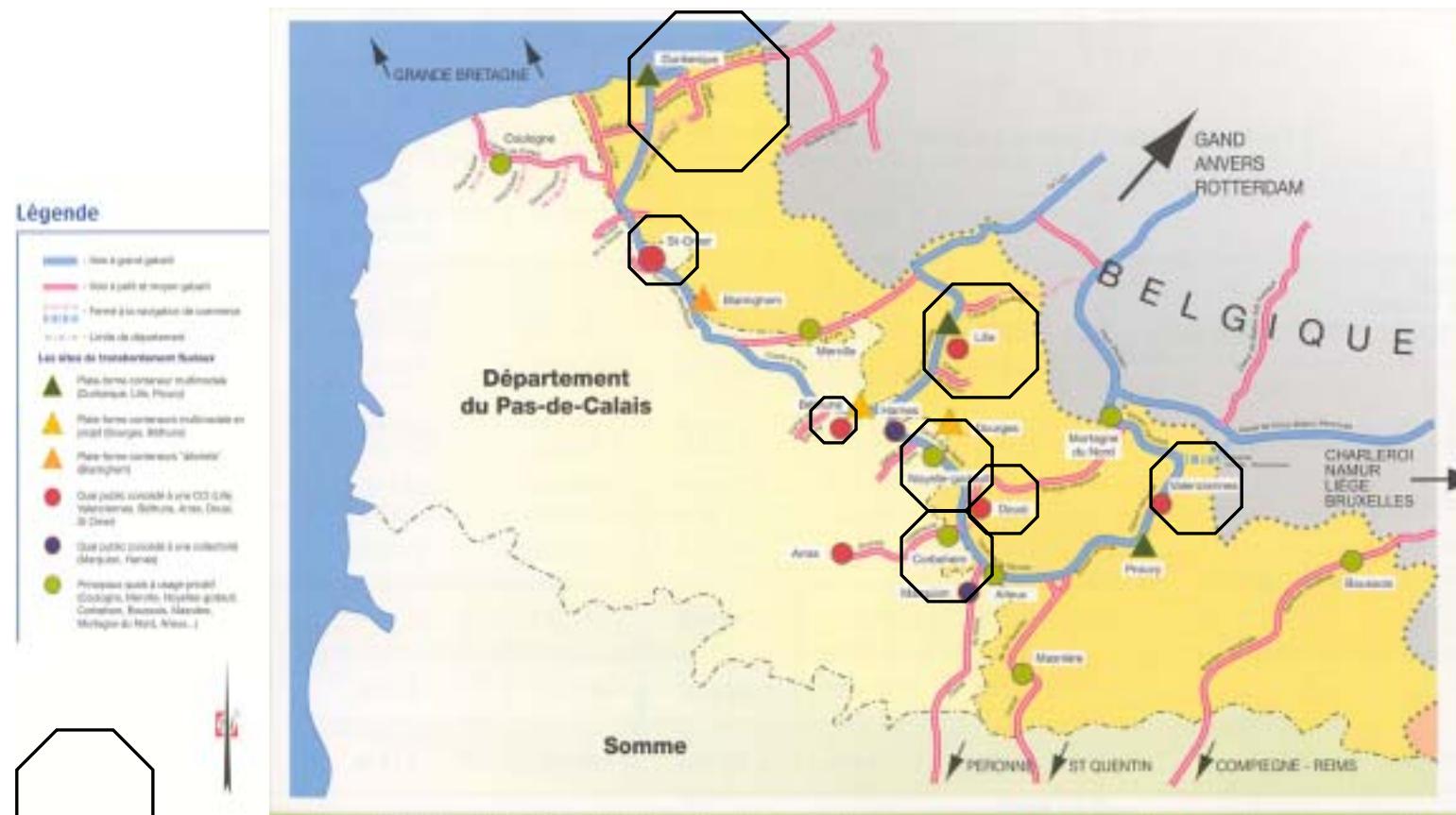
Ce programme comprend notamment l'élargissement à 3 000 tonnes des deux axes (bas-Escaut et Deûle-Lys) assurant les liaisons avec la Belgique, ainsi que le relèvement des ponts nécessaire au dégagement d'une hauteur libre minimale de 5,25 mètres.

2.1.3.2 Principaux sites de transbordement fluviaux du Nord– Pas-de-Calais et densités de trafic

En 2001, neuf ports, quais ou villes, ont eu une activité annuelle supérieure à 200 000 tonnes. Il s'agit de Dunkerque (1 139 777 t), Lille CCI (568 606 t), Valenciennes CCI (496 179 t), Noyelles Godault 1 (443 381 t), Corbehem (403 419 t), Arques (340 796 t), Auby (319 454 t) et Béthune CCI (229 152 t).

(Source : VNF, Rapport annuel 2001)

Carte 21 : Principaux sites de transbordement en Nord – Pas de Calais et en Belgique – source VNF rapport annuel 2001



9 principaux ports fluviaux régionaux.

Carte 22 : Principaux trafics fluviaux enregistrés en 2001 – source VNF rapport annuel 2001



L'axe Dunkerque-Escaut, avec ses prolongements vers la Belgique et le bassin Seine-Oise constitue l'artère principale de la Région, au sein de laquelle on identifie 5 secteurs géographiques (grand gabarit) marqués par un trafic très important :

- Les sections de Valenciennes à Bauvin du canal de Dunkerque à Valenciennes (sections 101 à 105, 88 km, de 3880 à 4150 milliers de tonnes) ;
- Les sections Valenciennes à la frontière de l'Escaut (section 115 à 117, 21km de, plus de 4570 milliers de tonnes) ;
- La section de Deûlémont à la frontière de la Lys (section 119, 18 km, plus de 3220 milliers de tonnes) ;
- Les sections de Bauvin à Deûlémont du Canal de la Deûle (sections 127 et 128, 36 km, environ 3300 milliers de tonnes) ;
- La section d'Etricourt à Arleux du canal du Nord (section 213, 30 km, plus de 3500 milliers de tonnes).

En complément de ces sections, le canal de Dunkerque de Douai à Dunkerque concentre un trafic de 1200 à 2600 milliers de tonnes.

(Source : VNF, Rapport annuel 2001).

2.1.3.3 Les actions du contrat de plan en matière de transport fluvial

Le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 comporte un titre consacré à la **valorisation des capacités du mode fluvial**. Les efforts des précédents plans notamment sur l'axe Deûle Lys ont constitué des étapes importantes dans l'aménagement du réseau fluvial.

2.1.3.3.1 Les interventions et les moyens d'action prévus

→ *Améliorer l'accessibilité du réseau navigable à une flotte moderne et compétitive*

L'accessibilité du réseau navigable aux unités de transport les plus modernes et compétitives passe par un **relèvement de la hauteur libre minimale sous les ponts : 5,25 m** par rapport aux plus hautes eaux navigables.

41 ouvrages routiers et 7 ouvrages ferroviaires doivent être relevés :

- 5 sur la section entre Dourges et Lille sur l'axe Deûle Lys ;
- 12 sur la section entre Dourges et la Belgique sur l'Escaut ;
- 31 sur la section entre Dunkerque et Dourges

→ *Aménager les chaînons manquant permettant la connexion des réseaux fluviaux français, belges et nord européens*

Ce moyen d'action vise à aménager les liaisons régionales avec les réseaux belges et nord européens au **gabarit de 1500/3000 T**.

Les sections concernées sont les suivantes :

- La Deûle : Lille-Deulémont
- La Lys Mitoyenne : Deulémont-Halluin (Belgique)
- L'Escaut : Valenciennes-Mortagne (Belgique)
- Le Canal Condé – Pommeroel.

→ *Développer les aménagements portuaires fluviaux*

Ce programme comprend les travaux nécessaires à la **modernisation**, au **développement de la capacité de traitement** ou à **l'adaptation des équipements portuaires fluviaux aux nouveaux trafics**.

Ce financement est conditionné à des engagements de développement de trafics.

→ *Etude et aménagement du Canal de Calais;*

Ce programme comprend l'amélioration du gabarit du Canal de Calais afin d'en faciliter l'accès à des unités plus compétitives depuis le canal à grand gabarit.

2.1.3.3.2 Les financements

Les financements prévus dans le Contrat de plan sont détaillés de la façon suivante :

Tableau 15 : financements prévu en M€ pour le transport fluvial au titre du 12° CPER Simulation RTE-T études à 50%⁷

Montant interventions (en M€)	Total	Etat (VNF)	Région	CG62	Feder & autres	RTE-T
1/ Etudes avant-projet	4 268	1 337	1 337			1 594
2/ Relèvement des Ponts Dourges-Dunkerque	48 784	22 355	22 355			4 074
3/ Relèvement des Ponts Dourges-Mortagne	15 855	7 266	7 266			1 323
4/ Relèvement Ponts Dourges-Halluin + barrages	12 806	5 868	5 868			1 070
5/ Recalibrage de l'Escaut (Valenciennes-Mortagne)	7 927	3 049	3 049		1 829	
6/ Remise en service Condé-Pommeroeul	7 927	3 049	3 049		1 829	
7/ Recalibrage de la Deûle Lille-Deulémont	17 837	8 174	8 174			1 489
8/ Recalibrage de la Lys Deulémont-Halluin	7 318	2 717	2 717		1 434	450
9/ Aménagements Portuaires	10 367	3 354	3 354	1 906	1 753	
10/ Canal de Calais	2 287	0	2 287			
TOTAL	135 375	57 168	59 455	1 906	6 846	10 000

⁷ Axe 1 : le RTE-T a été calculé après soustraction des dépenses 2001/2002 estimées à 1.082 M€. FEDER : Objectif 1 pour les Axes 5, 6 et une partie du 9. Objectif 2 pour l'axe 8 et l'autre partie du 9. V10/09/2002, validée par la DRE Nord Pas de Calais.

2.1.3.3.3 Le calendrier prévisionnel

Les avants-projets et les conventions financières de réalisation doivent être terminées fin 2003. Les enquêtes réglementaires sont prévues en 2004. Les travaux réglementaires seront réalisés sur 3 ans (2005-2006-2007) pour le relèvement des ponts et le recalibrage des voies.

2.1.3.3.4 Les résultats attendus

Les résultats attendus sont d'ordres quantitatifs et qualitatifs.

→ Quantitatifs

- Un **accroissement des capacités** (en matière de conteneurs notamment), tonnage moyen par unité attendu : 1400 t à l'horizon 2015 ;
- Un développement des trafics : **+ 69%** en tonnage à l'horizon 2015.

→ Qualitatifs

- Un **accroissement de la compétitivité** du transport fluvial et **amélioration de la place du transport fluvial dans la chaîne de transport combiné** ;
- **Diversification** du transport fluvial (nouvelles filières : transport de matière dangereuses, déchets, transports exceptionnels);
- **Participation à la réduction des effets négatifs des transports sur l'environnement** (bruit, insécurité, pollution).

2.1.3.3.5 La prise en compte des préoccupations de développement durable

Les préoccupations de développement durable sont prises en compte aux niveaux :

- **ECONOMIQUE**

L'augmentation de capacité de chargement des unités fluviales aura pour conséquence la **diminution des coûts économiques** (prix) du transport, ce qui aura pour effet d'entraîner un gain de compétitivité ;

- **ENVIRONNEMENTAL**

Le transport fluvial **est faible consommateur d'espaces et d'énergie** et **faible émetteur de nuisances** : le transfert modal entraînera donc une diminution des coûts socio-environnementaux (coûts externes) pour la collectivité.

Ainsi, le relèvement des ponts à **7 m** sera examiné et **retenu** à chaque fois que le surcoût correspondant par rapport à 5,25 m est **inférieur à 20 % du coût d'un nouveau relèvement dans 20 ans**.

Les **effets environnementaux** liés aux travaux et, ultérieurement à l'exploitation et à la maintenance des infrastructures fluviales seront **intégrés dès la phase de conception des projets**.

2.1.4 Synthèse sur les réseaux de transport du Nord - Pas de Calais.

Le Nord-Pas-de-Calais dispose d'une **offre dense en matière de réseaux de transport, pour tous les modes**. La région totalise en effet près de 600 km d'autoroutes, (6,4% du réseau national), 680 km de voies navigables (8,0% du réseau national) et 1443 km de voies ferrées (4,6% du réseau national).

Les autoroutes constituent l'un des éléments essentiels des Euro corridors (Amsterdam-Paris et Londres-Sopron) qui traversent la région et trois zones connaissent un trafic routier particulièrement élevé : la métropole Lilloise, Lens et Valenciennes.

Compte tenu de la saturation des axes routiers de la région, la nécessaire amélioration de l'accessibilité régionale passe par le développement d'autres modes de transport.

Si la SNCF a mis en place un système de coopération internationale entre la France et les Pays-Bas, le réseau ferré est néanmoins caractérisé par une orientation marquée Nord-Ouest / Sud-Est (échanges nationaux) et une plus faible charge pour les échanges transfrontaliers franco-belges.

Le canal de Dunkerque-Escaut constitue l'artère principale du réseau navigable régional et les trafics les plus importants sont constatés sur les secteurs de Valenciennes, Lens et Lille (Escaut, Sensée et Deûle canalisées). Le réseau fluvial est également marqué par des flux transfrontaliers importants.

Cette configuration des réseaux traduit **un système transport régional mieux adapté aux échanges transfrontaliers pour le fluvial et le routier que pour le ferroviaire**. Le contexte de libéralisation du rail constitue un cadre favorable au développement du transport multimodal et **les ports fluviaux ont vraisemblablement vocation à devenir des ports intérieurs multimodaux valorisant dans les mêmes proportions le fluvial et le ferroviaire dans un souci de consolidation des flux et d'optimisation des prestations de transport**.

Les actions inscrites au contrat de plan (notamment le relèvement des ponts à 5,25m, les aménagements relatifs aux « chaînons manquants » et le développement de la plate-forme Delta 3) améliorent l'accessibilité du réseau fluvial aux unités de transport modernes et favorisent la connexion des réseaux français, belges. Elles **constituent ainsi un cadre favorable au développement du transport multimodal**.

2.2 Situation et perspectives des plates-formes de transport

2.2.1 Les ports maritimes du Nord - Pas de Calais

Le Nord – Pas de Calais compte trois ports maritimes : Dunkerque, Calais, et Boulogne, dont les deux premiers sont reliés au réseau fluvial.

Le port de Boulogne sur Mer a traité en 2002 un trafic de près de 2 millions de tonnes. Il est spécialisé dans les produits forestiers et offre également des services de proximité à destination des usines locales (métallurgie, cimenterie). Le port de Boulogne sur Mer n'est pas relié au réseau fluvial.

Le port de Calais a réalisé en 2002 un trafic de 34,3 millions de tonnes, essentiellement grâce aux échanges avec la Grande-Bretagne (transmanche). Il est relié au réseau navigable par le canal de Calais. (Classe CEMT I : 250 à 400 T).

Le trafic fluvial vers Calais est extrêmement faible, mais l'achèvement du projet de modernisation du canal de Calais entre la Z.I. Coulogne et le Port de Calais⁸ permettrait de passer au gabarit 600 T / 800 T et de porter le trafic à 300 000 T (contre 70 000 T aujourd'hui). *Estimation Service des Etudes Economiques VNF.*

Le port de Dunkerque est le troisième port de France en tonnage avec un trafic de 47,6 millions de tonnes en 2002. C'est aussi le premier port de vracs solides en France. Dunkerque joue en effet un rôle important dans les approvisionnements de matières premières en vracs.

Le port de Dunkerque est de loin le premier port fluvial de la région avec 1,140 million de tonnes manutentionnées. Ce trafic est constitué à près de 90% de mouvements en provenance ou à destination du Nord-Pas-de-Calais.

On note d'importantes perspectives de développement de transport de matériaux.

L'activité fluviale du port de Dunkerque est générée par différents postes des zones Ouest et Est. L'idée d'un terminal fluvial dédié au sein du port maritime n'a semble t'il pas encore émergée.

⁸ Approfondissement du chenal de 2,0m à 2,5m. Dans le cadre de ces travaux, l'écluse de la Batellerie située en domaine maritime devrait être reconstruite et le pont Mollien relevé.

Le développement des activités fluviales du port de Dunkerque passera en partie par l'ouverture du réseau Nord avec l'interconnexion à grand gabarit avec la Seine, et un accès plus rapide au Canal du Centre belge, via la liaison Condé-Pommeroeul.

Dunkerque présente aussi un intérêt certain en matière de possibilités d'implantation compte tenu de l'importance des zones logistiques en développement et des réserves foncières de la zone.

On note l'importante capacité maritime du port de Dunkerque qui est en mesure de traiter des navires de plus de 20 mètres de tirant d'eau. De plus, ce port bénéficiera de bonnes réserves de capacités à l'avenir.

Dans les prochaines années, le port de Dunkerque envisage de faire évoluer son trafic de 47 millions de tonnes à plus de 50 millions de tonnes en 2004 grâce notamment au développement de son activité conteneurs et de cabotage maritime.

D'importants investissements sont actuellement engagés sur le terminal à conteneurs par le Port Autonome et l'opérateur du terminal NFTI, pour permettre à Dunkerque d'accueillir les plus grands porte-conteneurs (allongement de la longueur de quai disponible à 1200m, développement du faisceau ferroviaire, amélioration des connexions ferroviaires entre le port et son hinterland).⁹

Le transport maritime de courte durée (« merroutage ») représente un des axes de développement du port de Dunkerque à l'image du dispositif de feeder et de transport fluvial assuré par NCS (Nord Container Service) au Port de Dunkerque.

Dans le contexte volontariste exprimé par la Commission de Bruxelles de réduire le nombre de camions sur les routes et de l'accroissement continu des échanges intra-européens, le transport maritime sur courte distance (TMCD) et l'interface du rail ou de la route avec le fluvial joueront un rôle accru dans le transport de marchandises.

Les ports nord-européens (en particulier grâce à leurs trafics intercontinentaux de conteneurs) **représentent ainsi un potentiel de développement pour le fluvial.** (Voir cartes page suivante)

⁹ Le Contrat de Plan Etat - Région programme ainsi près de 46 millions d'euros (300 millions de francs) d'investissement pour le port. Sur le terminal à conteneurs, 3 millions d'euros (20 millions de francs) ont déjà été investis pour développer les installations.

Carte 23 : Réseaux fluviaux majeurs et principaux ports maritimes. (Source VNF)



Carte 24 : L'offre de liaisons transmanche



2.2.2 L'offre de plates-formes de transport multimodales

Il existe au sein des « plates-formes multimodales » une grande diversité d'équipements de transport. Ceux-ci se distinguent sur la base des fonctions qu'ils sont à même de réaliser : intermodalité en transport combiné rail-route, embranchement ferroviaire, intermodalité en transport combiné voie d'eau-route, embranchement fluvial, consolidation modale, intermodalité maritime, intermodalité aérienne...

Cette approche essentiellement « fonctionnelle » des plates-formes multimodales permet leur classement en six types :

1. **Les Centres de Transport Combiné Rail-Route (CTC) ;**
2. **Les Ports Fluviaux ;**
3. **Les Ports Fluviaux à Conteneurs ;**
4. **Les Parcs Logistiques embranchés Fer et/ou Voie d'Eau ;**
5. **Les Aéroports ;**
6. **Les Ports Maritimes ;**

Il convient de noter que les ports maritimes assurent généralement de nombreuses fonctions : embranchement ferroviaire et fluvial, intermodalité rail-route, parcs logistiques...

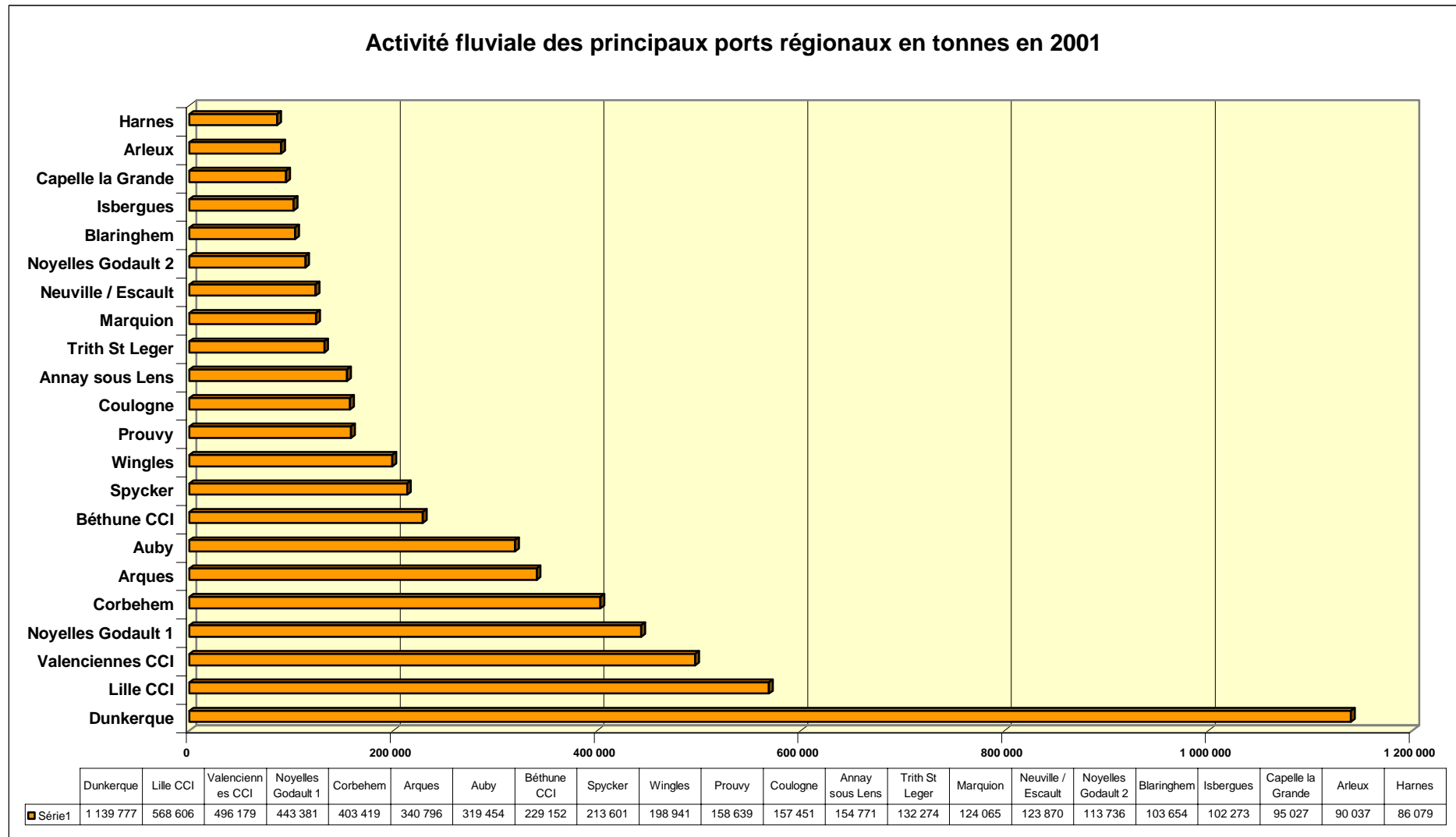
Les principales plates-formes multimodales intérieures du Nord-Pas de Calais sont présentées dans le tableau ci-dessous. Le trafic 2001 des différents ports et quais fluviaux fait ensuite l'objet d'un graphique détaillé.

Tableau 16 : Les plates-formes multimodales du Nord-Pas de Calais – Source : EUROTRANS Consultants 2002

	1 CTC	2 Port Fluvial	3 Port Fluvial à Conteneurs	4 Parc Logistique Embranché	5 Aéroport	6 Port Maritime
Nord-Pas de Calais	Lille St Sauveur, Lille Lomme, Lille-Loos <i>Delta 3</i>	Lille-Loos, Santes, Harnes, Arques, Wambrechies, Béthune, Prouvy, Douai,	Port de Lille-Loos, Lille-Halluin, Prouvy, Béthune et <i>Delta 3¹⁰</i>	Eurofret, Transmarck, Garromanche, Port de Lille CRT Lesquin, Artoipole, <i>Delta 3</i>	Lesquin	Dunkerque, Calais, Boulogne

¹⁰ La plate-forme de Delta 3 figure en italique dans ce tableau dans la mesure où les fonctions qui lui sont attribuées ne sont pas opérationnelles à ce jour.

Graphique 3 : Activité des principaux ports fluviaux régionaux en tonnes en 2001 Source : Les VN du Nord Pas-de-Calais, ORTF, Rapport annuel 2001, traitement EC



En transport combiné rail-route, l'offre régionale est actuellement centrée sur la métropole lilloise avec les sites de Lille Saint-Sauveur et Lille-Lomme. Ces plates-formes accueillent les deux opérateurs nationaux de transport combiné : CNC et Novatrans. A l'avenir, la région disposera avec Dourges d'un équipement supplémentaire d'intermodalité rail-route où d'autres opérateurs pourront être accueillis¹¹.

Les principaux ports publics de la Région sont répartis sur le Canal Dunkerque-Escaut (Dunkerque, Arques, Béthune, Valenciennes-Prouvy). Le port de Lille, dont les sites sont bien répartis au sein de la métropole lilloise, est l'un des moteurs de l'activité fluviale régionale. A ce jour, les ports fluviaux à conteneurs sont au nombre de quatre dans la Région. Il s'agit des Ports de Lille (LCT de Loos et Halluin), du port de Prouvy (Terminal CCES) et de Béthune. A l'avenir, la plate-forme de Dourges DELTA 3 permettra le transfert de conteneurs de la route et du rail vers la voie d'eau.

Par ailleurs, **6 parcs d'activités à dominante logistique de la région bénéficient d'un embranchement ferroviaire**. La présence de cet embranchement permet de les qualifier de plate-forme multimodale, bien qu'il n'y ait pas nécessairement d'offre de service ferroviaire sur ces sites.

Sur un plan purement géographique, **la localisation¹² des plates-formes du Nord-Pas-de-Calais correspond aux flux** (routiers, ferroviaires et fluviaux) **de marchandises** identifiés dans la région (voir partie précédente). **Cette localisation adéquate gagnerait à être complétée d'une offre de services réguliers, qui existent seulement à Prouvy, Lille, Béthune et Dunkerque.**

Carte 25 : Principales Infrastructures de transport régionales: Source NFX)



¹¹ Le Journal les Echos signalait en Avril 2003, l'intervention possible d'EUROTUNNEL sur DELTA3 en tant qu'opérateur ferroviaire pour la mise en place de lignes ferroviaires vers la Grande-Bretagne.

2.2.3 Les perspectives de développement offertes par les ports secs et la dynamique européenne.

Les travaux prospectifs menés par la Direction générale Transport–Energie de l’Union Européenne envisagent pour la voie d’eau, au Benelux et en Allemagne, une croissance de l’activité comprise selon les scénarii entre +10 et +40% à l’horizon 2010.

Le Service des Etudes Economiques VNF relève plusieurs facteurs favorables à cette croissance :

- la **suppression du tour de rôle** est effective depuis 1994 en Allemagne et depuis 1998 en Belgique et aux Pays-Bas ;
- l’**aide au déchirage a permis d’améliorer la qualité de la flotte** de manière sensible ; celle-ci présente aujourd’hui les caractéristiques d’une cale moderne ;
- des **investissements massifs en matière d’infrastructure** sont réalisés en Allemagne (connexion Ruhr – Berlin et Sarre jusqu’à Sarrebruck tous deux au gabarit Vb¹³ en 2003) et en Belgique (accès de Bruxelles au gabarit Vlb depuis 1998, canal du centre au gabarit IV en 2001, Lys au gabarit Vb en 2006).

Les ports maritimes du Benelux réorganisent la logistique de leur hinterland de la route vers la voie d’eau¹⁴ et mènent une politique active afin de constituer des ports secs et de favoriser l’implantation de sites industriels et/ou logistiques bord à voie d’eau. Le Service des Etudes Statistiques de VNF précise que **cette dynamique fluviale européenne est positive en terme de marché pour la navigation intérieure française.**

Facteurs d’amélioration de la desserte d’un territoire, les **ports secs** (ou ports avancés) permettent de développer l’offre multimodale de transport au sein d’une région.

En France, les conditions de pré/post acheminement des marchandises entre les ports maritimes et leurs arrières pays (hinterland) ont été présentées officiellement comme objectif prioritaire (lors d’un Comité Interministériel d’Aménagement du Territoire qui s’est tenu le 15 décembre 1998). D’une façon générale, il s’agit **d’offrir aux clients une chaîne de transport combiné voie navigable/rail/route permettant de massifier les trafics avec un objectif de qualité globale sur le bout en bout.**

¹² Voir également carte des principaux sites de transbordement régionaux en partie précédente.

¹³ Gabarit Vb (classe CEMT) : tonnages de 3200 à 6000 T (convois poussés) - Gabarit Vlb (classe CEMT) : tonnages de 6400 à 12000 T (convois poussés) - Gabarit IV (classe CEMT) : tonnages de 1000 à (RHK)

¹⁴ En matière de conteneurs, le transport fluvial, inexistant ou presque en 1980, occupe aujourd’hui un tiers du marché dans les ports de Rotterdam et d’Anvers.

2.2.4 Synthèse sur les plates-formes de transport

Les plates-formes de la région Nord Pas de Calais restent très marquées par l'histoire et les particularités de chaque mode de transport. D'importants sites ferroviaires et fluviaux se sont développés dans le prolongement de l'implantation de grandes industries.

Les plates-formes de transport combiné rail-route desservies par des services ferroviaires réguliers se sont concentrées dans la métropole lilloise, à proximité des grands triages ferroviaires de la capitale régionale. Le port de Dunkerque dispose aussi d'un terminal rail-route performant au port Ouest.

Plus récemment on identifie l'implantation de plates-formes multimodales et d'espaces logistiques très fortement desservis par la route (Eurofret, Roncq, Artoispole...).

Dans ce contexte, on note avec intérêt l'importance des principaux ports fluviaux et maritimes de la Région comme générateurs de flux de transport terrestre alternatifs à la route. Les ports de Lille, Valenciennes-Prouvy, Béthune et Dunkerque génèrent plus de 40% du trafic fluvial régional. **Lille est une véritable plate-forme multimodale qui traite d'importants flux fluviaux et ferroviaires.** Dunkerque, Lille, Béthune et Prouvy sont les seuls à offrir des dessertes de **lignes régulières de transport** fluvial aux côtés des centres rail-route de Saint-Sauveur et Lomme.

Au delà de cette évolution marquée par l'engagement des établissements portuaires et consulaires, on note l'importance de l'engagement régional dans la réalisation de la plate-forme trimodale Delta3 et le développement du port de Dunkerque.

Delta3 présente l'intérêt de répondre aux besoins de multimodalité avec dessertes régulières et d'implantation de centres logistiques soucieux d'être desservis régulièrement par des modes de transport alternatifs à la route que sont le fer et la voie d'eau.

Il en est de même de Dunkerque qui peut se révéler un générateur majeur de flux pour la voie d'eau compte tenu de son important potentiel de développement.

Ce projet d'envergure particulièrement intéressant pour massifier des flux ferroviaires ne doit pas faire oublier l'intermodalité de proximité que permettent les ports fluviaux. L'ossature constituée par **le canal à grand gabarit** est unique (et stratégique) et **fait de la voie d'eau le meilleur support spatial de la multimodalité.**

Les plates-formes du Nord - Pas de Calais répondent aux critères de densité de trafic (elles sont situées sur trois couloirs de trafic international) **et d'hinterland ; elles doivent aujourd'hui développer la régularité de leur offre de services.**

Dans ce cadre, l'avenir **des ports fluviaux passe par une bonne appréhension et une intégration des directives européennes** en matière de libéralisation du transport et de réduction du nombre de camions sur les routes.

Le transport maritime de courte distance, le développement d'interfaces avec le rail et la route et la dynamique européenne représentent trois facteurs de croissance pour l'activité fluviale.

2.3 L'offre d'entreposage de la région Nord-Pas-de-Calais

2.3.1 Les surfaces d'entreposage dans le Nord - Pas de Calais

Entre 1975 et 2001, 7,66 millions de mètres carrés d'entrepôt ont été construits sur le territoire de la région Nord - Pas de Calais. Un peu plus de **61% sont localisés dans le département du Nord** (4 734 610 mètres carrés) et **38,2% dans le Pas-de-Calais** (2,9 millions de mètres carrés). La répartition des ces surfaces d'entreposage par arrondissement est inégale.

Trois arrondissements regroupent près de 60% des surfaces d'entreposage identifiées dans la région en 2001 : l'arrondissement de **Lille**, avec 2 984 951 mètres carrés d'entrepôt, l'arrondissement d'**Arras** – 762 995 mètres carrés – et l'arrondissement de **Dunkerque** – 744 911 mètres carrés.

Tableau 17 : Répartition des espaces d'entreposage dans le Nord-Pas de Calais – Source : DRE Nord-Pas de Calais – 08/2002

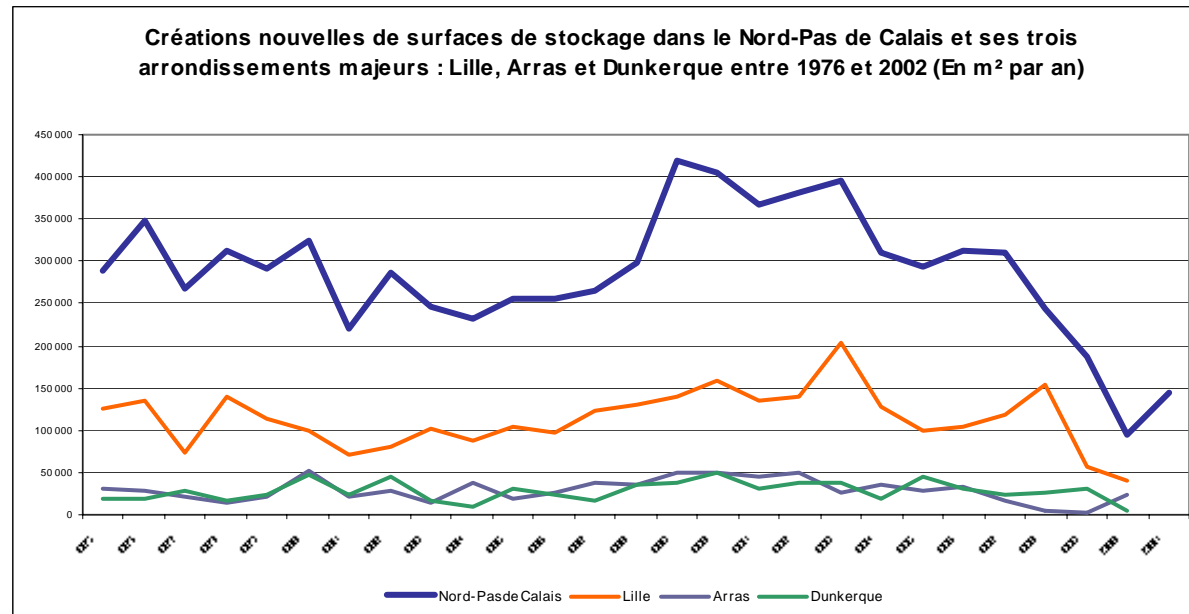
Arrondissement	Cumul 1975-2001	Arr. / Région	Croissance annuelle moyenne
Avesnes-sur-Helpe	149 531	1,95%	5 538
Cambrai	218 264	2,85%	8 084
Douai	315 237	4,11%	11 675
Dunkerque	744 911	9,72%	27 589
Lille	2 984 951	38,94%	110 554
Valenciennes	321 716	4,20%	11 915
Arras	762 995	9,95%	28 259
Béthune	446 353	5,82%	16 532
Boulogne-sur-Mer	300 782	3,92%	11 140
Montreuil	205 505	2,68%	7 611
Saint-Omer	568 893	7,42%	21 070
Calais	148 897	1,94%	5 515
Lens	498 030	6,50%	18 446
Nord-Pas de Calais	7 666 065	100,00%	283 928

Les arrondissements de Saint-Omer, Lens et Béthune, qui disposent chacun de plus de 400 000 mètres carrés d'entrepôts, **représentent ensemble près de 20%** des surfaces d'entreposage de la région Nord - Pas de Calais. Les autres espaces d'entreposage se répartissent entre les 7 autres arrondissements de la région. Aucun d'entre eux ne représente plus de 5% des surfaces régionales d'entreposage. Une concentration majeure des capacités d'entreposage apparaît au niveau de la métropole lilloise. Le pôle dunkerquois connaît un développement intéressant de ses surfaces d'entreposage, en lien avec la plate-forme portuaire. Le pôle arrageois, situé à la croisée de deux autoroutes (A1-A26) fait preuve de dynamisme dans le domaine de la distribution.

2.3.2 Dynamique de la création d'espaces d'entreposage en Nord - Pas de Calais

A l'échelle régionale, près de 284 000 mètres carrés à vocation d'entreposage ont été créés chaque année entre 1975 et 2001. Le graphique ci-dessous présente l'évolution de la construction annuelle d'entrepôts en Nord - Pas de Calais ainsi que dans les trois plus importantes zones de d'implantation régionale : Lille, Arras et Dunkerque.

Graphique 4 : Les nouveaux espaces de stockage dans le Nord-Pas de Calais – Source : DRE Nord-Pas de Calais – 08/2002



Jusqu'en 1987, les surfaces d'entreposage régionales s'accroissent de +220 000 à +350 000 mètres carrés par an. Entre 1988 et 1993, le rythme de la construction s'accélère sensiblement (418 000 m² construits en 1990). A partir de 1995, la construction d'espaces d'entreposage dans la région décroît pour passer en 2001 sous la barre de 100 000 m² construits. Les dernières statistiques fournies par la DRE indiquent une certaine reprise de la construction en Nord - Pas de Calais avec environ 144 000 m² construits en 2002.

Il est pour l'instant difficile d'expliquer cette baisse. Elle peut résulter d'un tassement des implantations industrielles, d'un certain attentisme face au projet Delta3 ainsi que par la forte croissance antérieure. A cela s'ajoute l'attraction croissante de la Flandre pour la localisation d'entrepôts. Une prise de conscience de cet effritement de la vocation logistique régionale est dans tous les cas nécessaire.

2.3.3 Evolution de la répartition des espaces d'entreposage en Nord-Pas de Calais

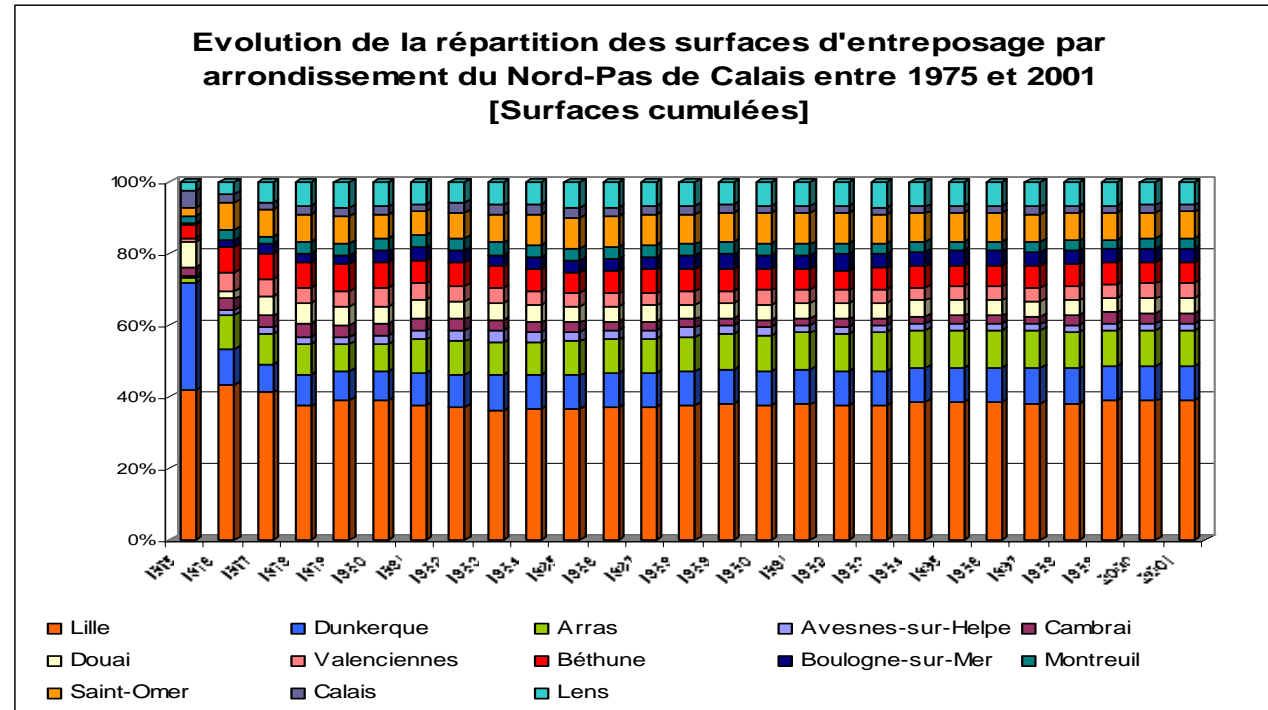
La répartition des surfaces d'entreposage entre les arrondissements de la région a peu changé au cours de la période 1975-2001.

Le rythme de la construction d'un arrondissement à un autre a été très semblable.

L'arrondissement de Lille représente de façon constante environ 40% du total des surfaces d'entreposage régionales.

La part d'Arras, de l'ordre de 8% en 1980, passe à environ 10% en 2001 tandis que celle de Dunkerque, d'un peu moins de 8% atteint près de 10% la même année.

Graphique 5: Evolution de la répartition des surfaces de stockage du Nord-Pas de Calais



Source : DRE Nord-Pas de Calais – 08/2002

L'offre d'entreposage en Nord-Pas-de-Calais est centrée sur les principaux bassins de population et axes de circulation de la Région, avec trois secteurs totalisant plus de 60% des surfaces (Lille, Arras et Dunkerque). Des zones d'entreposage sont également présentes dans d'autres secteurs géographiques avec certains donneurs d'ordres importants (Distribution à Lens, Automobile à Cambrai et Valenciennes).

Cette **répartition est stable dans le temps** et ne devrait pas être remise en cause dans les années à venir compte tenu du récent ralentissement du rythme de construction d'entrepôts en Nord – Pas de Calais.

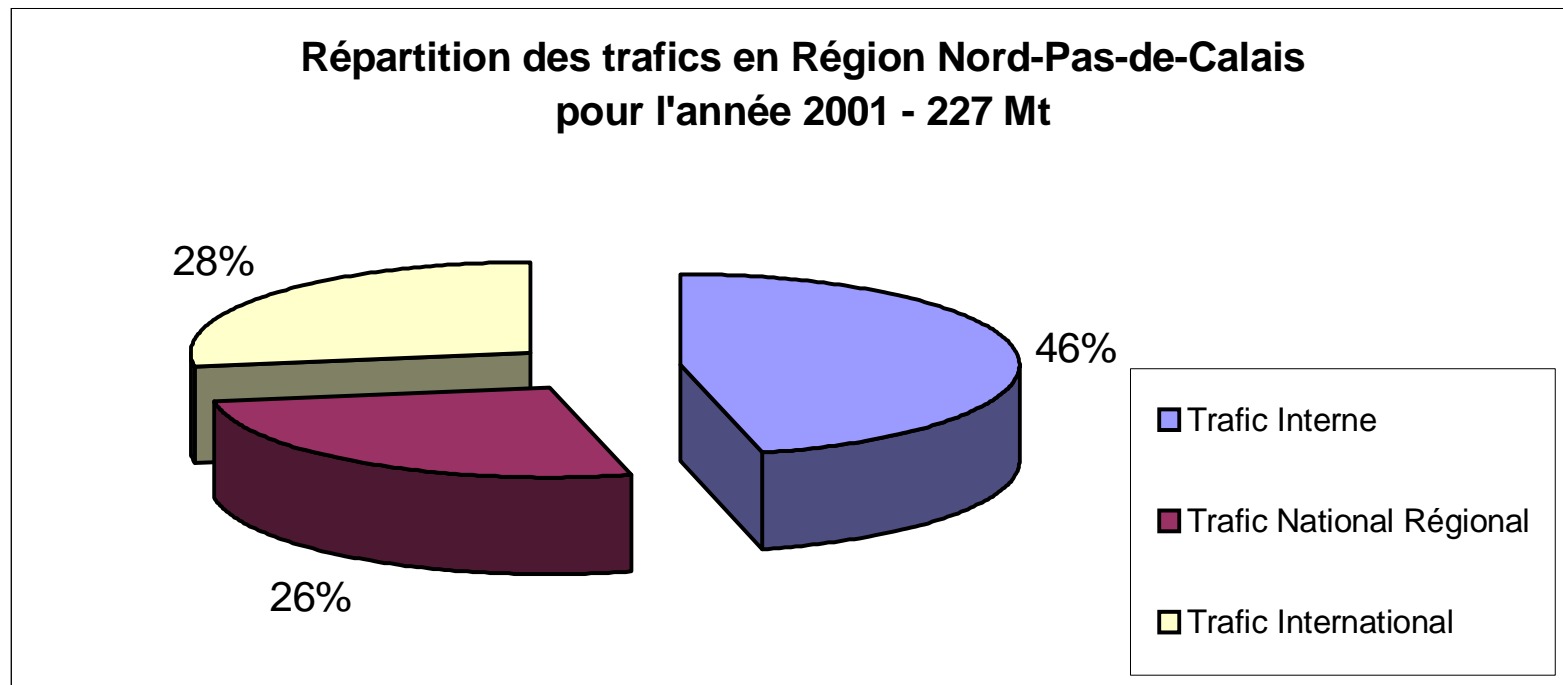
2.4 Les principaux flux de transport dans le Nord – Pas-de-Calais

En 2001, les flux de marchandises transportées en Région Nord-Pas-de-Calais ont représenté 227,4 millions de tonnes.

Ces flux se partagent entre :

- 59,7 Mt de flux avec les autres régions françaises (26,2 % du total des flux) ;
- 62,8 Mt de flux à l'international (27,6 % des flux totaux) ;
- et 104,8 Mt de flux internes (46,1% des flux).

Graphique 6 : Décomposition des trafics régionaux en Nord-Pas-de-Calais



Sources : METL, SITRAM 2001.

2.4.1 La nature des marchandises transportées

2.4.1.1 Répartition des flux par catégories de marchandises

L'analyse de la répartition modale des trafics par catégories de marchandises permet de cerner les principaux trafics de la région Nord-Pas-de-Calais et d'identifier les filières cibles du transport fluvial.

La répartition des échanges par type de marchandises selon la classification NST **pour l'ensemble des modes de transport** fait ressortir **trois trafics majeurs** :

- **Les minéraux bruts et manufacturés** : 28,8% du total des flux du Nord-Pas-de-Calais ;
- **Les objets manufacturés** : 22,7 % du total des flux du Nord-Pas-de-Calais ;
- **Les denrées alimentaires** : 11,4 % du total des flux du Nord-Pas-de-Calais.

Graphique 7 : Répartition des marchandises transportées dans le Nord-Pas-de-Calais en 2001. Source : SITRAM

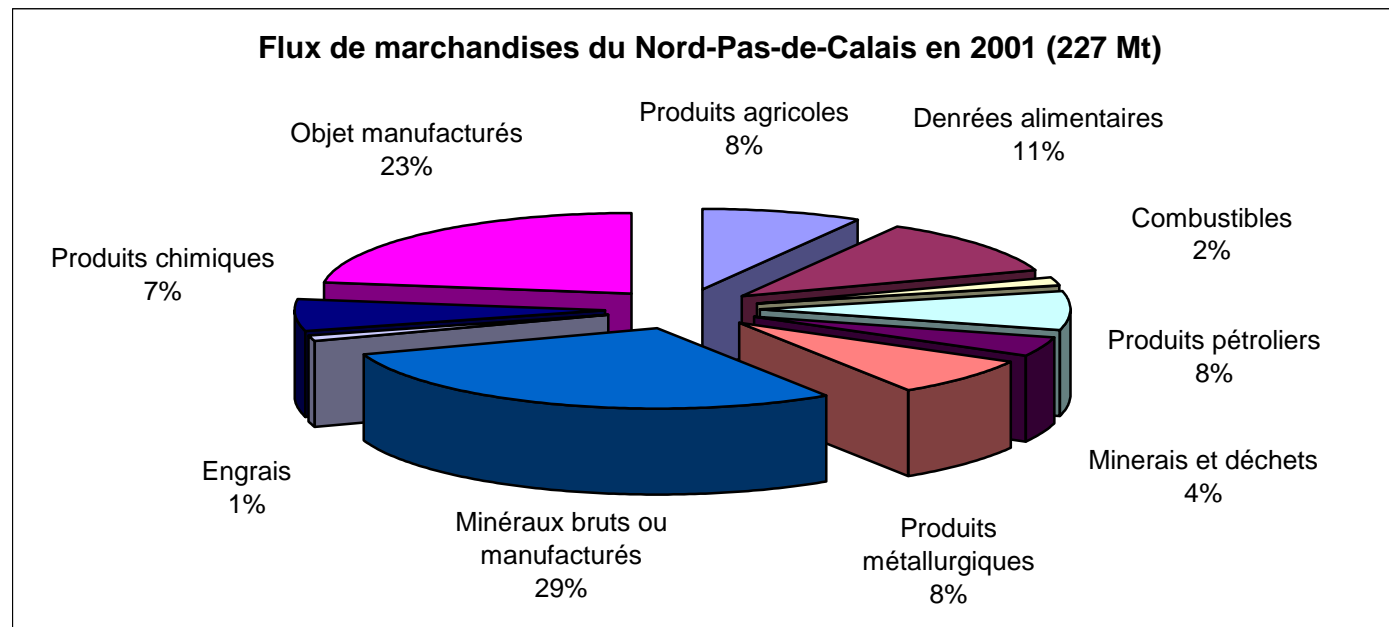


Tableau 18 : Répartition des marchandises transportées en France et en Nord-Pas-de-Calais en 2001.

Section	Intitulé	Nord-Pas-de-Calais		France	
		Tonnes	Part / Région	Tonnes	Part / France
NST 0	Produits agricoles	19 146 625	8,4%	265 590 000	10,7%
NST 1	Denrées alimentaires	25 985 778	11,4%	272 730 000	11,0%
NST 2	Combustibles	3 412 456	1,5%	25 156 000	1,0%
NST 3	Produits pétroliers	18 058 779	7,9%	248 111 000	10,0%
NST 4	Minerais et déchets	8 567 331	3,8%	64 669 000	2,6%
NST 5	Produits métallurgiques	17 571 810	7,7%	76 031 000	3,1%
NST 6	Minéraux bruts ou manufacturés	65 548 584	28,8%	919 857 000	37,1%
NST 7	Engrais	2 558 468	1,1%	62 219 000	2,5%
NST 8	Produits chimiques	14 900 892	6,6%	94 334 000	3,8%
NST 9	Objets manufacturés	51 601 920	22,7%	453 404 000	18,3%
TOTAL		227 352 643	100,0%	2 482 101 000	100,0%

Sources : METL, SITRAM.

Par rapport au reste de la France, la région Nord-Pas-de-Calais présente une **sur-représentation pour quatre sections de NST** :

- **La NST5 – Produits métallurgiques** : 4,6 points de plus que la moyenne nationale ;
- **La NST9 – Objets manufacturés** : 4,4 points de plus que la moyenne nationale ;
- **La NST8 – Produits chimiques** : 2,8 points de plus que la moyenne nationale ;
- **La NST4 – Minerais et déchets** : 1,2 points de plus que la moyenne nationale ;

A l'inverse, **les flux de la section NST6** (Minéraux bruts ou manufacturés), **NST0** (Produits agricoles), **NST3** (Produits pétroliers) et **NST7** (Engrais) sont **sous-représentés par rapport à la moyenne des flux nationaux** et notamment les minéraux bruts ou manufacturés avec 8,3 points de moins que la moyenne nationale.

2.4.1.2 L'évolution de la nature des marchandises transportées pour le trafic national de la région Nord-Pas-de-Calais

La nature des marchandises transportées est analysée sur une période de 10 ans en distinguant les trafics nationaux des trafics internationaux.

Tableau 19 : Trafic national: Evolution de la nature des marchandises transportées de 1993 et 2001¹⁵. Source : SITRAM.

Tous modes	1993		1995	1997	1999	2001		2001 / 1993
NST0 : Produits agricoles	12 561 965	11,9%	11 276 384	18 650 135	16 759 593	14 996 332	9,1%	19,4%
NST1 : Denrées alimentaires	16 880 041	16,1%	17 199 935	16 402 804	19 628 631	18 271 579	11,1%	8,2%
NST2 : Combustibles	2 133 454	2,0%	1 531 942	2 690 777	1 860 947	1 471 359	0,9%	-31,0%
NST3 : Produits pétroliers	4 545 074	4,3%	4 831 148	6 021 081	6 322 308	6 613 480	4,0%	45,5%
NST4 : Minerais et déchets	3 882 768	3,7%	5 115 347	5 681 443	4 828 798	4 526 193	2,8%	16,6%
NST5 : Produits métallurgiques	6 821 178	6,5%	7 284 004	8 503 876	8 510 242	8 028 612	4,9%	17,7%
NST6 : Minéraux bruts ou manufacturés	36 072 810	34,3%	37 476 550	47 688 392	52 049 069	55 848 433	33,9%	54,8%
NST7 : Engrais	1 573 384	1,5%	1 982 287	1 478 075	2 632 854	1 842 713	1,1%	17,1%
NST8 : Produits chimiques	4 612 704	4,4%	5 050 639	5 703 112	5 220 660	7 772 465	4,7%	68,5%
NST9 : Objet manufacturés	16 045 625	15,3%	20 097 527	30 068 720	39 685 227	45 148 484	27,4%	181,4%
	105 129 003	100,0%	111 845 763	142 888 415	157 498 329	164 519 650	100,0%	56,5%

Alors que la hausse moyenne toutes sections NST est de 56,5%, la répartition des marchandises transportées depuis 1993 montre une **forte progression de la NST9 (objets manufacturés) qui connaît une hausse de 181%** (plus de 45 Mt en 2001).

Pour les flux nationaux, les sections NST peuvent se regrouper en quatre catégories :

- Les marchandises qui progressent plus vite que la moyenne : **NST9 (objets manufacturés, +181%)** et **NST8 (produits chimiques, +68,5%)** ;
- Les marchandises dont la progression est inférieure à la moyenne : **NST6 (minéraux bruts et manufacturés, +54,8%)** ;
- Les marchandises qui progressent moins vite que la moyenne : **NST3 (produits pétroliers, +45,5%)**, **NST0 (produits agricoles, +19,4%)**, **NST5 (produits métallurgiques, +17,7%)**, **NST7 (engrais, +17,1%)**, **NST4 (minerais et déchets, +16,6%)** et **NST1 (denrées alimentaires, +8,2%)** ;
- Les marchandises qui régressent : **NST2 (combustibles, -31%)**.

¹⁵ Cette évolution intègre une rupture de série dans l'enquête TRM en 1996 qui conduit à surestimer globalement les trafics de 15% depuis cette modification.

2.4.1.3 L'évolution de la nature des marchandises transportées pour le trafic international de la région Nord-Pas-de-Calais

Tableau 20 : Trafic international : Evolution de la nature des marchandises transportées entre 1993 et 2001

Tous modes (hors rubrique « autres »)	1994		2000		2000 / 1994
NST0 : Produits agricoles	3 949 954	6,0%	4 921 853	6,0%	24,6%
NST1 : Denrées alimentaires	6 435 335	9,7%	7 372 817	9,0%	14,6%
NST2 : Combustibles	5 689 715	8,6%	5 651 861	6,9%	-0,7%
NST3 : Produits pétroliers	10 038 096	15,2%	13 876 486	17,0%	38,2%
NST4 : Minerais et déchets	12 395 417	18,8%	14 458 674	17,7%	16,6%
NST5 : Produits métallurgiques	6 102 730	9,2%	9 167 757	11,3%	50,2%
NST6 : Minéraux bruts ou manufacturés	10 041 064	15,2%	11 292 620	13,9%	12,5%
NST7 : Engrais	855 661	1,3%	920 993	1,1%	7,6%
NST8 : Produits chimiques	5 584 203	8,5%	6 991 080	8,6%	25,2%
NST9 : Objet manufacturés	4 987 199	7,5%	6 832 252	8,4%	37,0%
	66 079 374	100,0%	81 486 393	100,0%	23,3%

Source : SITRAM

Si l'on analyse cette répartition **pour le trafic international, on constate quelques différences par rapport au trafic national**¹⁶ :

- **5 sections NST ont une progression supérieure à la moyenne : NST5** (produits métallurgiques, +50%), **NST3** (produits pétroliers, +38,2%), **NST9** (objets manufacturés, +37%), **NST8** (produits chimiques, +25%) et **NST0** (+24,6%) ;
- **4 sections connaissent une progression inférieure à la moyenne : NST4** (minerais et déchets, +16,6%), **NST1** (denrées alimentaires, +14,6%), **NST6** (minéraux bruts ou manufacturés) et **NST7** (engrais, +7,6%) ;
- 1 section est en recul, celle des combustibles (NST2, -0,7%).

¹⁶ Le trafic international reprend les flux maritimes où trois sections NST représentent plus de 70% des flux en 2000 (NST4 : 31%, NST3 : 30,3% et NST2 : 11,1%). Le trafic maritime pèse pour près de la moitié dans le trafic international de la région Nord-Pas-de-Calais en 2000.

2.4.2 Répartition modale des transports en Nord - Pas-de-Calais

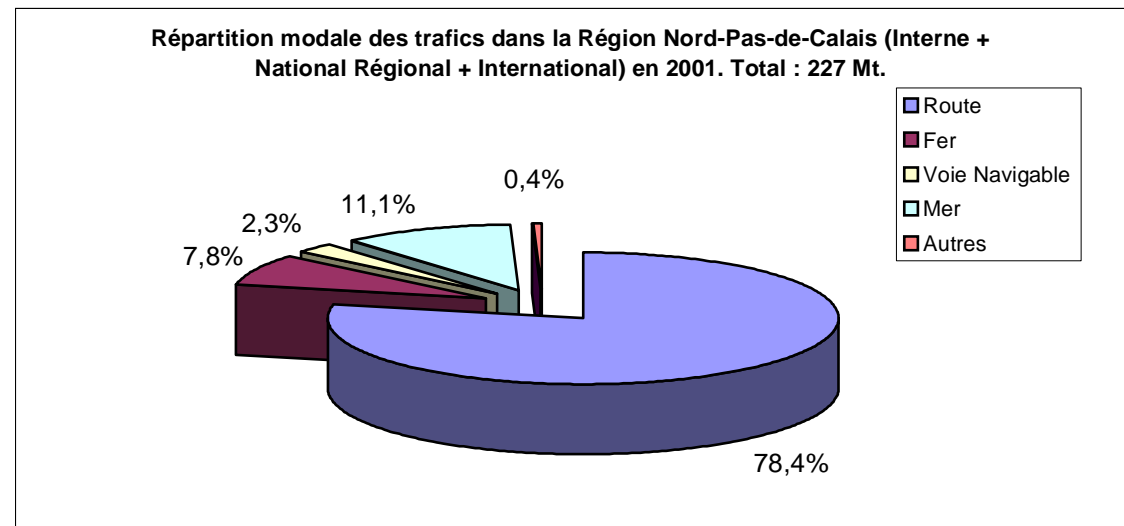
Les statistiques produites ci-dessous proviennent du traitement de l'extraction régionale de la base de données SITRAM 2001.¹⁷

La répartition modale des trafics montre l'importance du transport routier (178 Mt) et du transport maritime (25 Mt) en raison de la présence de 3 ports sur le littoral régional et d'un trafic intense avec la Grande-Bretagne.

La catégorie « autres moyens de transport » est principalement constituée des transports par oléoduc qui représentent un tonnage important à l'importation (12 Mt d'hydrocarbures en provenance de la Norvège).

Le transport par voie navigable représente 2,9% des trafics avec un tonnage total s'élevant à 6,7 millions de tonnes.

Graphique 8 : Répartition modale des trafics en Nord-Pas de Calais en 2001



Sources : METL, SITRAM, 2001

L'analyse des trafics nationaux et internationaux tous modes confondus depuis 1993 montre une forte progression des flux dans la région Nord-Pas-de-Calais :

- le **trafic national total** (régional entrant + régional sortant + interne) **a augmenté de plus de 56% sur la période** (164,5 Mt en 2001 contre 105,1 Mt en 1993) et cette évolution se retrouve sur chacun des types de trafic (trafic entrant : +46,6%, trafic sortant : +59,1%, trafic interne : +58,4%)
- le **trafic international a progressé de près de 20%** (75,9 Mt en 2000, contre 63,7 Mt en 1993).

¹⁷ La comparaison des données de la base SITRAM et celles fournies par VNF a mis en évidence des différences concernant le trafic assuré par voie fluviale pour les échanges internationaux. La base SITRAM précise en effet que le trafic international (hors position 330 : hydrocarbures énergétiques gazeux, liquéfiés ou comprimés) est de 3 055 099 tonnes pour 2001, contre 4 649 807 tonnes pour VNF. La présente analyse est basée sur les données VNF.

Le tableau ci-après détaille l'évolution de la part modale des trafics nationaux et internationaux pour le Nord-Pas-de-Calais depuis 10 ans.

Tableau 21 : Evolution des trafics nationaux et internationaux de marchandises pour le Nord-Pas-de-Calais.

Source : SITRAM. Milliers de tonnes		1993		1995		1997		1999		2001	
Trafic entrant		18 394		19 607		23 280		25 903		26 957	
	Route	13 500	73,4%	14 930	76,1%	17 962	77,2%	21 021	81,2%	22 213	82,4%
	Fer	4 121	22,4%	3 917	20,0%	4 594	19,7%	4 318	16,7%	4 240	15,7%
	Voie navigable	773	4,2%	760	3,9%	724	3,1%	564	2,2%	504	1,9%
Trafic sortant		20 558		22 971		27 504		31 822		32 710	
	Route	15 232	74,1%	17 155	74,7%	20 548	74,7%	24 293	76,3%	25 593	78,2%
	Fer	5 132	25,0%	5 466	23,8%	6 646	24,2%	7 228	22,7%	6 837	20,9%
	Voie navigable	194	0,9%	350	1,5%	310	1,1%	301	0,9%	280	0,9%
Trafic interne		66 177		69 268		92 124		100 213		104 853	
	Route	60 670	91,7%	64 176	92,6%	86 516	93,9%	94 834	94,6%	100 851	96,2%
	Fer	3 835	5,8%	3 427	4,9%	4 208	4,6%	3 728	3,7%	2 715	2,6%
	Voie navigable	1 672	2,5%	1 665	2,4%	1 400	1,5%	1 651	1,6%	1 287	1,2%
Total national		105 129		111 846		142 908		157 938		164 519	
	Route	89 401	85,0%	96 261	86,1%	125 026	87,5%	140 148	88,7%	148 657	90,4%
	Fer	13 088	12,4%	12 810	11,5%	15 448	10,8%	15 274	9,7%	13 792	8,4%
	Voie navigable	2 640	2,5%	2 775	2,5%	2 434	1,7%	2 516	1,6%	2 071	1,3%
Trafic international (non compris la rubrique "Autres")											
	Route	24 309	38,2%	24 480	36,0%	26 044	36,4%	28 554	37,6%	29 609	-
	Fer	3 135	4,9%	2 679	3,9%	2 782	3,9%	3 635	4,8%	4 018	-
	Voie navigable	2 779	4,4%	2 708	4,0%	2 161	3,0%	2 411	3,2%	3 055	-
	Mer	33 469	52,5%	38 166	56,1%	40 479	56,6%	41 374	54,5%	-	-
		63 692	100,0%	68 034	100,0%	71 466	100,0%	75 974	100,0%	-	-

L'évolution globale (tous modes) des flux du Nord – Pas de Calais masque des différences suivant les modes de transport. Si le trafic routier a augmenté de plus 66% en national entre 1993 et 2001 en passant de 89,4 Mt à 148,7 Mt et de près de 22% en international (29,6 Mt en 2001, contre 24,3 Mt en 1993), les trafics du fer et de la voie d'eau ont connu des évolutions différentes.

Après une pointe en 1997 et 1999 (plus de 15 Mt) le trafic national du fer de 2001 est presque revenu à son niveau de 1993 (13,1 Mt en 1993 et 13,8 Mt en 2000). Le trafic national de la voie navigable a connu une évolution contrastée en se situant entre 2,4 Mt et 2,8 Mt de 1993 à 1999, puis a chuté en 2001 pour atteindre 2,1 Mt.¹⁸

Pour les trafics internationaux, le mode qui a le plus progressé est le fer avec une hausse de près de 28% des tonnages transportés entre 1993 et 2001, vient ensuite la route avec une progression de près de 22%, puis la voie navigable avec 10% de hausse. Entre 1993 et 2001, les trafics internationaux sont ainsi passés de 3,1 Mt à 4 Mt pour le fer, de 24,3 Mt à 29,6 Mt pour la route et de 2,8 Mt à 3,1 Mt pour la voie navigable.

Trois tendances résument la répartition modale des trafics :

- **La progression constante de la route se fait au détriment du fer et de la voie d'eau qui stagnent ou régressent pour le trafic national et le trafic intra régional depuis 10 ans.**
- **A l'international en revanche, les trafics du fer, de la route et de la voie navigable progressent de 10 à 28%. Les échanges internationaux par mode fluvial s'effectuent avec la Belgique (56%), les Pays-Bas (30%) et l'Allemagne (14%).**
- **La part modale de la route reste largement majoritaire avec de 80 à 95 % des marchandises transportées (tonnages transportés).**

¹⁸ L'évolution des trafics est issue des données SITRAM pour lesquelles des différences existent avec les données VNF.

2.4.3 La répartition géographique des flux externes du Nord-Pas-de-Calais.

2.4.3.1 A l'échelle nationale

Tableau 22 : Répartition par région de provenance et de destination des flux du Nord-Pas-de-Calais. Sources : METL, SITRAM 2001.

Régions de provenance	Flux entrants Tonnes	Flux sortant Tonnes	Flux totaux Tonnes	Part
Picardie	7 812 560	10 148 071	17 960 631	30,1%
Ile-de-France	4 014 325	6 124 923	10 139 248	17,0%
Centre	1 840 009	1 263 369	3 103 378	5,2%
Haute-Normandie	2 246 812	2 147 332	4 394 144	7,4%
Basse-Normandie	518 039	577 504	1 095 543	1,8%
Bretagne	579 302	741 932	1 321 234	2,2%
Pays-de-la-Loire	1 089 377	1 580 850	2 670 227	4,5%
Poitou-Charentes	299 245	377 193	676 438	1,1%
Limousin	164 584	168 735	333 319	0,6%
Aquitaine	416 866	495 951	912 817	1,5%
Midi-Pyrénées	233 355	303 210	536 565	0,9%
Champagne-Ardenne	1 887 429	2 066 190	3 953 619	6,6%
Lorraine	1 701 514	2 193 554	3 895 068	6,5%
Alsace	737 562	866 813	1 604 375	2,7%
Franche-Comté	225 537	262 938	488 475	0,8%
Bourgogne	646 323	559 763	1 206 086	2,0%
Auvergne	334 092	242 458	576 550	1,0%
Rhône-Alpes	1 176 278	1 354 749	2 531 027	4,2%
Languedoc	498 000	381 710	879 710	1,5%
Provence-Alpes-Côte d'Azur-Corse	535 931	852 562	1 388 493	2,3%
Ensemble	26 957 140	32 709 807	59 666 947	100,0%

La répartition des trafics de marchandises du Nord-Pas-de-Calais avec les autres régions françaises est présentée dans le tableau ci-contre.

Si l'on considère l'ensemble des modes de transport, cinq régions comptent pour plus des deux tiers de l'ensemble des flux régionaux. Il s'agit des régions suivantes :

- **Picardie** : 30,1% du total avec près de 18 Mt échangées avec le Nord-Pas-de-Calais en 2001 ;
- **Ile de France** : 17,0 % (10,1 Mt) ;
- **Haute-Normandie** : 7,4% (4,4 Mt) ;
- **Champagne Ardenne (6,6%) et Lorraine (6,5%)**, soit environ 3,9 Mt pour chaque Région.

Un groupe de 3 régions représente 13,9% du total de flux nationaux (Centre, Pays-de-la-Loire et Rhône-Alpes). Les échanges avec les autres régions sont inférieurs à 3%.

La Région Nord-Pas-de-Calais échange principalement avec les régions proches du Nord et de l'Est de la France (qui totalisent les deux tiers des échanges, tous trafics et modes confondus).

2.4.3.2 Le trafic international

Tableau 23 : géographique des échanges internationaux de la région Nord-Pas-de-Calais en 2001. Sources : SITRAM et VNF 2001.

Les échanges internationaux du Nord-Pas-de-Calais ont atteint un total de 62 832 993 tonnes en 2001. Avec près de 63 Mt ces échanges ont représenté environ 12,1% du commerce extérieur de la France (518 Mt).

Plus des deux tiers des échanges de la région sont réalisés avec les pays de l'UE (43,9 Mt, 69,9%). Les autres trafics sont réalisés avec des pays hors UE (18,9 Mt, soit 30,1% du total des flux).

Les trois quarts des échanges du Nord-Pas-de-Calais avec l'UE sont réalisés avec trois pays : l'UEBL (20,8 Mt, 33,2%), l'Allemagne (6,2 Mt, 10%) et le Royaume-Uni (6 Mt, 9,6%).

En complément de ces trois pays, trois autres partenaires commerciaux assurent 12,9% des échanges internationaux de la région : les Pays-Bas (3,8 Mt), l'Italie (2,2 Mt) et l'Espagne (2,1 Mt).

Les flux échangés avec les autres pays de l'UE sont inférieurs à 1 Mt (Danemark, Portugal, Suède ...).

Les échanges par voie navigable sont principalement réalisés pour 3 pays et représentent 4 652 000 tonnes (soit 7,4% du flux total). Ces pays sont l'UEBL (2.6 Mt), les Pays-Bas (1,4 Mt) et l'Allemagne (651 000 t). 2000 tonnes sont également échangées avec la Hongrie.

Trafics du Nord-Pas-de-Calais Pays	Voie navigable Données VNF 2001		Tous modes Données SITRAM 2001	
	Tonnes	Part	Tonnes	Part
UEBL	2 604 000	56,0%	20 842 605	33,2%
Pays-Bas	1 395 000	30,0%	3 857 499	6,1%
Allemagne	651 000	14,0%	6 254 327	10,0%
Italie			2 219 861	3,5%
Royaume-Uni			6 012 004	9,6%
Irlande			278 079	0,4%
Danemark			601 524	1,0%
Grèce			203 764	0,3%
Espagne			2 087 587	3,3%
Portugal			500 079	0,8%
Autriche			191 943	0,3%
Suède			428 691	0,7%
Finlande			427 574	0,7%
Total pays de l'UE	4 650 000	100,0%	43 905 537	69,9%
Suisse			310 554	0,5%
Norvège			3 699 483	5,9%
Pays de l'Est	2 000	0,0%	2 889 398	4,6%
Autres pays d'Europe			360 734	0,6%
Afrique			3 340 082	5,3%
Amérique du Nord			2 342 203	3,7%
Autres pays d'Amérique			2 693 485	4,3%
Asie			2 550 914	4,1%
Océanie, Dom, Tom, Divers			740 603	1,2%
Total pays hors de l'UE	2 000	0,0%	18 927 456	30,1%
TOTAL	4 652 000	100,0%	62 832 993	100,0%

2.4.4 Synthèse sur les flux de transport régionaux

En 2001, les flux de la région Nord-Pas-de-Calais se sont élevés à 227,4 millions de tonnes, dont plus de la moitié constitués d'objets manufacturés (23% des flux totaux) et de minéraux bruts et manufacturés (29% des flux).

L'évolution de la nature des marchandises transportées confirme une **tertiarisation de l'économie** qui se traduit par une forte hausse des trafics d'objets manufacturés et produits chimiques (respectivement +181% et +68% de 1993 à 2001 en national), une progression très faible des denrées alimentaires et des engrais (de plus 7% à plus 17% sur 9 ans) et une baisse des flux de combustibles (jusqu'à -30% en national de 1993 à 2001).

La surcapacité de l'offre de transport routier pèse sur l'offre globale de transport de la région et la part modale de la route reste largement majoritaire avec de 80 à 95% des marchandises transportées (tonnages transportés suivant les types de trafic).

Sur l'ensemble des flux (Intra régional, National, International), la voie navigable assure près de 3% des échanges (6,7 millions de tonnes, hors transit).

Le trafic national et le trafic intra régional se caractérisent par une progression constante de la route au détriment du fer et de la voie d'eau. En revanche, les trafics progressent en international et on constate une **reprise du transport fluvial en international depuis 10 ans.**

Les échanges nationaux sont majoritairement réalisés avec les régions proches du Nord et de l'Est de la France (qui totalisent les deux tiers des échanges, tous trafics confondus). Ces régions sont la Picardie (30% des échanges), l'Île de France (17%), la Haute-Normandie (7,4%), la Champagne-Ardenne (6,6%) et la Lorraine (6,5%).

Tous modes de transport confondus, **les échanges internationaux sont réalisés majoritairement avec les pays de l'Union Européenne (70% du total des échanges en 2001) dont la moitié avec trois pays où le transport fluvial est très développé** (Belgique, Pays-Bas, Allemagne).

2.5 Situation et perspectives du transport fluvial en Nord - Pas de Calais

Le Bassin fluvial du Nord s'appuie sur un tissu industriel traditionnellement important et des courants d'échanges commerciaux avec le Bénélux et l'Outre-Mer.

Dans ce cadre, **le réseau fluvial répond à plusieurs fonctions :**

- **le transit Nord-Sud ;**
- **la desserte de Lille** (conteneurs, déchets ménagers, matériaux de construction ...) et des principales agglomérations régionales ;
- **la desserte du port de Dunkerque ;**
- **l'intégration de la région avec le Benelux** au sein de l'Eurorégion, avec lesquels les liens commerciaux et culturels sont prédominants.

2.5.1 Répartition des flux de transport par origine destination

La détail de la répartition modale des flux indique des différences suivant les types de trafics (voir tableau et carte pages suivantes) :

- **Le fluvial assure respectivement 1,2% et 1,3% du trafic intra régional et du trafic national, alors que sa part s'élève à 7,2% pour le trafic international.**
- **En valeur absolue, le fluvial totalise 1,3 million de tonnes en trafic intra régional, de près de 800 000 tonnes de trafic national et de 4,6 millions de tonnes en international.** A cela s'ajoutent 3,1 millions de tonnes de transit.
- La route quant à elle est très largement majoritaire pour le trafic intra régional (96%) et le trafic national (80%). Sa part tombe par contre à 47% pour le trafic international en raison de l'importance du maritime (40%).
- La part la plus importante du fer se situe en national avec plus de 18% contre moins de 2% en trafic intra régional.

Tableau 24 : Répartition modale des flux dans le Nord-Pas-de-Calais en 2001.

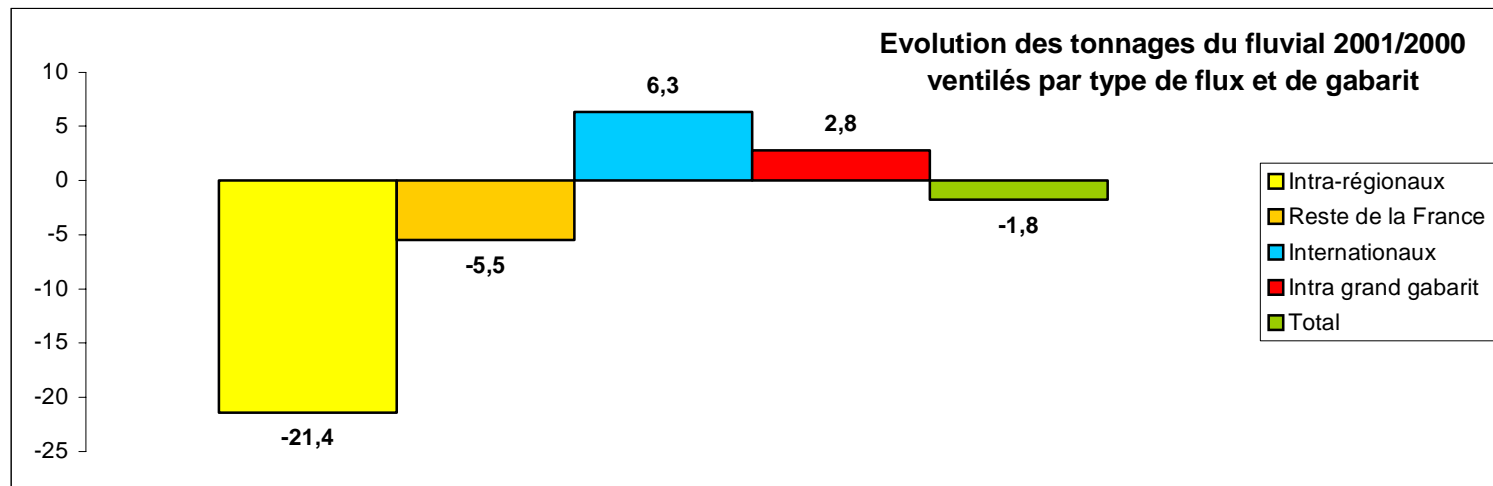
	Trafic Interne		Trafic National Régional		Trafic International	
	Tonnes	Part modale	Tonnes	Part modale	Tonnes	Part modale
Route	100 851 196	96,2%	47 805 445	80,1%	29 608 665	47,1%
Fer	2 714 621	2,6%	11 077 376	18,6%	4 018 312	6,4%
Voie Navigable	1 286 886	1,2%	784 126	1,3%	3 055 099	4,9%
Mer					25 122 907	40,0%
Air					33 239	0,1%
Autres					994 771	1,6%
Total	104 852 703	100,0%	59 666 947	100,0%	62 832 993	100,0%

Voie navigable (Source : VNF, voir carte page suivante)	1 286 866	1,2%	784 126	1,3%	4 649 807	7,2% (1)
--	-----------	------	---------	------	-----------	----------

(1) Ce pourcentage est calculé en ajoutant au total des trafics l'écart entre les données VNF et celles issues de la base SITRAM

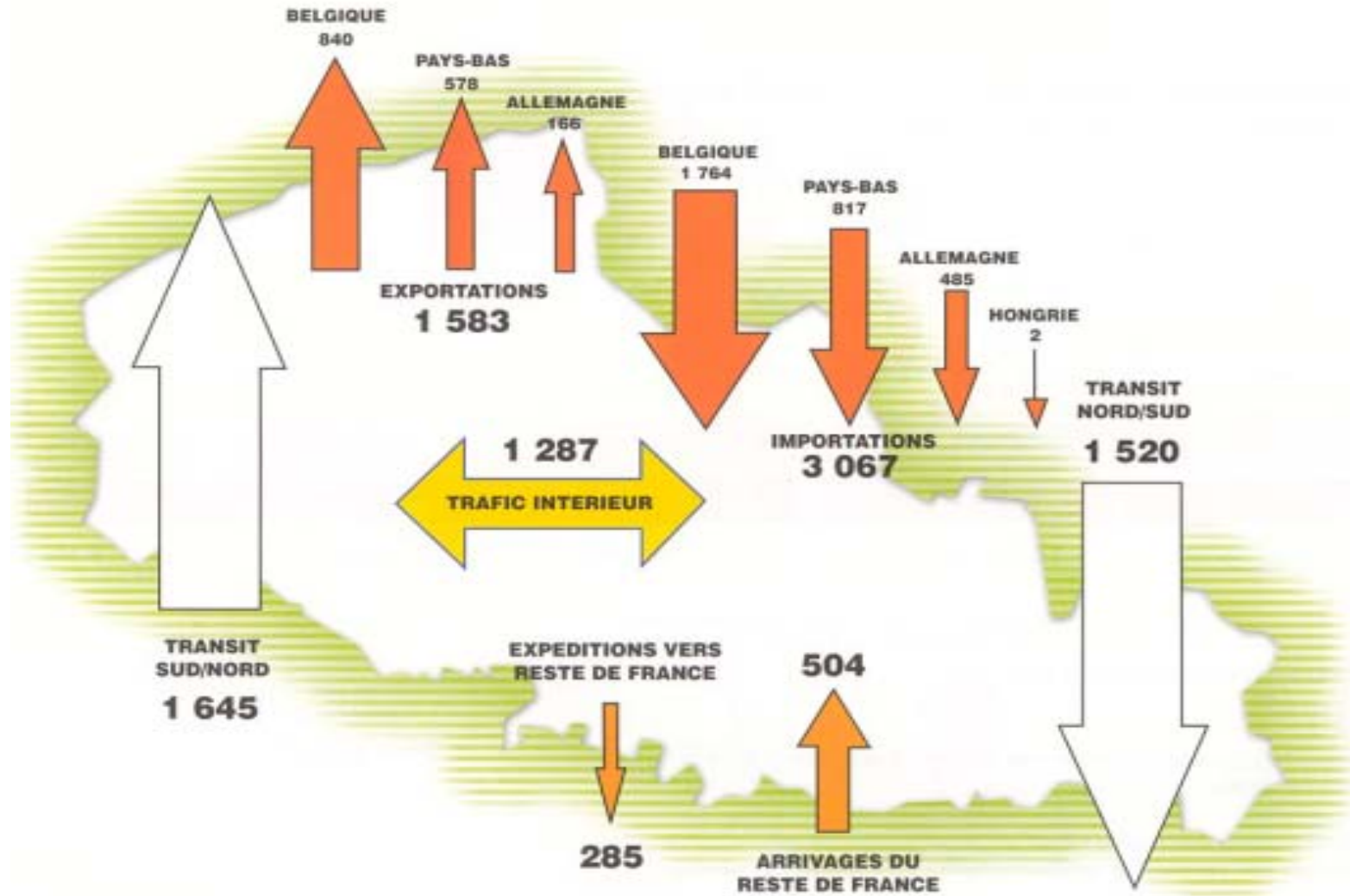
Sources : METL, SITRAM, 2001.

Graphique 9 : Evolution des tonnages 2001 / 2000 ventilés par type de flux et de gabarit



Source : Les voies navigables du Nord – Pas-de-Calais, ORTF, Rapport annuel 2001

Carte 26 : Origines et destinations des trafics fluviaux – source VNF rapport annuel 2001



2.5.2 Répartition du transport fluvial par catégorie de marchandises

L'analyse de la répartition modale des trafics par catégorie de marchandises (voir tableau ci-dessous) permet de **cerner les principaux trafics dans la Région Nord-Pas-de-Calais pour tous les modes de transport et pour le fluvial en particulier.**

Tableau 25 : Répartition des marchandises transportées en Nord-Pas-de-Calais en 2001.

Section	Intitulé	Voie navigable (1)		Tous modes de transport (2)	
		Tonnes	Part / Région	Tonnes	Part / Région
NST 0	Produits agricoles	1 142 536	17%	19 146 625	8,4%
NST 1	Denrées alimentaires	470 456 ¹⁹	7%	25 985 778	11,4%
NST 2	Combustibles	672 080	10%	3 412 456	1,5%
NST 3	Produits pétroliers	201 625	3%	18 058 779	7,9%
NST 4	Minerais et déchets	1 008 120	15%	8 567 331	3,8%
NST 5	Produits métallurgiques	336 040	5%	17 571 810	7,7%
NST 6	Minéraux bruts ou manufacturés	1 612 991	24%	65 548 584	28,8%
NST 7	Engrais	201 624	3%	2 558 468	1,1%
NST 8	Produits chimiques	672 080	10%	14 900 892	6,6%
NST 9	Objets manufacturés	403 247	6%	51 601 920	22,7%
TOTAL		6 720 799	100,0%	227 352 643	100,0%

(1) Données VNF 2001 (2) SITRAM 2001 (3) Données 2000.

Avec 5 catégories NST supérieures ou égales à 10% (NST0, 2, 4, 6 et 8), contre seulement 3 pour la moyenne tous modes de transport (NST1, 6, 9), **la voie navigable présente une concentration relativement moins marquée de ses trafics.**

Les trois premiers trafics de la voie navigable représentent 56% de l'ensemble des flux :

- Les **minéraux bruts ou manufacturés** (NST6) représentent plus de 24% des flux en tonnage avec près de 1,6 Mt;
- Les **produits agricoles** (NST0) constituent le deuxième poste avec plus de 1 Mt, soit 17% des trafics du fluvial;
- Les **minerais et déchets** (NST4) représentent 15% des flux en tonnage, soit 1 Mt;

Les marchandises dont le volume progresse peu, voire régresse (denrées alimentaires, engrais et combustibles) représentent 20% du trafic fluvial. **Les marchandises en progression** (objets manufacturés, produits chimiques) **représentent 16% du trafic fluvial.**

¹⁹ La part de la voie navigable est faible en raison de la diversité des produits transportés et du poids relatif de ce qui est généralement transporté par voie d'eau (malt, tourteaux, mélasse, sucre et huiles alimentaires)

2.5.3 Les perspectives liées à l'activité des ports maritimes

Les documents réalisés par VNF dans le cadre de la préparation des schémas de services collectifs de transport de marchandises précisent qu'à court terme le **potentiel d'évolution peut s'appuyer sur des modifications du contexte d'ores et déjà engagées. Outre la suppression du tour de rôle, on citera :**

- Le **développement significatif du trafic de conteneurs attendu à Dunkerque** qui ouvre à la voie d'eau un potentiel important. Le lancement en 1998 d'une liaison régulière entre Valenciennes, Lille et Dunkerque en est une première illustration.
- **L'ascenseur de Strépy-Thieu sur l'infrastructure navigable wallonne**, qui permet aujourd'hui aux unités de 1350 T d'accéder à la métropole bruxelloise et à celles de Charleroi, Namur, Liège ou Maastricht.
- A moyen terme, en Flandre belge, sur la Lys, **des travaux engagés relatifs à la traversée de Courtrai**. A l'échéance de ceux-ci (2006), les grandes unités de 2500 T de capacité pourront relier la région aux pôles industriels du Benelux.
- La mise en service de la **plate-forme de Dourges**, qui permet de polariser l'activité logistique et favorisera donc la mise en place d'une offre fluviale efficace.

Le transport maritime à courte distance (TMCD) représente un des axes de développement du port de Dunkerque à l'image du dispositif de feeding assuré par NCS (Nord Container Service) au Port de Dunkerque.

L'offre actuelle de feeding²⁰ repose sur le navire « West-Express » de 224 EVP de capacité pour la partie maritime. Celui-ci assure 3 escales hebdomadaires à Dunkerque, 2 au Havre, 2 à Felixstowe et 1 à Rotterdam. Cet outil est connecté à une flotte de 3 barges offrant respectivement 20, 22 et 50 EVP de capacité affectées au segment fluvial qui touche Béthune, Lille et Valenciennes.

L'activité de NCS a pratiquement doublé depuis sa création en passant de 12 788 EVP transportés en 1997 à 24 181 EVP en 2001. Le trafic fluvial est passé de 1000 EVP en 1998 et 1999 à 5771 EVP en 2001 (dont les trois quarts destinés à l'usine Toyota de Valenciennes).

²⁰ Initié en 1995 par l'Union Maritime et Commerciale et le Port Autonome de Dunkerque, NCS est devenu en 1996 un GIE rassemblant le Port de Dunkerque (90%) et le Port de Lille (10%).

La productivité de l'interface voie d'eau-mer sera déterminante pour capter ces flux de marchandises diverses transportés en conteneurs ou remorques. Il faudra aussi être innovant sur le plan de la manutention pour réaliser des liaisons Lille-Dunkerque et Delta3-Dunkerque au meilleur coût possible.

Une amélioration de la productivité du segment fluvial est attendue à moyen terme (2007) lorsque le tirant d'air disponible sur le canal aura été porté à 5,25m et permettra ainsi le chargement des barges de conteneurs sur deux niveaux.

Le développement d'une offre multimodale rail-route moderne et compétitive sur les ports fluviaux peut constituer pour le fluvial, un nouveau moyen d'accès à de nouveaux marchés. Cette tendance a été illustrée récemment par le cimentier Calcia de Gennevilliers qui a entrepris de restructurer son centre et de développer son parc de wagons spécialisés à l'amont et sa flotte fluviale pour la distribution en Ile de France (l'objectif est de passer de 35 000 à 60 000 tonnes par an).

Le transport de voitures et la filière déchets constituent également deux axes de développement multimodal pour le fluvial.

2.5.4 L'impact de la plate-forme Delta 3

La plate-forme de Dourges (Delta 3) comportera à l'ouverture 2 cours rail – route et un quai de transbordement fluvial de 200 m équipé d'un portique à conteneurs.

A l'ouverture prévue fin 2003, elle sera en capacité de traiter un trafic total de 130 000 à 140 000 UTI (unité de transport intermodal) par an, répartis en :

- 90 000 à 100 000 UTI pour le chantier rail – route
- 20 000 UTI pour le port fluvial
- 20 000 UTI pour la zone de transbordement trimodale²¹

Sur le plan fluvial, les perspectives d'activité sont basées sur la mise en service de lignes régulières conteneurisées en complémentarité avec le Port de Lille, CCES Prouvy et NCS Dunkerque.

Les perspectives fluviales prévoient l'escale quotidienne²² d'une barge conteneurs en provenance de Dunkerque et d'une autre en provenance d'un port du Benelux.

L'importante capacité de stockage de conteneurs de Delta3 devrait constituer un atout pour fixer des stockages de conteneurs vides.

²¹ Etude de Programmation de la Plate-Forme de Dourges – Région Nord Pas de Calais 1999

²² Sur la base de 5 jours ouvrables

2.5.5 Les tendances lourdes d'évolution du transport fluvial en Europe

En 1998, 739 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur les voies navigables intérieures des Etats membres de l'Union Européenne²³.

La part modale de la voie d'eau atteignait alors 7% des transports intérieurs de l'Union, contre 75% de parts modales pour la route, 13% pour le fer et 5% pour les transports par conduite.

Le tableau de la page suivante présente l'évolution du transport de marchandises par voie navigable intérieure dans les principaux pays mouillés de l'Union, en tonnes et en tonnes/kilomètre.

Le transport par voie d'eau présente un développement très différent selon les pays.

En terme de tonnage, les Pays-Bas et l'Allemagne figurent comme les principaux utilisateurs de la voie d'eau, avec respectivement 42,8 % et 32,0% des tonnages transportés en 1998.

La Belgique et la France représentent pour leur part 14,0 % et 8,4 % des tonnages transportés par voie d'eau dans l'Union en 1998. Le Luxembourg comme l'Autriche comptent chacun à peine 1,4 % des tonnages transportés dans l'Union par voie d'eau.

En tonnes/kilomètre, la contribution de chaque pays au total de l'Union est sensiblement différente. Cela tient à la fois à l'étendue du pays mais aussi à l'utilisation qui y est faite du transport par voie d'eau.

L'Allemagne représente à elle seule 52,9% des tonnes/kilomètre enregistrées sur le réseau de voies navigables intérieures. L'extension du réseau de voies navigables en Allemagne et la superficie du pays permettent d'expliquer cette part massive. Au Pays-Bas comme en Belgique, le transport fluvial est très développé. Cependant, la taille plus petite de ces pays engendre des distances de transport plus courtes pour les marchandises.

Bien que la France compte parmi les pays les plus étendus d'Europe, le « morcellement » du réseau limite généralement les distances de transport par voie d'eau. Cette situation explique la faible part de la France en terme de tonnes/kilomètre.

En tonnes/kilomètre, les parts de l'Autriche et du Luxembourg sont tout aussi faibles qu'en tonnes.

Tableau 26 : Evolution du volume total de marchandises transportées par Etat Membre entre 1990 et 2000

²³ Statistiques en bref - Thème 7 - 8/2002 « Transports de marchandises par voies navigables intérieures dans l'UE entre 1995 et 2000. » - 8 pages. Cette statistique incorpore des comptes doubles (les transits. Le trafic est plus probablement de l'ordre de 450 MT environ. Par contre on peut additionner les tkm sans problème.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Croissance (%)		
												90/00	95/00	97/00
1000 tonnes														
Belgique	99 438	94 382	88 915	:	:	:	106 764	:	103 740	:	:	:	:	:
Allemagne	231 574	229 967	229 924	218 331	235 007	237 884	227 019	233 455	236 365	229 136	242 223	4,60%	1,8%	3,8%
France	66 086	70 695	70 900	64 865	62 522	55 055	46 688	58 131	62 010	65 508	70 669	6,93%	28,4%	21,6%
Luxembourg	10 846	10 707	10 895	10 223	10 149	10 484	9 705	10 271	10 604	:	:	:	:	:
Pays-Bas	286 147	273 800	261 145	262 464	296 145	286 070	289 332	318 817	316 063	311 267	313 708	9,63%	9,7%	-1,6%
Autriche					7 706	8 790	9 303	9 204	10 236	9 987	10 980	:	24,9%	19,3%
TOTAL	694 091	679 551	661 779				688 811		739 018					
Mio tkm														
Belgique	5 389	5 177	5 018	2 343	:	:	5 715	:	6 006	:	:	:	:	:
Allemagne	54 803	55 973	57 239	57 559	61 772	63 982	61 291	62 153	64 267	62 692	66 465	21,28%	3,9%	6,9%
France	7 581	8 347	8 631	7 684	7 235	6 630	6 027	7 058	7 936	8 478	9 110	20,17%	37,4%	29,1%
Luxembourg	336	338	338	323	317	338	321	356	369	:	:	:	:	:
Pays-Bas	35 661	34 755	33 530	32 058	36 011	35 457	35 513	40 986	40 683	41 428	41 271	15,73%	16,4%	0,7%
Autriche					1 820	2 046	2 101	2 087	2 280	2 231	2 444	:	19,5%	17,1%
TOTAL	103 770	104 590	104 756	99 967			110 968		121 541					

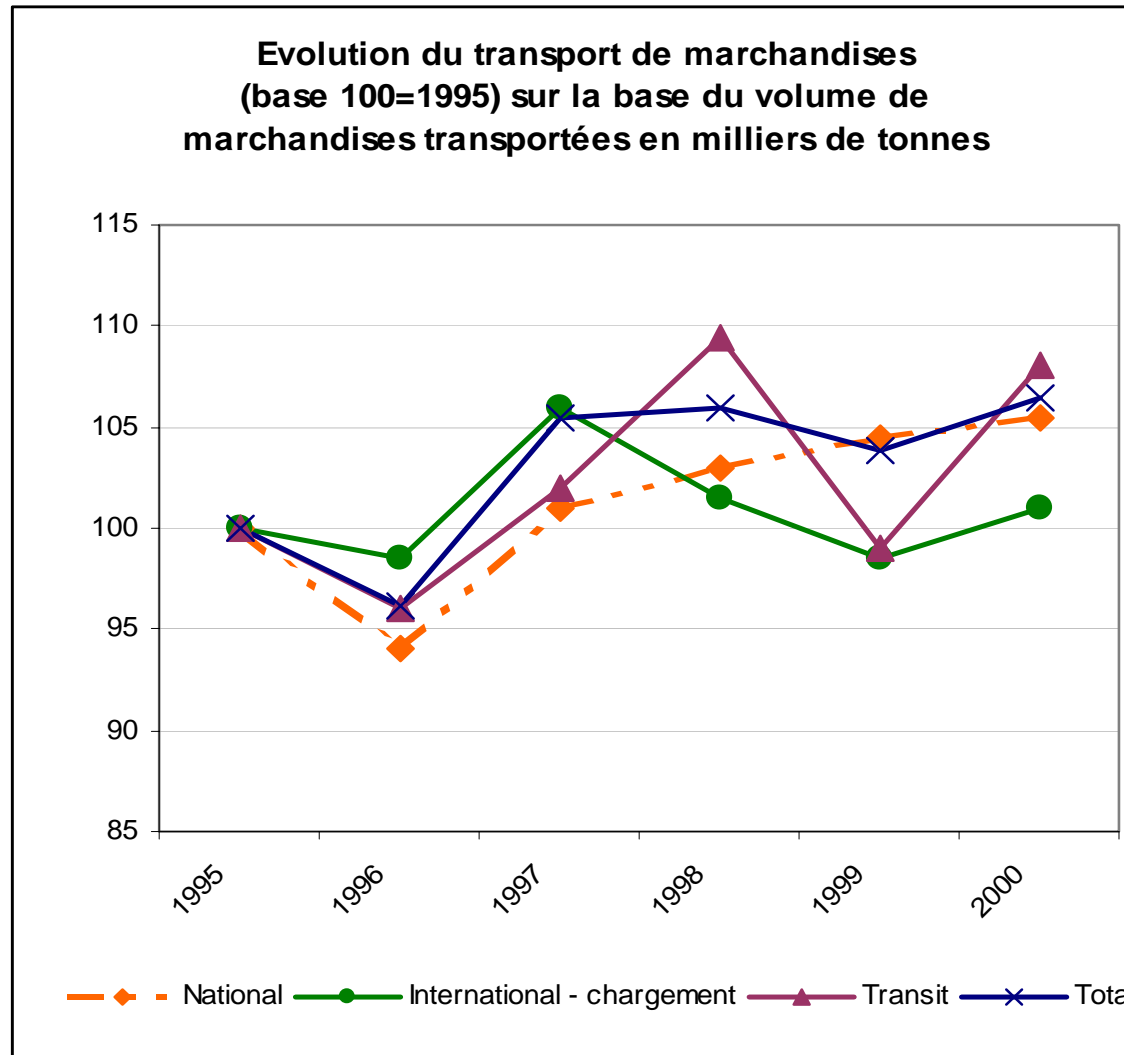
Source : EUROSTAT 2002

D'après EUROSTAT, le volume total de marchandises transportées par voie d'eau au sein des principaux pays mouillés de l'Union a crû de 7% entre 1995 et 2000.

Tous les types de trafics n'ont pas progressé de la même manière entre 1995 et 2000. Ainsi, ce sont les transports nationaux qui ont le plus progressé entre 1995 et 2000 tandis que les transports internationaux ne se sont accrus que très faiblement.

L'Union Européenne attribue cette évolution d'une part à la **libéralisation complète** du marché du transport par voies navigables depuis janvier 2000 ainsi qu'à la **restructuration et à la restructuration de la flotte européenne**. **A l'avenir**, elle prévoit que **ce mode de transport devrait continuer de se développer**, compte tenu de ses faibles nuisances environnementales, de son prix attractif et de son niveau de sécurité élevé. De plus, les infrastructures européennes « se prêtent bien » à un développement actif du transport par voie d'eau.

Graphique 10 : Evolution du transport de marchandises en Europe (base 100=1995)



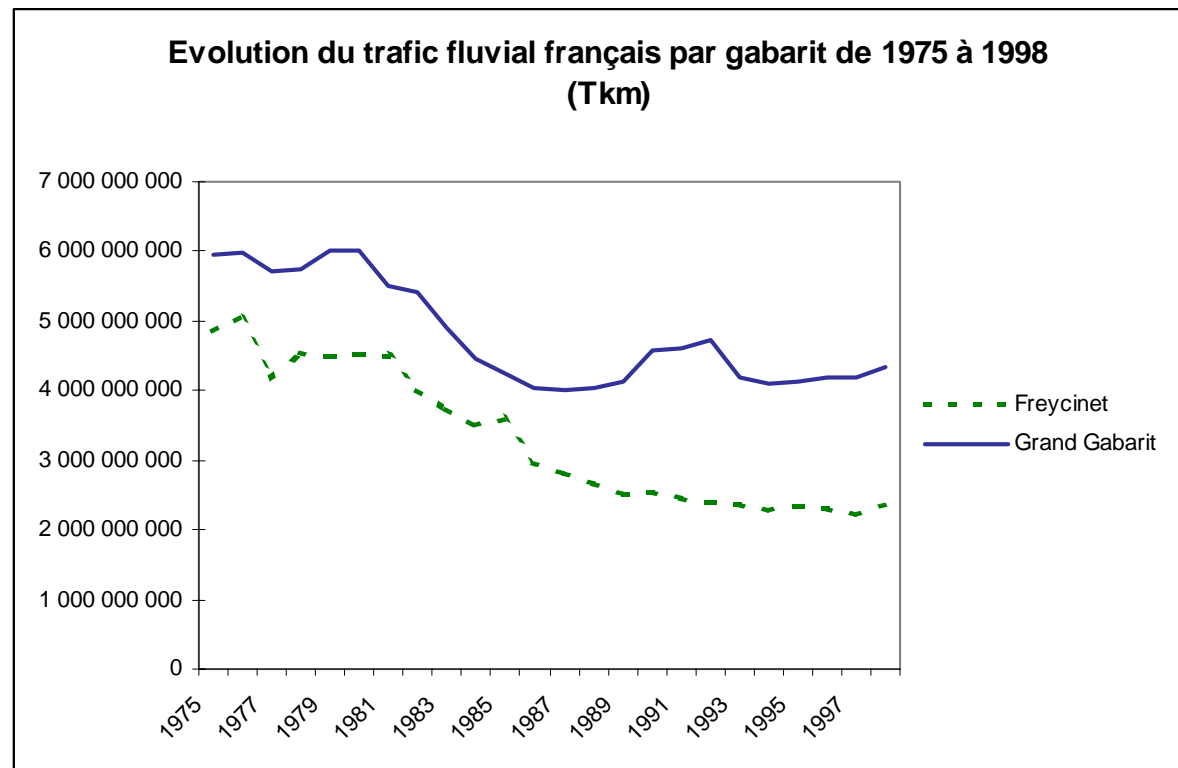
source EUROSTAT 2002

2.5.6 Les perspectives d'évolution du transport fluvial en France

2.5.6.1 Les évolutions récentes du trafic fluvial en France

Entre 1975 et 1998, les statistiques de trafic des voies navigables ont enregistré une diminution de l'ordre de 40 % en tonnes kilomètres.

Graphique 11 : Evolution du trafic fluvial français par gabarit entre 1975 et 1998 (en tkm) – Source : VNF



Les trafics chutent plus fortement sur le réseau Freycinet que sur les axes à grand gabarit. Cette perte de trafic de la voie d'eau est imputable à deux phénomènes majeurs à compter des années 1980 : la baisse de la consommation de charbon, et la chute des trafics sur le réseau Freycinet en général.

L'année 1994 marque cependant un point bas, à partir duquel le trafic fluvial va peu à peu reprendre. A nouveau, cette reprise est plus sensible sur le réseau à grand gabarit que sur le réseau Freycinet.

Entre 94 et 98, le trafic de marchandises transporté par voie d'eau a progressé de +2,7 % par an en moyenne sur le réseau à grand gabarit. Les années suivantes, l'accroissement du trafic fluvial atteint +9,23% entre 1998 et 1999 et +10% entre 1999 et 2000.

Dans le cadre de la réflexion sur les Schémas de Services de Transport menée au niveau national, **Voies Navigables de France a réalisé une étude prospective²⁴ sur les perspectives du transport fluvial de marchandises** en France.

Les hypothèses retenues par l'établissement public pour réaliser ses projections de trafic à 12 et 22 ans (horizons 2010 et 2020) se fondent sur la connaissance dont il dispose des marchés sur lesquels intervient la voie d'eau et sur leur potentiel de développement.

Il pose également comme hypothèse que les évolutions récentes observées dans d'autres pays européens en matière de compétitivité de ce mode de transport (abandon du tour de rôle), d'adaptation commerciale de l'offre de transport à la demande logistique moderne vont « gagner la France ».

Enfin, l'ensemble du réseau de voies navigables est considéré comme « fiable et ne subissant pas de dégradation » dans le temps entre 1998 et 2020.

Sur la base de ces hypothèses, deux scénarios ont été appliqués aux statistiques de trafic de la voie d'eau en 1998 : un **scénario au fil de l'eau** (sans aménagement) et un **scénario volontariste** (comprenant différents niveaux d'intervention sur la voie d'eau).

En 1998, la voie d'eau a permis le transport en France de 6,3 milliards de tonnes kilomètres, dont 4,5 milliards de Tkm sur le réseau à grand gabarit, 1,7 milliard de Tkm sur le réseau Freycinet, le trafic restant étant réalisé en fluvio-maritime.

Selon le scénario au fil de l'eau, l'essentiel de l'accroissement de trafic est réalisé sur les liaisons à grand gabarit, le trafic réalisé sur le réseau Freycinet restant stable tandis que le fluvio-maritime progresse légèrement.

Le trafic global de la voie d'eau atteint alors **8,4 milliards de Tkm en 2010** et environ **9,6 milliards de Tkm en 2020**, soit un accroissement annuel moyen de l'ordre de **+1,9 % par an**.

²⁴ Perspectives de développement du transport de marchandises à 20 ans / Transport fluvial et fluvio-maritime, Voies Navigables de France. 01/2000, 82 pages.

Tableau 27 : Projection des trafics aux horizons 2010 et 2020 en millions de tonnes kilomètres selon le scénario fil de l'eau

Fluvio-maritime intégré au trafics « intra grand gabarit »	TCAM 1998/1985	1998	2010	2020	TCAM 2020/1998
Intra Grand Gabarit					
Seine-Oise	-1,6%	(1) 1 965,7	2 752,6	3 114,5	+2,1%
Rhône-Saône	+3,0%	(2) 617,0	1 214,2	1 491,1	+4,1%
Rhin	+2,7%	1 171,1	1 424,1	1 593,8	+1,5%
Moselle	+1,5%	460,8	608,1	669,6	+1,7%
Nord-Pas de Calais	NC	376,1	425,5	526,8	+1,5%
<i>Total Grand Gabarit</i>	(3) +0,1%	4 590,7	6 424,5	7 395,8	+2,2%
Freycinet					
Axes Nord-Sud	NC	562,8	824,6	1 056,8	+2,9%
Autres Freycinet	NC	1 122,2	1 128,9	1 137,2	+0,0%
<i>Total Freycinet</i>	-3,6%	1 685,0	1 953,5	2 194,0	+1,2%
Total	-1,5%	6 275,7	8 378,0	9 589,8	+1,9%

(1) Le trafic de charbon de 1996 est retenu comme trafic de référence. (2) Le trafic de charbon de 1997 est retenu comme trafic de référence. (3) Progression hors Nord-Pas de Calais.

(Source : VNF et ACT Consultants)

Cet accroissement du trafic est dû en majeure partie au développement régulier des filières agricoles, industrielles et chimiques et des trafics fluvio-maritimes.

Le développement des trafics est inégal selon le type d'axe (grand gabarit ou Freycinet) et le bassin considérés. Ainsi ; l'accroissement de trafic est plus sensible sur le réseau à grand gabarit (+2,2% en moyenne et par an entre 1998 et 2020) que sur le réseau Freycinet (+1,2 % en moyenne par an).

Parmi les axes à grand gabarit, l'axe Rhône-Saône connaît la plus forte progression de trafic (+4,1 % par an entre 1998 et 2020) contre seulement +1,5 % par an en moyenne dans le Nord-Pas de Calais.

Il est rappelé que la réalisation de ces projections de trafics suppose une continuité de l'action de VNF sur les voies navigables, en particulier en matière de réhabilitation de l'infrastructure, de modernisation du secteur (action sur l'offre), d'aide à l'émergence d'une nouvelle demande, d'organisation globale du marché.

Selon le scénario volontariste, un doublement du trafic fluvial peut être atteint d'ici 2010, soit 13 milliards de tonnes kilomètres réalisées par la voie d'eau en 2010 et 17 milliards en 2020, correspondant à un accroissement annuel moyen de l'ordre de + 4,7 %.

Un tel objectif repose sur la réalisation d'aménagements ponctuels complémentaires de modernisation du réseau, en particulier sur le grand gabarit. Ces aménagements permettraient à la voie d'eau de gagner de nouveaux trafics. Ils se traduiraient donc par un apport direct de tonnages au transport fluvial.

Au niveau national, **un milliard de tonnes kilomètres supplémentaires pourrait être capté d'ici à 2020 par le transport fluvial si quelques aménagements ponctuels étaient réalisés**. Le trafic fluvial français dépasserait alors la barre des 10 milliards de tonnes kilomètres en 2020.

Parmi les aménagements complémentaires attendus figure notamment le renforcement de l'axe Dunkerque-Escaut :

- Relèvement des ponts les plus bas pour le dégagement d'un tirant d'air minimum de 5,25 m sur l'ensemble de l'axe ;
- Elargissement du chenal de navigation sur l'Escaut au niveau de la frontière franco-belge et mise au gabarit 5a ;
- Elargissement du chenal de navigation sur la Lys au niveau de la frontière franco-belge et mise au gabarit 5a ;
- Réouverture du canal Condé-Pommeroeul.

Ces aménagements seuls permettraient d'accroître le trafic fluvial de +486,1 millions de tonnes kilomètres en 2010 et +547,2 millions de tonnes en 2020.

Selon VNF, plusieurs actions complémentaires permettraient de produire une dynamique particulièrement favorable au mode fluvial. Il s'agit en particulier de poursuivre le **renforcement de la complémentarité entre les modes et l'intégration de la voie d'eau aux stratégies de mobilité**. Des interventions seraient à engager en ce sens :

- Poursuite par l'ensemble des acteurs et décideurs des politiques visant à renforcer les synergies portuaires maritimes et fluviales ;
- Poursuite de la politique d'embranchements fluviaux ;
- Interventions publiques sur des filières telles que celles des déchets urbains, des matériaux de remblais/déblais, des produits dangereux ;
- Meilleure intégration de la voie d'eau aux plans de déplacement urbain des collectivités concernées.

Ces interventions permettraient un nouvel accroissement des trafics fluviaux compris entre +30% à +40 % d'ici à 2020. Le trafic global de la voie d'eau atteindrait alors 13 milliards de tonnes kilomètres en 2010 et 14,8 milliards de tonnes kilomètres en 2020.

Enfin, **l'aménagement complet de la liaison Seine-Nord à grand gabarit** à l'horizon 2020 permettrait à lui seul d'accroître le trafic utilisant la voie d'eau de +2,4 milliards de tonnes kilomètres en 2020.

Tableau 28 : Projections de trafics selon les différents niveaux d'intervention sur la voie d'eau

<i>En millions de tonnes kilomètres</i>	1998	2010	2020	TCAM 2020/1998
Evolution au fil de l'eau	6 275,700	8 378,000	9 589,800	+1,90%
Aménagements complémentaires	6 275,700	9 313,343	10 620,685	+2,42%
Dynamique fluviale (+40%)	6 275,700	13 038,750	14 869,040	+3,99%
Liaison Seine-Nord	6 275,700	13 038,750	17 243,294	+4,70%

– Source VNF / ACT Consultants

Dans le Nord - Pas de Calais, les perspectives de trafic sont positives, à condition que les aménagements nécessaires soient réalisés.

En effet, d'importantes capacités de transport sont à exploiter le long de l'axe à grand gabarit Dunkerque-Lille-Valenciennes, dont VNF (service des études économiques) précise que son trafic peut être multiplié par 10 sans difficulté majeure.

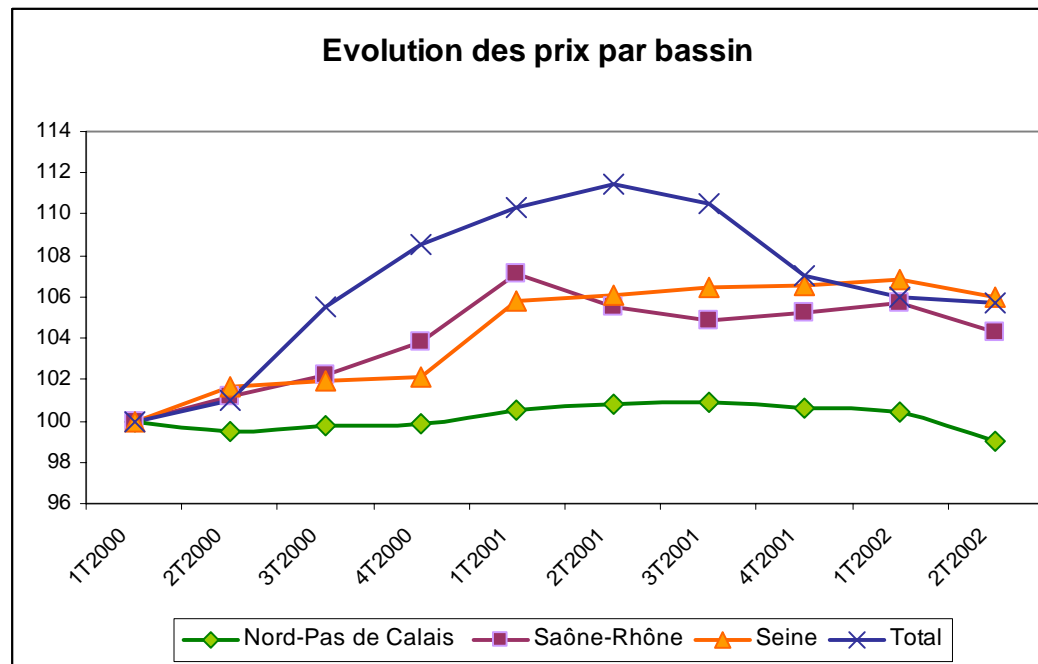
L'aménagement de la liaison Seine-Nord à grand gabarit bénéficierait aussi largement à l'accroissement du trafic dans le bassin de navigation du Nord-Pas de Calais.

2.5.6.2 L'évolution des prix du transport fluvial

Une enquête réalisée en 2002 par le Service Economique et Statistique du Ministère des Transports auprès d'un échantillon de 108 entreprises de transport fluvial montre l'évolution des prix de transport de trois des cinq bassins de transport fluvial français²⁵.

Il apparaît que la libéralisation – intervenue en France au 1^{er} janvier 2000 – n'a pas eu d'impact négatif sur les prix de transport fluvial. En effet, ceux-ci gagnent entre le premier trimestre 2000 et le deuxième trimestre 2001 +11 points en général, +1 point seulement en Nord-Pas de Calais.

Graphique 12 : Evolution des prix du transport fluvial par bassin



Source : DAEI-SES 2002

²⁵ Pour des raisons de secret statistique, les résultats relatifs aux bassins du Grand Ouest et de l'Est ne peuvent être communiqués, du fait de la place qu'y tiennent quelques grandes entreprises.

En revanche, le troisième trimestre 2001 marque une inversion de tendance, les prix partant cette fois à la baisse.

Le DAEI-SES explique cette baisse des prix d'une part par la diminution du volume de marchandises transportées entre le troisième trimestre 2001 et le deuxième trimestre 2002 et le renforcement de la concurrence entre affréteurs et bateliers.

Cependant, cette évolution générale est à nuancer. Toutes les entreprises de transport fluvial ne sont pas atteintes de la même façon par cette baisse des prix : les artisans notamment en souffrent moins que les grandes entreprises.

Cette situation est liée au fait que ce sont principalement les trafics internationaux qui sont touchés par cette baisse des prix, tandis que les prix de transport pour les trafics nationaux se maintiennent à un bon niveau.

C'est pourquoi les bassins ouverts à la concurrence étrangère, comme l'est celui du Nord-Pas de Calais, enregistrent les plus fortes baisses des prix de transport.

A l'inverse, les prix de transport au sein des bassins moins concurrencés se maintiennent voire progressent, comme par exemple sur le bassin de la Seine.

L'analyse de l'évolution des taux de fret par nature de trafic fait apparaître une divergence très nette entre les trafics de céréales (dont les frets sont en baisse) et les autres marchandises, en particulier les matériaux de construction (dont les frets sont en hausse).

Ces évolutions des taux de fret ne sont pas sans conséquence sur l'offre de transport dans les bassins, comme le montre l'exemple du Nord-Pas de Calais.

En effet, l'intensité de la concurrence dans ce bassin de navigation largement ouvert aux professionnels des autres pays européens a déjà incité certains bateliers à changer de bassin de navigation.

Les bassins du Rhône et de la Seine notamment, où l'activité se maintient mieux, attirent davantage les bateliers.

2.5.7 L'environnement politique et réglementaire

Le développement durable est une orientation politique partagée à l'échelle européenne. Il se présente aujourd'hui comme un argument électoral fort, tant les opinions publiques nationales y sont de plus en plus sensibles, dans le prolongement des différents sommets mondiaux organisés sur le sujet à Rio en 1992, puis Kyoto en 97, et La Haye en 2000.

L'ONU dans la déclaration de Rio en 1992 a retenu l'application du principe de précaution en matière de changements climatiques ainsi que l'internalisation des coûts environnementaux et la mise en œuvre par les Etats d'instruments économiques traduisant le principe de pollueur payeur.

Les principales nuisances des différents modes de transport sont bien identifiées à l'échelle de l'Union Européenne (Livre Vert « Vers une tarification équitable et efficace dans les transports »). Ce livre vert reconnaît l'intérêt d'internaliser les coûts sociaux générés par les différents coûts de transport.

Les principales nuisances sont le changement climatique, la pollution atmosphérique, le bruit, les accidents de la route, les atteintes sur la nature et les paysages, les effets urbains, et les effets indirects (énergie indirectement nécessaire aux matériels roulants notamment).

L'évaluation des nuisances par mode de transport varie selon les différentes études utilisées en référence.

Le travail UIC/IWW INFRAS – 2000 et le rapport Boiteux 2001 prennent davantage en compte que dans le passé, les impacts sur l'effet de serre que les autres modes d'évaluation utilisés dans le passé et notamment le référentiel PLANCO. L'impact sur le changement climatique atteint 23% des coûts totaux identifié contre 29% pour les accidents et 25% pour la pollution atmosphérique.

Les coûts externes des transports sont évalués globalement à 7,8% du PIB pour IWW 2000²⁶ contre 4,6% en 1995, preuve de la dégradation de la situation ou d'une meilleure intégration des impacts liés à l'effet de serre.

Cette évaluation IWW est jugée élevée si on la compare avec les autres modes d'évaluation. Elle présente néanmoins l'avantage de sa précision et de son exhaustivité. L'utilisation de ce référentiel IWW est intéressante du fait de ses multiples applications possibles en matière de quantification à l'échelle macro ou micro économique. Des évaluations basées sur ce référentiel ont été réalisées à l'échelle de deux corridors de fret : Cologne-Milan et Rotterdam Bâle.

²⁶ Contre 4,6% du PIB européen dans le rapport IWW 1995

Ce référentiel permet aussi d'évaluer précisément à la tonne-kilomètre le coût externe de chaque mode de transport. Il constituera une référence intéressante dans une phase ultérieure pour mesurer l'intérêt des projets pilotes destinés à favoriser le transfert modal en Europe du Nord-Ouest.

Le tableau suivant présente les derniers chiffrages des coûts externes des différents modes réalisés par la Commission Européenne.

Tableau 29 : Coûts externes des différents modes de transport : source Commission UE 2002

Mode	Evaluation UE 2002	Mode	Evaluation UE 2002
Route	24,12 €/ 1000 tkm	Voie d'eau	5,00 €/ 1000 tkm
Rail	12,35 €/ 1000 tkm	Maritime	4,00 €/ 1000 tkm

Au niveau de la politique européenne des transports, le problème est aussi de réussir à mettre en œuvre ces orientations en faveur d'un début d'internalisation des coûts sociaux du transport en raison de la prédominance du transport routier et de sa capacité de réaction.

Pour répondre à cet objectif, une stratégie de développement durable a été adoptée par le Conseil Européen de Göteborg. Il confirme l'engagement européen d'atteindre les objectifs de Kyoto sur les changements climatiques et fait sien les objectifs énoncés dans le 6^{ème} programme d'action pour l'environnement. Le transport représente 30 à 40% des émissions de CO2, dont 90% provient de la circulation routière.

L'Union Européenne s'engage dans une politique de transports écologiquement viables. Elle entend renforcer la priorité donnée aux investissements d'infrastructure destinés aux chemins de fers, aux voies navigables, aux transports maritimes à courte distance, aux opérations intermodales et à une interconnexion efficace.

La commission proposera par ailleurs un cadre destiné à assurer que, d'ici 2004, le prix de l'utilisation de différents modes de transport reflétera mieux leurs coûts pour la société.

Le dispositif proposé porte à la fois sur la fiscalité à l'égard de la consommation des différentes énergies (taxe sur la consommation d'énergie, arrêt de la subvention aux énergies fossiles), les coûts des différents modes de transport (stratégie d'intégration des coûts externes) et les infrastructures (priorité donnée aux chemins de fer et au transport public).

Le nouveau livre blanc sur la politique des transports va dans ce sens. Il s'attache à mettre fin au déséquilibre constant en faveur de la route dans l'acheminement des marchandises en Europe par le développement de solutions maritimes à courte distance et

une amélioration du rail pour décongestionner le trafic routier en Europe. Les objectifs à 2010 sont centrés sur l'arrêt de la progression relative du transport routier en Europe et un retour à la situation connue en 1998.

Toutes ces mesures sont de nature à faire évoluer l'offre de transport au profit des modes de transport alternatifs à la route. On peut imaginer statistiquement que l'impact devrait être plus net après 2010 tant l'application de ces mesures sera difficile à l'image de ce qui passe actuellement pour les éco-taxes applicables aux différents produits industriels.

La confrontation des différentes politiques régionales, nationales et européennes en matière de transport et d'aménagement du territoire et des perspectives d'évolution des flux laisse penser que l'on se prive d'un certain nombre de moyens d'action pour aboutir aux objectifs fixés.

On identifie bien à l'échelle européenne les liens entre la politique énergétique et le transport ce qui permet de quantifier précisément les efforts à faire pour aboutir à tenir des engagements environnementaux.

A l'échelle des Régions et des Etats de l'Union, le mouvement en faveur d'un investissement accru en faveur des infrastructures alternatives à la route est globalement engagé, même si l'investissement routier reste fortement majoritaire (75 à 80%).

Les politiques d'aménagement du territoire nationales et régionales s'inspirent des orientations du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire. Le concept de polycentrisme maillé, le respect des milieux naturels sont assez bien partagés.

La priorité donnée de développement économique et social harmonieux des différentes parties des territoires reste aussi bien présente dans les documents d'objectifs qui insistent sur la solidarité voire la subsidiarité notamment en France et en Belgique.

La bonne intégration du transport dans les territoires représente un indicateur majeur de bonne gestion environnementale promu par l'Agence Européenne de l'Environnement dans son rapport TERM 2002.

La planification portuaire et le développement logistique sont des outils d'intervention importants pour rééquilibrer les flux comme on tente de rééquilibrer les modes.

2.5.8 Synthèse de la situation du transport fluvial régional

Le transport fluvial régional traite un tonnage relativement stable de l'ordre de 6 millions de tonnes en Nord Pas de Calais depuis une dizaine d'années.

Cette stabilité masque des modifications sensibles. Le développement des trafics internationaux vers la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne compense l'érosion des trafics nationaux. Les distances de transport progressent tout naturellement en raison d'une croissance à l'international

Le trafic fluvial de produits manufacturés de conteneurs maritimes s'est progressivement imposé comme une solution intéressante de desserte terrestre. La fiabilité et la compétitivité de cette solution sont aujourd'hui reconnues.

Ces évolutions favorables compensent les pertes de trafic prévues en matière de combustibles. Le trafic de produits agricoles reste particulièrement important.

Le fluvial est aussi un mode de transport de référence pour les produits chimiques. Il devrait à l'avenir bénéficier de l'accroissement de trafics de minéraux et de déchets.

Les promoteurs de ce mode en région Nord - Pas de Calais doivent par ailleurs continuer à favoriser l'émergence de solutions de transport permettant le transport fluvial de véhicules neufs produits dans la région.

Le transport fluvial pourra compter sur les aménagements d'infrastructures importants prévus au contrat de plan (relèvement des ponts à 5,25m, aménagement au gabarit 1500T/3000T des chaînes manquants sur la Lys, le canal de Condé-Pommeroeul, Delta3 ...) sans toutefois bénéficier du canal à grand gabarit vers Paris d'ici 15 ans.

L'avenir du fluvial est aussi lié au nécessaire redressement de la vocation logistique de la région Nord - Pas de Calais, qui semble s'affaiblir si l'on se base sur la chute des surfaces d'entrepôt construites depuis trois ans. La voie d'eau peut constituer un vecteur de relance notamment par la valorisation du domaine public fluvial et des rives du canal à grand gabarit.

Dans le cadre de politiques de développement durable, le transport fluvial devrait bénéficier de soutiens financiers en tant que solution flexible et fiable alternative à la route. Il lui faudra entre temps se positionner de manière compétitive sur différents créneaux sur lesquels il peut représenter une solution intéressante.

Le cas de la filière déchets est intéressant à ce titre. Le fluvial est considéré comme une solution possible, utilisable notamment dans le cadre de flux massifs.

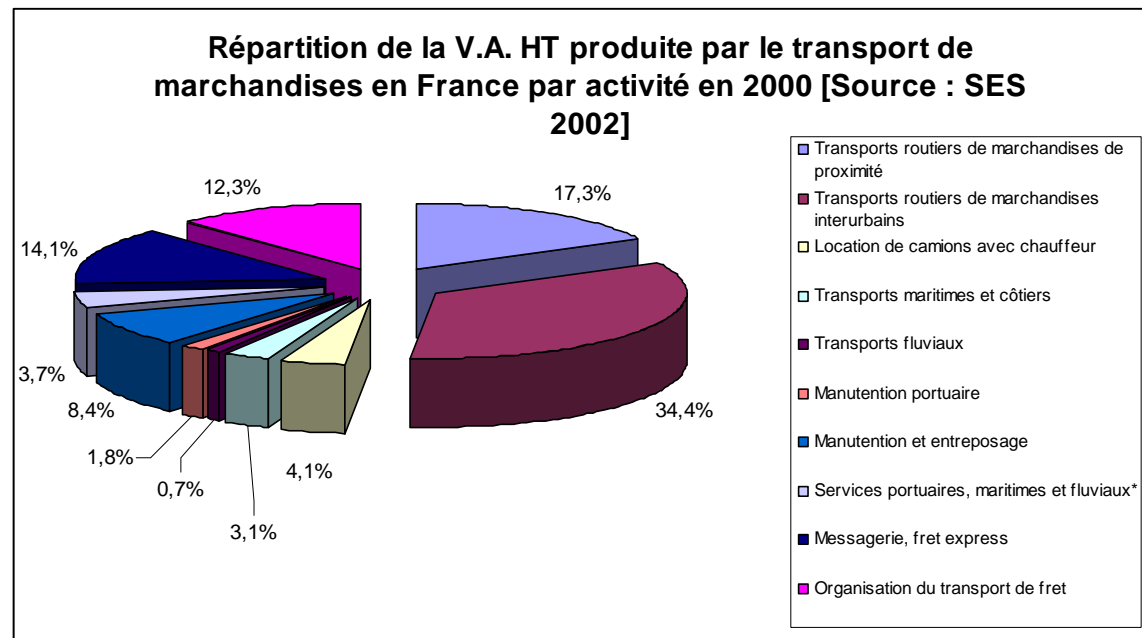
Ce positionnement commercial de spécialité est exemplaire. Il n'est cependant pas toujours suffisant et la recherche de productivité dans la manutention de produits unitisés (conteneurs, remorques, bennes...) contribuerait à utiliser de manière plus systématique ce mode de transport.

2.6 L'évolution générale du transport & de la logistique

2.6.1 Les professions du transport

Le transport de marchandises en France (hors transport ferroviaire) a généré 19,2 milliards d'Euros de valeur ajoutée hors taxe en 2000, soit 125,4 milliards de francs.

Graphique 13 : Valeur ajoutée par activité du secteur transport en France



Source : DAEI-SES / Les entreprises de transport 1996 et 2002

Quatre activités contribuent fortement à la valeur ajoutée totale. Il s'agit par ordre d'importance :

- ➔ Des Transport routiers de marchandises interurbains avec 34,4 % de la V.A. totale ;
- ➔ Des Transport routiers de marchandises de proximité (17,3% de la V.A. totale) ;
- ➔ De la Messagerie et du Fret Express (14,1% du total) ;
- ➔ De l'Organisation des Transports (12,3 % du total).

Ces quatre activités génèrent à elles seules 78,1 % de la V.A. totale du secteur transport en 2000. L'entreposage et la manutention réalisent 8,4 % de la valeur ajoutée du secteur. La contribution des autres activités est inférieure à 5%.

Entre 1994 et 2000, la V.A. HT généré par le secteur transport a crû globalement de +60,8 %. La contribution de chaque activité au total de la V.A. transport est restée sensiblement la même entre ces deux années.

Cinq activités ont davantage progressé que la moyenne du secteur transport :

- ➔ **Les transport fluviaux** : +128,0 % entre 1994 et 2000 ;
- ➔ **La manutention et l'entreposage** : +98,2 % ;
- ➔ **Les transports routiers de marchandises de proximité** : +93,3 % ;
- ➔ **L'Organisation des transports de fret** : +72,2 % ;
- ➔ **Les transports routiers de marchandises interurbains** : +65,7 %.

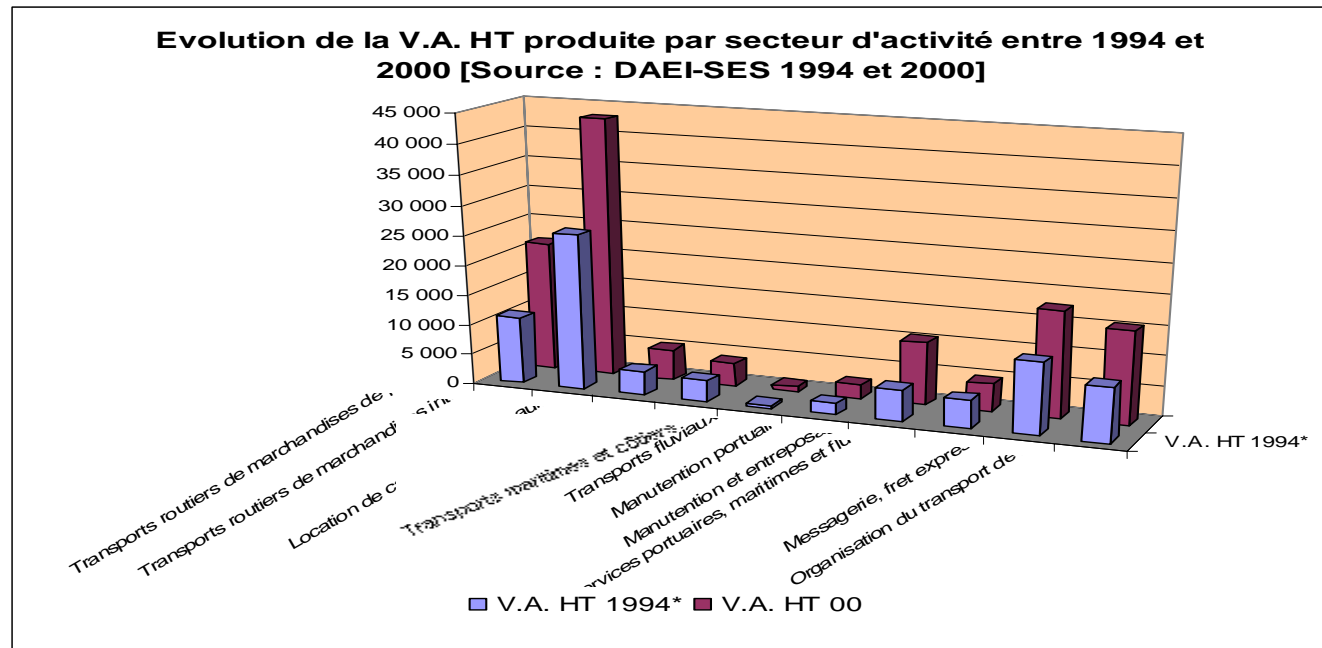
Tableau 30 : Valeur ajoutée produite par le secteur transport en France [1994-2000]

Activité	V.A. HT 94 [MF]	V.A. HT 00 [MF]	94/00
Transports routiers de marchandises de proximité	11 204	21 661	93,34%
Transports routiers de marchandises interurbains	26 058	43 192	65,75%
Location de camions avec chauffeur	4 063	5 167	27,17%
Transports maritimes et côtiers	3 576	3 893	8,86%
Transports fluviaux	410	935	128,09%
Manutention portuaire	1 910	2 296	20,19%
Manutention et entreposage	5 290	10 486	98,21%
Services portuaires, maritimes et fluviaux*	4 664	4 668	ns
Messagerie, fret express	11 871	17 703	49,13%
Organisation du transport de fret	8 976	15 456	72,19%
Ensemble	78 022	125 456	60,80%

* La valeur de la V.A. HT pour l'année 1994 n'étant pas disponible, le chiffre présenté est celui de 1997. Source : DAEI-SES / Les entreprises de transport 1996 et 2002.

La Valeur Ajoutée générée par la Location de camions avec chauffeur, les Transports Maritimes et Côtiers, la Manutention Portuaire et la Messagerie / Fret Express a progressé moins vite que la moyenne des activités transport de marchandises en France.

Graphique 14 : Evolution de la contribution de chaque activité à la VA totale produits par le secteur transport en France [1994-2000]



Source : DAEI-SES / Les entreprises de transport 1996 et 2002

En transport fluvial, l'accroissement très important de la Valeur Ajoutée de ce secteur est lié au **renouveau de la voie d'eau dans les années 1990**.

Le transport routier de marchandises de proximité a davantage progressé que le transport routier de marchandises interurbain en raison de la concurrence plus forte qui affecte le marché du transport interurbain.

Le transport de marchandises en France est dominé par cinq activités majeures : les transports routiers de marchandises (interurbains et de proximité), la messagerie et le fret express, l'organisation de transport de fret.

De plus, **les transports routiers et l'organisation de transport comptent parmi les secteurs les plus dynamiques**, comme en témoigne l'accroissement de leur valeur ajoutée entre 1994 et 2000.

2.6.2 L'évolution générale du transport routier de marchandises

Ces vingt dernières années ont été marquées par une libéralisation progressive du marché marquée par une concurrence croissante, une érosion des prix et l'accroissement des distorsions de concurrence avec les transporteurs des autres pays européens. Les différentes étapes de l'évolution des transports routiers de marchandises sont présentées ici.

➔ Situation jusqu'en 1985 : Marché réglementé

L'offre de transport est, à cette époque, régulée par le besoin de disposer « d'autorisations de transport » pour l'exercice d'une activité de transport. Ces autorisations sont délivrées par l'Etat en fonction de la situation du marché. Les prix sont déterminés par la Tarification Routière Obligatoire (T.R.O.). Celle-ci permet une modulation limitée. Pour l'international, la délivrance d'autorisations dépend d'accords bilatéraux.

➔ A partir de 1986 : Déréglementation sur marché en croissance

La libéralisation du transport routier de marchandises, est considérée comme une étape importante de la construction européenne. La libéralisation progressive de ce marché est engagée à des rythmes différents selon les Etats.

En France, les autorités délivrent un nombre croissant d'autorisations de transport. La fixation des prix du transport routier de marchandises est libéralisée et il est mis fin officiellement à la TRO dès 1990.

Cette libéralisation du marché se traduit aussitôt par une baisse des prix qui peut atteindre 30 à 50% par rapport aux années 1980, selon les secteurs.

Pour les transporteurs, cette baisse des prix est en partie compensée par une importante croissance de la demande. Très compétitif, le transport routier, accroît fortement ses parts de marché aux dépens du transport ferroviaire et de la voie d'eau. Le besoin d'atteindre la taille critique favorise les restructurations et l'accroissement des distances de transport.

Le développement des échanges et un environnement économique relativement favorable contribuent à atténuer les effets de ce mouvement de baisse des prix pour les transporteurs.

➔ **A partir de 1992 : Distorsions de concurrence et Sous-traitance**

Avec la mise en place du marché unique européen au 1^{er} janvier 1993, on assiste à une ouverture progressive des frontières aux transporteurs des autres pays membres de l'Union Européenne. La période est économiquement moins favorable, avec notamment le recul général d'activité observé en Europe en 1993. Tout en maintenant une forte pression à la baisse, la demande de transport routier de marchandises se transforme progressivement. Le mouvement de concentration observé dans l'industrie et la distribution modifie sensiblement les conditions d'achat des prestations transports et logistiques.

« L'eupéanisation » des conditions d'achat de transport favorise les groupes de transport de taille européenne qui peuvent proposer plus facilement des solutions de rechargement ou apporter des garanties de réalisation.

Face à cette mutation des marchés, il s'en suit un mouvement de **restructuration de la profession**. De nombreuses sociétés de taille moyenne²⁷, créées dans la période faste des années 1960, cèdent leur entreprise à des groupes de taille européenne.

Parallèlement, la sous-traitance se développe fortement et la création de micro-entreprises de transport s'accroît. On assiste à un émiettement de la profession (37 000 entreprises de transport dont 87 % de moins de 10 véhicules).

La réglementation sociale sur les temps de conduite a du mal à s'appliquer et le conflit de 1992 révèle les premières limites de cette libéralisation européenne.

Pour tenter d'assainir ce marché, l'Etat encourage les partenaires sociaux à s'engager dans un contrat de progrès visant à relever les conditions d'accès à la profession et les conditions générales de travail. Aussi justifié soit-il, ce contrat de progrès présente l'inconvénient de ne s'appliquer qu'aux entreprises françaises. Il contribue ainsi à accroître les distorsions de concurrence non encore résolues à l'échelle européenne.

Il s'en suit un sentiment d'insatisfaction de la profession et le développement d'importants mouvements sociaux. Pour remédier à ces tensions, l'Etat accroît la réglementation sociale nationale concernant les activités de transport routier. Elle tente aussi progressivement de responsabiliser juridiquement les chargeurs.

Les problèmes de distorsion de concurrence demeurent à l'heure de la libéralisation totale du cabotage routier de marchandises à l'intérieur de l'Union Européenne au 1^{er} Juillet 1998.

²⁷ De plus de 5 et de moins de 250 salariés

➔ **Depuis 1998 : tendances contradictoires**

Depuis cette libéralisation, la montée en puissance des politiques européennes de développement durable tente en vain de favoriser le transfert modal. On assiste actuellement à des tendances contradictoires marquées par des évolutions majeures :

- Le développement de groupes de transport routier qui s'internationalisent et se diversifient dans l'offre de prestations logistiques (Norbert Dentressangle, Giraud...)
- Le recul d'entreprises de transport routier d'importance qui sont vendues et intégrées dans des groupes de transport internationaux (Dachser-Graveleau, Dubois-Abx, Ziegler-Grimaud²⁸...)
- La poursuite du développement de la sous-traitance.
- Une concurrence accrue sur certains axes de sociétés de transport utilisant notamment du personnel de pays extérieurs à l'Union Européenne.
- L'amélioration du remplissage des véhicules par une meilleure commercialisation des espaces vides.

Ces mouvements contraires favorables à la demande et à l'offre ne permettent pas d'aboutir à un redressement durable des prix. Certaines difficultés de recrutement de chauffeurs et des tendances lourdes de taxation et de réglementation du transport routier constituent des limites au développement du secteur.

Le merroutage et dans une moindre mesure le transport fluvial (en raison des limites du réseau à grand gabarit) constituent deux alternatives modales avec un fort potentiel de développement en raison de leur flexibilité et de leur fiabilité.

Les perspectives concernant le ferroviaire restent quant à elle dépendantes de la réussite dans l'application des directives européennes visant l'ouverture des réseaux européens à la concurrence (2003 partiel et 2008 total, voir partie précédente « Le contexte de libéralisation du rail).

²⁸ on note toutefois les difficultés financières de certains de ces groupes : Ziegler vient de déposer le bilan de Grimaud, le futur d'ABX est très incertain...

2.6.3 L'évolution générale des services logistiques

La tendance à l'externalisation logistique est forte depuis une dizaine d'années. Le chargeur ne souhaite plus investir dans les fonctions périphériques à sa production et entend recourir à un prestataire sur la base d'un contrat pluriannuel.

L'important pour lui est en effet de ne pas faire figurer au bilan d'immobilisations relatives à ces fonctions non stratégiques pour un meilleur rendement des capitaux investis ainsi que pour une réduction des risques d'obsolescence.

Cette évolution s'est tout d'abord traduite par la sous-traitance de certaines fonctions de gestion des stocks à des prestataires (3PL). Elle évolue de plus en plus vers la délégation de toutes les opérations relatives à la logistique. Il s'agit véritablement d'une fonction d'organisation de transport et de logistique. L'organisateur logistique (4PL) a la responsabilité de maîtriser l'ensemble des flux physiques et d'information délégués sans nécessairement disposer de son propre matériel.

L'offre d'entrepôts à la location se développe fortement ces dernières années. Des promoteurs (Prologis, CDC Ixis...) construisent régulièrement d'importantes surfaces à proximité d'aires urbaines ou de nœuds majeurs de communication.

Cette évolution paraît irréversible dans la mesure où elle correspond à une orientation managériale de référence. On estime²⁹ que la fonction logistique est externalisée à 35% actuellement et que cette part devrait représenter 65% d'ici la fin de la décennie.

L'importance du tissu industriel et portuaire régional, la localisation géographique, constituent des atouts certains pour y développer des activités d'entreposage externalisées.

Les implantations de centres logistiques internationaux restent réalisées pour l'instant très majoritairement au Benelux. Ces localisations guidées par des avantages réglementaires, culturels et logistiques se heurtent toutefois à des limites de capacité et de saturation des réseaux de transport de ces pays d'où **l'intérêt de développer une politique en faveur de l'alternative Nord – Pas de Calais.**

²⁹ Etudes ELA / ASLOG

2.6.4 En organisation des transports internationaux

L'organisation de transports internationaux a beaucoup évolué durant ces dernières années.

Le transitaire qui avait vocation à réaliser au mieux le passage documentaire de la marchandise aux frontières s'est progressivement transformé en commissionnaire de transport avec obligation de résultat dans le transport international de la marchandise de bout en bout.

Dans un deuxième temps, le besoin de productivité et de synergie a favorisé le regroupement d'activités de commission de transport aérien et maritime.

L'organisation de transport se caractérise par l'achat de prestations de transport maritime et aérien.

Elle est parfois réalisée par les « intégrateurs » comme DHL, UPS, Fedex et TNT, venus de l'aérien mais qui de plus en plus transportent, par leurs propres moyens mais aussi par allotements sur d'autres moyens de transport, d'importantes quantités de marchandises.

Ces entreprises offrent aussi des services de prestations logistiques en complément de leur activité d'organisation de transport ou d'intégrateur.

La mutation des transitaires en commissionnaires de transports internationaux est particulièrement intéressante pour le transport fluvial. Très présents dans les ports maritimes, les commissionnaires de transport interviennent de manière croissante à l'échelle de l'ensemble des chaînes de transport.

En tant qu'acheteurs de solutions de transport, ils sont particulièrement intéressés par des services réguliers comme ceux de NCS et LCT vers les ports maritimes.

2.6.5 En services portuaires

La réforme de l'accès au marché des services portuaires privilégie une série de principes dans les ports, ne manquant pas de modifier considérablement l'organisation des professions et des services portuaires.

Replacée dans le contexte de la politique européenne³⁰, cette directive autorise l'établissement de règles claires permettant d'offrir des niveaux de qualité élevée pour l'accès au marché des services portuaires et une simplification des règles de fonctionnement des ports pour que l'autorité portuaire ne soit pas juge et partie.

Ce texte devrait s'appliquer aux ports ouverts au trafic commercial dont le volume d'activité annuel minimum est de 1,5 Mt de fret et de 200 000 passagers ;

Les points clés de la directive, adoptée à l'issue de la réunion des ministres des Transports tenue le 17 juin 2002 à Luxembourg, peuvent être détaillés comme suit :

- **Faciliter l'accès** au marché des services portuaires au niveau communautaire en supprimant les barrières à l'entrée du marché pour les fournisseurs de services portuaires (avec une procédure de sélection éventuelle après publicité) : principe général qui vise à imposer au moins deux prestataires pour une même activité ;
- Permettre aux Etats membres d'exiger une **autorisation préalable** dont les critères doivent être transparents, non discriminatoires, objectifs, pertinents et proportionnés ;
- Envisager d'éventuelles **limitations** à cet accès, mais de façon restrictive (contraintes liées à l'espace ou à des raisons de sécurité) ;
- Permettre une sélection des fournisseurs de services portuaires pour une période limitée comprise **entre 10 et 36 ans** en fonction des investissements (avec une possibilité de prolongation de 10 ans dans le dernier cas si l'importance des investissements le justifie) ;
- Favoriser **l'auto assistance**, qui permet à un utilisateur d'un port de se fournir à lui-même, en utilisant son personnel et ses équipement propres, une ou plusieurs catégories de services portuaires (en respectant les législations sociales nationale et européenne).

La liste des services portuaires concernés est la suivante :

- **Service techniques nautiques** : pilotage, remorquage, amarrage.
- **Manutention de fret** : chargement et déchargement, manutention, arrimage, transbordement, stockage, entreposage, groupage de fret.

³⁰ Extrait du Livre Blanc de la Commission européenne « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », O.P.O.C.E., 2001

Pour **le pilotage et la manutention**, le projet de directive laisse toute latitude pour déroger à ce principe d'un minimum de deux prestataires pour une même activité, à condition que cette dérogation puisse être justifiée par des contraintes en matière d'espace ou de capacité disponibles ou, en ce qui concerne les services techniques nautiques, le pilotage notamment, par des raisons de sécurité.

La version définitive de cette directive devrait être adoptée en 2003. Elle devrait cependant être appliquée au plus tard au printemps 2005. Elle nécessitera des mesures de transposition nationale.

Il est difficile de présager de ce qui va arriver en matière de services portuaires. Comme le secteur aérien, ce souci de concurrence révèle cependant les mutations démographiques dans les entreprises de services portuaires.

Cette obligation de concurrence réglementaire (accès facilité au marché des services portuaires) va créer un véritable **changement dans le marché** en permettant le **maintien, voire le développement d'entreprises locales**.

D'un autre côté, un **renforcement de réseaux d'entreprises** est à prévoir. On peut même envisager des implantations nouvelles sur certaines spécialités.

2.6.6 En transport maritime

Les armements maritimes mondiaux sont aujourd'hui entrés dans une nouvelle phase de développement. Le modèle économique en place jusqu'alors, qui préconisait le centrage de l'activité des armements sur le transport maritime, leur « core business », tend à s'inverser.

2.6.6.1 Privatisation et internationalisation de terminaux à l'échelle européenne

Cette tendance est à relier à la montée en puissance des groupes de manutention portuaire mondiaux tels PSA (Port of Singapore Authority) ou encore HPH (Hongkong Port Holding). En effet, en contrôlant un nombre de plus en plus important de ports sur tous les continents, ces groupes maîtrisent les maillons clés des chaînes de transport intercontinentales.

Afin de contrer cette prise de pouvoir de la part des manutentionnaires mondiaux, les armements maritimes cherchent à "revenir à terre", à tous les niveaux des chaînes de transport : manutention portuaire, transport terrestre, logistique... A ce titre, J-R SAADE³¹ affirme que « pour garder leur autonomie, les armateurs doivent développer leurs activités portuaires, seuls ou sous forme d'associations avec d'autres armateurs ou opérateurs ».

Ce développement est considéré comme une obligation pour assurer aux navires des « opérations à quais rapides » par exemple. C'est pourquoi le groupe CMA-CGM envisage de prendre des participations dans les terminaux portuaires notamment dans les zones Asie et Méditerranée.

2.6.6.2 La mutation des armements maritimes en « global carrier »

L'armement danois MAERSK-SEALAND va plus loin dans cette « diversification » par la création de filiales positionnées sur chaque segment des chaînes logistiques. Au côté de la maison mère MAERSK, armement maritime, la société NorfolkLine réalise des prestations de transport maritime roulier, la société NorfolkRoad est présente sur la marché du transport routier tandis que MAERSK LOGISTICS se positionne sur la fourniture de prestations logistiques.

Il en est de même pour le deuxième transporteur maritime mondial P&O Nedlloyd qui développe sa filiale P&O Nedlloyd Logistics. Dans les prochaines décennies, il est prévisible que les armements maritimes prendront une place de plus en plus importante à l'échelle des chaînes de transport intercontinentales.

2.6.6.3 Le développement des activités de merroutage

Le livre blanc de l'Union Européenne sur les transports met en valeur le cabotage maritime comme alternative modale au transport routier. Cette position devrait s'appuyer bientôt sur une taxation du transport routier de marchandises en transit notamment en Allemagne.

Si cette tendance au renchérissement du coût du transport routier se confirme, le développement du cabotage maritime constitue une opportunité intéressante de développement d'activités dans le secteur transport.

³¹ M. Jacques R. SAADE est Président du Directoire de CMA-CGM. Propos tiré de L'Antenne – Quotidien des Transports, 30 avril 2002.

2.6.6.4 Evolution de la flotte mondiale de conteneurs

La flotte mondiale de porte-conteneurs a doublé en six ans. La capacité des porte-conteneurs dans le monde est passée de 3 moi. de TEU en 1996 à 6 moi. De TEU en 2002. il s'agit là d'une croissance annuelle de 10,8% alors que la croissance du commerce mondial n'a été que de 7%. C'est ce qui ressort d'une analyse de BRS-AlphaIner sur la croissance de la flotte conteneurisée mondiale.

2.6.7 En transport fluvial

2.6.7.1 Le contexte de libéralisation

La dernière proposition modifiée de la directive concernant l'accès au marché des services portuaires de la Commission européenne du 19 février 2002 concerne tous les services portuaires (sauf le dragage et n'est pas orientée vers les usagers).

La liste des services portuaires ciblés par la directive concerne deux domaines :

Service techniques nautiques : pilotage, remorquage, lamanage

Manutention de fret : chargement et déchargement, manutention, arrimage, transbordement, stockage, entreposage, groupage de fret.

Cette directive concerne par ailleurs les ports traitant au moins 1,5 millions de tonnes ou voyant transiter au moins 500 000 passagers par an.

D'après les précisions apportées directement par la Commission européenne, cette directive s'appliquerait à tout port ou système portuaire maritime situé sur le territoire d'un Etat membre et ouvert au trafic maritime commercial général, à condition que le trafic annuel moyen au cours des trois dernières années n'y ait pas été inférieur à 1,5 millions de tonnes de marchandises³².

³² Le niveau de 3 millions de tonnes a été ramené à 1,5 millions de tonnes lors du Conseil des Ministres des Transports de Juin 2002. Les durées maximales de concession ont par contre été portées à 36 ans.

Elle s'applique donc quelle que soit la structure, qu'elle s'étende à l'intérieur de la zone portuaire ou sur la voie navigable d'accès ou de sortie du port ou du système portuaire, à partir du moment où les trois conditions susvisées sont remplies.

Cette proposition de directive établit un cadre qui introduit dans le domaine portuaire les principes fondamentaux du traité en matière de concurrence, de liberté d'établissement et de libre circulation des hommes et des services. Elle évolue autour de quelques piliers :

- Faciliter l'accès au marché des services portuaires au niveau communautaire en supprimant les barrières à l'entrée du marché pour les fournisseurs de services portuaires (avec une procédure de sélection éventuelle après publicité);
- Permettre aux Etats membres d'exiger une autorisation préalable dont les critères doivent être transparents, non discriminatoires, objectifs, pertinents et proportionnés ;
- Envisager d'éventuelles limitations à cet accès, mais de façon restrictive (contraintes liées à l'espace ou pour des raisons de sécurité) ;
- Sélection des fournisseurs de services portuaires pour une période limitée, comprise entre 5 et 25 ans, en fonction des investissements.
- Favoriser l'auto assistance, qui permet à un utilisateur d'un port de se fournir à lui-même, en utilisant son personnel et ses équipements propres, une ou plusieurs catégories de services portuaires.

Les autorités portuaires devront respecter le principe de libre accès des fournisseurs au marché des différents services, ce qui n'est pas le cas dans les ports français par exemple.

Leurs missions, à la fois régaliennes et commerciales, sont précisées dans le sens où, en prenant l'exemple de la manutention portuaire, la Directive envisage un minimum de deux manutentionnaires par catégorie de services, l'un d'eux étant indépendant de l'autorité portuaire.

Le port ne peut plus être « juge et partie » et devient un prestataire comme les autres, mis en concurrence et il ne peut alors être impliqué dans la procédure de sélection des fournisseurs de service.

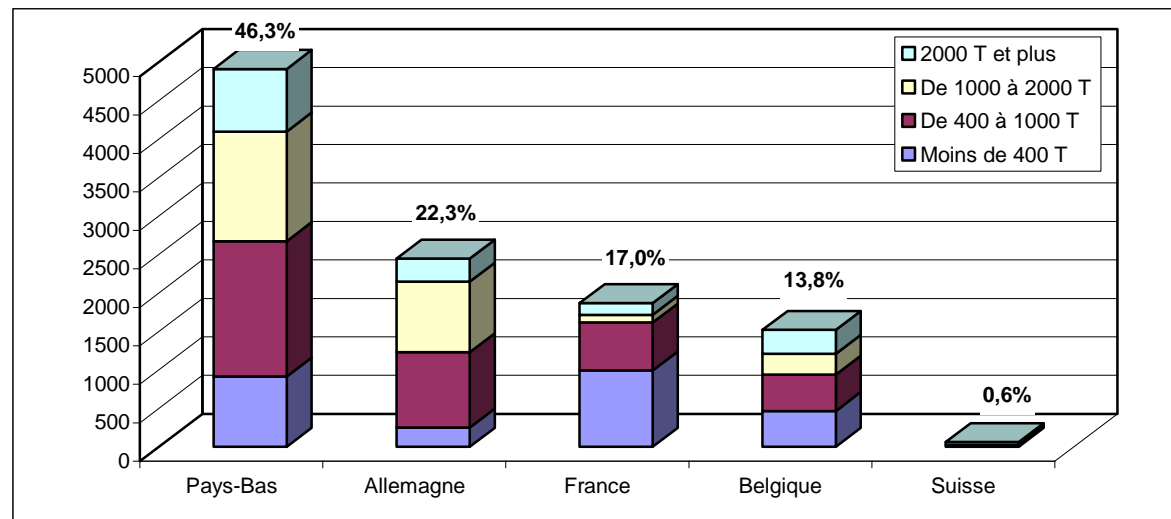
↳ **Compte tenu des critères de trafic (1,5 million de tonnes) cette directive ne s'applique pas aux ports régionaux du Nord – Pas de Calais au regard de leur activité 2002.**

2.6.7.2 La situation de la flotte

Au 31 décembre 2000, la flotte fluviale européenne (Pays-bas, Allemagne, France, Belgique, Suisse) totalise plus de 10 800 bateaux dont près de la moitié (46,3%) au Pays-Bas.

Cette flotte se compose de 14,9% de bateaux de 2000 T et plus, de 25,3% de bateaux de 1000 à 2000 T, de 35,4% de bateaux de 400 à 1000 T et de 24,3% de bateaux de moins de 400 T.

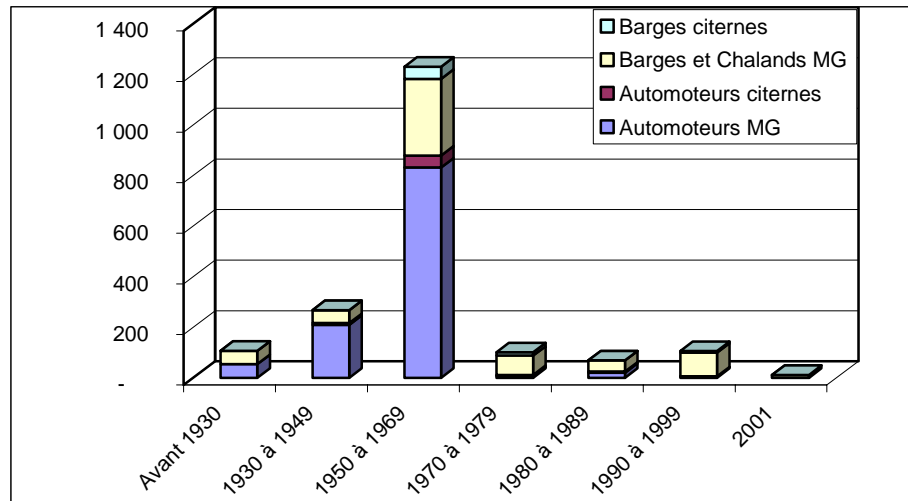
Graphique 15 : Les flottes fluviales européennes en 2000 par tranche de tonnage (nombre d'unités).



Source : VNF, « Flotte fluviale française en 2001 et aperçu européen ».

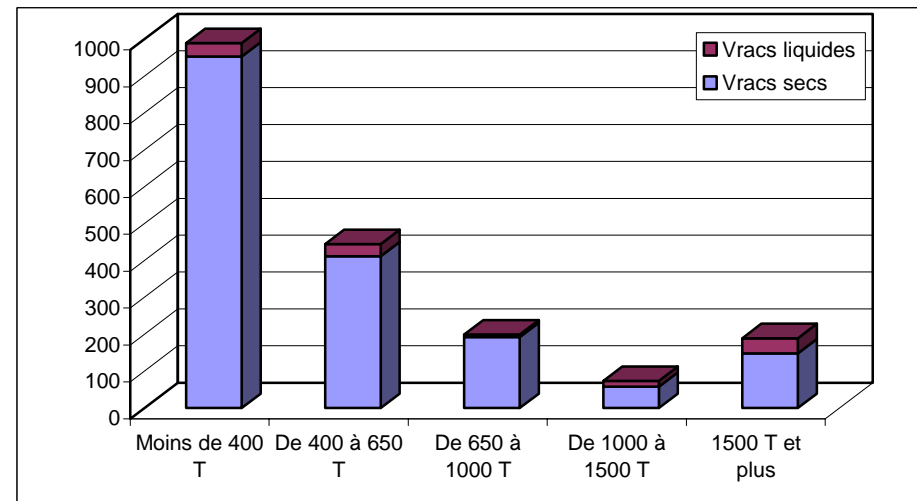
La flotte française se compose fin 2001 de 1894 unités de charge et totalise 1,28 million de tonnes. Elle présente une charge utile moyenne inférieure à la moyenne de l'Allemagne, de la Belgique, des Pays-Bas et de la Suisse : 676 tonnes pour la France contre 1085 tonnes pour la moyenne des 4 autres pays.

Graphique 16 : Structure par âge de la flotte nationale en 2001.



Source : VNF, « Flotte fluviale française en 2001 et aperçu européen ».

Graphique 17 : Répartition de la flotte nationale par tranche de tonnages en 2001.



Source : VNF, « Flotte fluviale française en 2001 et aperçu européen ».

La flotte fluviale en exploitation est constituée d'une **majorité de bateaux construits dans les années 50 et 60 (65%)** et est marquée par un ralentissement des constructions entamé dès les années 60 et qui s'est accentué à partir de 1970. En 2000 et 2001, la flotte intérieure nationale a par contre enregistré une légère progression (croissance de la charge utile de 1,8% en 2001), ce qui témoigne d'un certain renouveau particulièrement attendu.

Les bateaux de gabarit Freycinet représentent une part majoritaire de la flotte (52% des bateaux ont une capacité inférieure à 400 T et seulement 14% supérieure à 1000 T) ce qui reste important pour un bassin fluvial du Nord dont le canal à grand gabarit constitue l'artère principale.

A ce titre, la ventilation des voyages par type de cale pour le bassin régional confirme la proportion importante de navire de faible tonnage (79% des voyages effectués en 2001 sont le fait de bateaux inférieurs à 500 T).

Tableau 31 : Ventilation des voyages par type de cale pour le bassin du Nord-Pas-de-Calais (Pavillon Français uniquement). Source VNF, 2001

Années	< 500 T	500 – 1000 T	> 1000 T
1995	92%	7%	1%
1998	83%	13%	4%
2001	79%	12%	9%

Le renouvellement de la flotte et la capacité des entrepreneurs à disposer du matériel compétitif sont des critères importants de compétitivité du transport fluvial.

On identifie le besoin d'un engagement régulier et soutenu sur ce problème de renouvellement de matériel dont l'acquisition gagnerait à être davantage soutenue financièrement par des pouvoirs publics soucieux de développer les modes de transport alternatifs à la route.

2.6.7.3 L'évolution des professions

On identifie une tendance générale au recul des vocations dans la batellerie. L'habitation sur l'eau séduit de moins en moins de familles de plus en plus sédentaires.

Le recul concerne principalement les petites unités.

Le métier évolue progressivement vers l'emploi salarié et les entreprises de transport fluvial considèrent la formation comme prioritaire.

Le renouvellement de la profession est un objectif important du comité des armateurs fluviaux. Un effort croissant de formation aux métiers traditionnels de la navigation fluviale doit permettre à ces sociétés de disposer d'une main d'œuvre suffisante.

Le Nord - Pas de Calais est moins soumis que les autres bassins aux insuffisances éventuelles d'offre de transport fluvial dans la mesure où une part importante des trafics sont d'ores et déjà transportés par des artisans et transporteurs belges ou hollandais.

3. LES EVOLUTIONS DE LA DEMANDE LOGISTIQUE

L'objet de cette partie est de déterminer les principales évolutions prévisibles de la demande logistique de la part des chargeurs cibles de la logistique fluviale en Nord – Pas de Calais.

Elle se base sur des perspectives sectorielles en terme de flux de transport, de répartition modale, et de type de services logistiques, identifiées dans le cadre d'études antérieures réalisées par EUROTRANS Consultants, notamment les recherches européennes sur les eurocorridors de transport de marchandises aux horizons 2010 et 2020.

Elle comprend ensuite une actualisation et une personnalisation des conditions d'évolution de la demande logistique en Nord – Pas de Calais, réalisées par le biais d'une enquête fax auprès de l'ensemble des clients actuels de la voie d'eau et d'entretiens semi-directifs auprès de chargeurs représentatifs de chaque filière.

3.1 Les acquis des études antérieures

3.1.1 Les perspectives de flux et de répartition modale

Les recherches menées au niveau européen par EUROTRANS Consultants en 2000 / 2001 ont permis de d'établir des projections des flux régionaux de marchandises aux horizons 2010 et 2020, à partir de la situation de 16 régions de l'Eurocorridor Est - Ouest en 1997. Ces projections sont présentées ci-dessous, pour le Nord – Pas de Calais et pour l'ensemble des régions étudiées³³.

Plusieurs enseignements majeurs peuvent être retenus de ces projections. On identifie une **importante croissance des flux de transport de marchandises en volume de l'ordre de 25% en 2010 et de 66% en 2020 par rapport à 1997.**

Dans l'ensemble, l'évolution des échanges intra-européens et internationaux reste le moteur de cette évolution qui ne bénéficie pas d'un accroissement sensible de population.

³³ Nord – Pas de Calais, Picardie, Haute-Normandie, Champagne - Ardennes, Bourgogne, Lorraine, Hainaut, Namur, Liège, Luxembourg belge, Luxembourg, Coblence – Trèves, Rhénanie – Palatinat, Sarre, East Anglia, South East & London.

Cette augmentation des échanges réussit à compenser les effets négatifs d'une baisse relative des activités industrielles et agricoles générant des trafics massifs de vracs dans la majorité des régions européennes.

Tableau 32 : perspectives de flux 2020 par nature de marchandises – Source Eurotrans Consultants

Trafics actuels et prévisions (en tonnes) par nature de marchandise	Flux Nord - Pas de Calais 1997	Prévision Nord - Pas de Calais 2020	Variation régionale (%)	Flux Total 16 régions 1997	Prévision Total 16 régions 2020	Variation 16 régions (%)
Produits agricoles	21 759 269	32 464 022	49%	191 585 728	292 635 918	53%
Vracs solides	29 353 102	38 351 003	31%	284 717 353	371 504 397	30%
Pétrole brut	6 275 245	6 275 245	0%	38 577 037	38 544 143	0%
Produits semi-finis	9 873 393	17 039 098	73%	61 932 203	111 297 305	80%
Produits chimiques	9 099 707	14 417 139	58%	84 517 330	149 161 929	76%
Produits manufacturés	16 430 879	33 283 676	103%	179 516 711	380 349 017	112%
Produits pétroliers	15 583 295	26 274 012	69%	94 468 241	159 864 140	69%
Total	108 374 890	168 104 195	55%	935 314 603	1 503 356 849	61%

La perspective de croissance de 70% des flux d'ici 2020 fait craindre d'importantes congestions sur les principaux corridors de transport de marchandises : Amsterdam-Paris et Amsterdam-Dijon.

Les flux de transit posent des problèmes dans certaines parties de ces corridors comme à Bruxelles, sur le sillon mosellan ou encore sur l'autoroute A1. Le besoin d'importantes infrastructures nouvelles est évoqué en Nord-Sud si rien n'est fait pour changer les comportements des acteurs : chargeurs et transporteurs.

Dans la région Nord-Pas de Calais, l'accroissement des flux de marchandises entre 1997 et 2020 est estimé à +55,1 %, soit légèrement moins que sur l'ensemble des 16 régions.

Quatre trafics progressent plus fortement que l'ensemble : les trafics de produits manufacturés (+102,5 % entre 1997 et 2020), les trafics de produits semi-finis (+72,6 % entre 1997 et 2020), les trafics de produits pétroliers (+68,6 %) et les trafics de produits chimiques (+58,4%). Cette progression est un peu moins importante que pour l'ensemble des 16 régions étudiées dans le cadre de cette recherche.

Les trafics de vracs solides et de produits agricoles ne progressent que légèrement (respectivement +30,6% et +49,2%), tandis que les trafics de pétrole brut demeurent stables.

Il faut noter toutefois que cette recherche réalisée en 2000 / 2001 n'avait pas pris la pleine mesure des restructurations industrielles en cours en Europe et dont le rythme s'est accéléré depuis début 2002.

La création du géant mondial de l'acier ARCELOR, issu de la fusion des groupes USINOR, ARBED et ACERALIA, a un impact important sur les flux de minerais, combustibles et produits métallurgiques en Europe du Nord. Il se traduit par une redistribution complète des productions à l'échelle de la France, de la Belgique, du Luxembourg et de l'Allemagne au profit des usines les plus performantes.

Dans ce contexte de recherche de productivité, les usines dites maritimes du groupe (Sollac Dunkerque et Sidmar Gand) seront privilégiées au détriment des usines continentales.

En matière de transport intérieur, la première conséquence est l'arrêt des petites usines de transformation (comme Sollac Biache St Vaast). A moyen terme, il est prévu de ne plus investir dans les usines continentales aux coûts logistiques jugés trop élevés comme Cockerill Liège ou Sollac Florange³⁴.

Sur le plan régional, ces restructurations industrielles s'accompagnent aussi de cessation d'activité pour des usines anciennes et peu rentables comme METALEUROP à Noyelles-Godault.

L'ensemble des trafics intérieurs de minerais et de combustibles devrait donc continuer de décroître de façon significative.

Au niveau européen comme au niveau régional, le transport de trafics de produits manufacturés, de produits semi-finis et de l'ensemble des produits chimiques doublera d'ici 2020.

Cette évolution structurelle des trafics ne sera pas sans effet sur la répartition modale des flux de marchandises. On sait que le poids unitaire des lots de produits finis est beaucoup plus faible que le vrac. Moins « massifiable », il en est d'autant plus difficile à attirer sur la voie d'eau ou le rail.

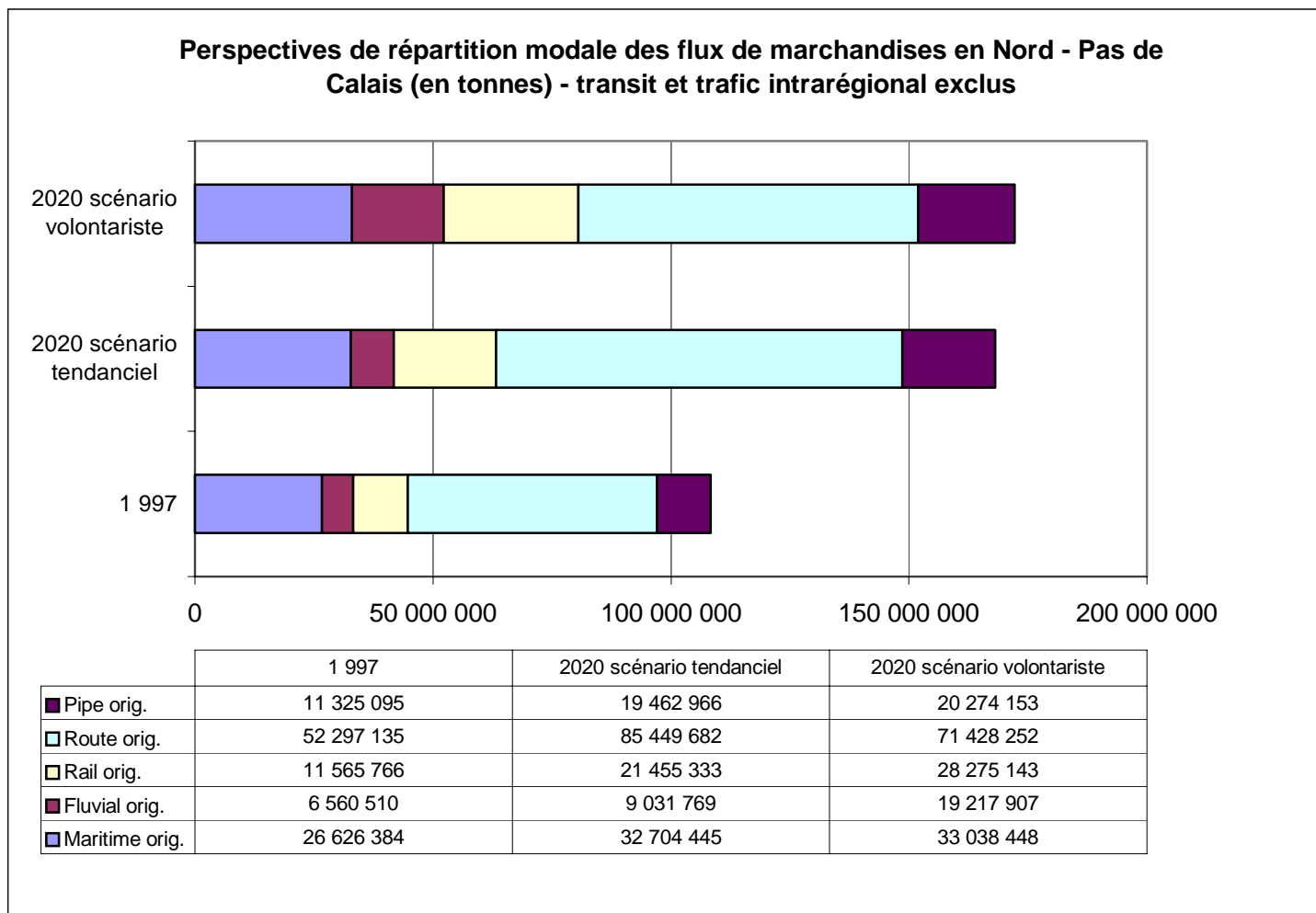
L'un des enjeux majeurs des prochaines décennies sera donc de compenser ce moteur naturel de croissance du trafic routier.

En fonction des priorités données par les Etats et les collectivités à leurs politiques d'aménagement du territoire et de transport, plusieurs scénarios d'évolution de la répartition modale peuvent être élaborés.

³⁴ Annonce faite le 24/01/03 par le groupe ARCELOR.

Le graphique ci-dessous présente la répartition modale des flux en région Nord-Pas de Calais en 1997 et en 2020 selon deux scénarios : l'un tendancielle (évolution au fil de l'eau sans action particulière de la part des pouvoirs publics), le second plus volontariste (comprenant des mesures encourageant le report modale de la route vers les modes plus respectueux de l'environnement).

Graphique 18 : Répartition modale des flux de marchandises en Nord-Pas de Calais – Source : EC/ NEA - 2001



Sur la base du scénario tendanciel, la répartition modale évolue peu : la route progresse légèrement pour atteindre 54,7% en 2020, comme les modes ferroviaire fluvial (ce dernier passe de 4,7 % en 1997 à 5,0% en 2020). Cependant, il est à noter que l'ensemble du trafic n'est plus de 108 millions de tonnes mais de près de 170 millions de tonnes.

Selon le scénario volontariste, la répartition modale évolue sensiblement. Le fait le plus marquant est la baisse de la part de la route, de 50,0 % en 1997 à 43,8 % en 2020. **Les reports de trafic profitent essentiellement au rail et à la voie d'eau.**

Le transport ferroviaire voit ainsi sa part modale passer de 12,3 % en 1997 à 18,8 % en 2020 tandis que la voie d'eau connaît une évolution de 4,7 % à 10,0 % au cours de la même période.

Pour connaître une telle progression, l'évolution de l'offre ferroviaire et fluviale dans les régions européennes devra concerner en priorité les liaisons intra-européennes et internationales de transport de produits manufacturés, semi-finis et chimiques. En effet, pour influencer un changement de chaîne de transport, il est toujours préférable de se positionner sur des marchés en croissance.

3.1.2 Les déterminants sectoriels de la demande logistique

Les différents travaux réalisés par EUROTRANS Consultants, en particulier les recherches sur les eurocorridors de transport de marchandises ont permis d'identifier les principaux déterminants sectoriels de la demande logistique et leurs évolutions. Ceux-ci sont repris ci-dessous par principale catégorie de marchandises.

3.1.2.1 Les principales caractéristiques des transports par nature de marchandises

L'organisation des transports dépend principalement des types de marchandises, de leur conditionnement, de leur valeur, de la taille des lots, et de la distance moyenne de transport. Les principales caractéristiques de ces transports sont présentées ci-dessous.

Tableau 33 : Organisation des transports par type de marchandises

Type de marchandises	Conditionnements principaux (par ordre d'utilisation)	Taille des lots	Valeur moyenne à la tonne	Distances moyennes	Principaux marchés
Matériaux de construction	Vrac, big bag	25 à 3000 t	15 à 120 euros	> à 100 km ou plus si spécialité ou grand chantier	BTP, Chimie Europe
Produits agricoles	Vrac, big bag	20 à 50 000 t	100 à 400 euros	> à 100 km ou plus si spécialité ou grand export (ports)	Industries alimentaires Europe et grand Export
Produits alimentaires & Boissons	Palettes, Cartons, conteneurs	1 à 1000 t	400 à 5000 euros	Distribution de 100 à 1500 km ou plus si intercontinental	Distribution Europe
Combustibles solides	Vrac	20 à 20000 t	130 à 300 euros	Longue distance en approvisionnement & distribution à 250 km	Industrie, Energie Europe

Type de marchandises	Conditionnements principaux (par ordre d'utilisation)	Taille des lots	Valeur moyenne à la tonne	Distances moyennes	Principaux marchés
Pétrole brut	Vrac	20000 à 250 000 t	200 euros	Distribution portuaire puis pipe vers raffineries.	Industrie, Distributeurs Europe
Produits Pétroliers	Vrac	20 t à 20 000 t	300 euros	Distribution à 250 km d'une raffinerie ou d'un port	Proportionnel à la population et au PIB/h.
Minerais	Vrac	20 000 à 125 000 t	200 à 300 euros	Distribution portuaire puis vers usines à moins de 400 km	Sidérurgie, Autres industries Europe
Produits métallurgiques	Conventionnel (Bramas, coils, fardeaux).	5 à 5000 t	400 à 800 euros	Distribution de 100 à 1500 km ou plus si intercontinental	Industrie, BTP
Produits chimiques (y compris engrais & produits forestiers)	Vrac, Palettes, fûts, conteneurs	Lots de 5 à 5000t	500 à 1500 euros	100 à 700 km en terrestre	Industries Europe de l'Ouest, du Sud et de l'Est
Produits manufacturés	Palettes, cartons, conteneurs	Lots de toutes tailles Moyenne : 20t	1000 à 50 000 euros	Distribution de 0 à 2000 km ou plus si intercontinental	Europe et Ports

3.1.2.2 Conditions de transport par secteur d'activité et évolutions

Le comportement général en transport et localisation logistique ainsi que les tendances majeures d'évolution sont présentés par secteur dans le tableau suivant.

Tableau 34 : Comportement Transport par secteur d'activité

Secteur d'activité	Situation Transport Approvisionnement	Situation Transport Distribution	Evolution (%/an) Marché	Evolution Mode de Transport	Evolution Implantations et Services logistiques
Extraction de produits non-énergétiques	Transport interne	Route à 75%, fer à 15% et Voie d'eau à 10%	Activité stable	Forte dépendance des installations intermodales de proximité (exemple : fer ou voie d'eau sur site)	Stockage en carrière. Généralement pas d'implantation logistique extérieure.
Produits agricoles	Utilisation de la route à 100%. Faible distance.	Route à 66% et Voie d'eau pour 33%.	Niveau d'activité lié à la PAC pour l'agricole. Légère hausse	Nécessité d'améliorer l'équipement des sites pour le transbordement.	Nombreuses implantations logistiques en bord à canal.
Produits alimentaires, boissons et tabac.	Utilisation de la route pour le national. Un peu de combiné si distance.	Utilisation de la route pour le national. Un peu de combiné si distance.	Bonne progression +5% par an	Qualité du service et prix	Localisation industrielle liée à la proximité des marchés (24h).
Bois, papier, édition et Imprimerie	Utilisation de la Voie d'eau pour 45% des approvisionnements, du fer 15% et de la route pour 40%	Utilisation forte de la Route (juste-à-temps). Intérêt de la voie d'eau et du fer pour grand export.	Bonne progression +5% par an	Intérêt pour la voie d'eau pour des raisons d'environnement, de régularité et de prix.	En usine et dans les ports maritimes. Intérêt d'équilibrer les flux.
Industrie chimique	Utilisation de tous les modes de transport. Prédominance de la route (70%). Utilisation intéressante des pipes (gazoducs).	60% par route, 20% par fer et 20% par voie d'eau	Bonne progression + 5 à + 7 %	Le transport est sous-traité. Wagons en propriété. Intérêt pour le rail pour des raisons de sécurité et de régularité. Limite de réseau en fluvial.	Implantation à proximité des ports / carrières / usines (Matières 1ères et semi-produits). Stockage également sur ports maritimes.

Secteur d'activité	Situation Transport Approvisionnement	Situation Transport Distribution	Evolution (%/ an) Marché	Evolution Mode de Transport	Evolution Implantations et Services logistiques
Industrie du caoutchouc et des plastiques	Variable selon le type de produits et l'origine. Utilisation de tous les modes de transport.	Utilisation de la route à plus de 50%. Utilisation de l'aérien et du transport maritime (46%). 4% pour le fer.	Croissance moyenne + 3 %	Utilisation massive de la route qui apporte souplesse et flexibilité.	Implantation embranchée fer. Forte capacité de stockage en usine. Réseau complémentaire de plates-formes.
Fabrication d'autres produits minéraux non-métalliques (verre...)	Utilisation massive de la voie d'eau ou du rail (80%) et de la route en complément.	Route 80%, voie d'eau 20%. Transport par route sous-traité, pas de matériel routier en propre.	Croissance moyenne + 3 % sauf « niches ».	Intérêt pour un recours accru à la voie d'eau. Nécessité d'investir dans la flotte.	Implantation à proximité des carrières et des axes fluviaux à fort potentiel. Stockage sur site.
Métallurgie et travail des métaux	Forte utilisation du transport maritime et des modes ferroviaires et fluviaux.	Utilisation massive du transport ferroviaire (70%) en raison du poids de la marchandise et de l'organisation des usines. Pour les marchandises conteneuriables, route (20 à 25%).	Croissance incertaine.	Pas d'évolution majeure à attendre. Souhait de développer l'usage des modes de transport alternatifs à la route.	Implantation en port maritime (sidérurgie sur l'eau) ou à proximité d'axes de transport multimodaux majeurs.
Fabrication d'équipements électriques et électroniques	Transport aérien maritime & routier. Trafic inter-usines en sus.	Route principalement mais aussi tous les autres modes à l'international. Intérêt pour le combiné mais externalisation.	Evolution variable selon les produits.	Externalisation accrue de la fonction logistique et recours croissant à l'express.	Recherche de sous-traitance avec réduction de stocks (travail sur commande) et localisation de stocks résiduels en fonction des ports, usines et marchés.
Fabrication de matériel de transport	Logistique externe optimisée avec recours croissant au transport combiné.	Transport de distribution en route et rail en sus selon les usines.	Croissance forte sur marchés émergents et faible sur marchés à maturité	Pas d'évolution majeure à attendre. Souhait de développer l'usage des modes de transport alternatifs à la route.	Recherche de réduction de stocks. Petit stockage intermédiaire usine et ports.

Secteur d'activité	Situation Transport Approvisionnement	Situation Transport Distribution	Evolution (%/ an) Marché	Evolution Mode de Transport	Evolution Implantations et Services logistiques
Commerce de gros et intermédiaires du commerce	Utilisation massive de la route (80%). Utilisation transport combiné rail ou fluvial en provenance de ports.	Utilisation massive de la route (80%). Distribution intermédiaire par lots complets. Distribution finale en flux tendus. Nécessite le plus souvent le recours au transport routier en compte propre ou en express	Croissance forte : +10% à par an. A nuancer selon le type d'activités.	Intérêt d'image des grandes marques d'utiliser le transport combiné mais problème de manque de diversité de flexibilité et de qualité.	Implantations graduées. Dépôt central national puis dépôts de proximité dans les grosses zones de chalandise. Accroissement des dépôts de proximité en fonction des impératifs de livraison et des difficultés de circulation.
Manutention et Entreposage	Dépend avant tout des fournisseurs de marchandises. Les implantations multimodales de plus en plus nombreuses au Benelux permettent de traiter différents modes de transport.	La priorité donnée à la flexibilité contraint les prestataires à privilégier le recours à la sous-traitance et au transport routier. Le recours au fer (10%) et à la voie d'eau (10%) se fait en fonction des possibilités de massification des marchandises.	Croissance forte : +10 % par an	Les évolutions en faveur du combiné concernent les marchandises en vrac, les longues distances, et les liaisons vers les ports. Limité pour l'instant sauf dans le Benelux.	Nombreuses implantations logistiques en zones industrielles ou dédiées au transport. Priorité donnée à la flexibilité et au coût d'implantation et d'exploitation. La proximité d'équipements intermodaux n'est qu'un atout supplémentaire.

3.1.2.3 L'intérêt des chargeurs et prestataires pour les différentes solutions de report modal

➔ Intérêt pour le transport fluvial

L'intérêt pour le transport fluvial apparaît plus concret sur des axes performants pour les chargeurs de secteurs liés à l'industrie lourde ou la chimie mais aussi du commerce de gros et de la distribution. Les entreprises du secteur de la distribution jugent le transport fluvial plus fiable que le transport routier, pour certaines liaisons (Seine, Canal Albert).

Ces chargeurs familiarisés au transport fluvial souhaiteraient une amélioration sensible des infrastructures pour pouvoir étendre leur zone de distribution fluviale. **La réalisation du canal Seine-Nord** est vivement souhaitée au Benelux et en Région Nord-Picardie.

Sur un plan général, la compétitivité tarifaire de la voie d'eau et notamment de l'offre de la batellerie, est reconnue. La faiblesse relative du ferroviaire est considérée comme un atout pour le développement du transport fluvial.

On s'inquiète cependant sur l'évolution de cette profession et sa capacité à offrir une gamme plus étendue de services logistiques. Le vieillissement de la flotte et le montant des investissements pour des barges spécialisées sont aussi considérés comme des freins au montage de projets fluviaux.

On identifie par ailleurs une **méconnaissance de l'intérêt de ce mode de transport pour certains chargeurs** et des possibilités offertes notamment en transport combiné voie d'eau route vers les ports principalement ou en fluvio-maritime sur des destinations intéressantes comme la péninsule Ibérique, la Grande-Bretagne ou la Scandinavie.

➔ Intérêt pour le transport ferroviaire

Les entreprises utilisatrices du rail sont celles qui souhaiteraient l'utiliser davantage. La desserte ferroviaire de leurs installations est considérée comme un atout à valoriser davantage. C'est le cas des entreprises qui génèrent d'importants flux de minéraux, de produits métallurgiques, chimiques et de combustibles. **Cet accroissement est soumis à des impératifs de prix et de qualité.** Pour disposer en permanence d'une solution alternative forte au rail en cas de grève notamment, le responsable logistique limite volontairement la part du rail et tente d'utiliser les autres moyens de transport disponibles que sont la voie d'eau et la route.

Un grand nombre d'entreprises n'ont pas de flux suffisamment massifs pour réaliser un train complet et n'identifient pas d'offres adaptées de la part du rail. Ces entreprises sont davantage concernées par **l'offre de transport combiné rail-route** qui reste limitée en destinations et en offre de proximité.

Dans l'ensemble, les industriels sont assez sceptiques sur les possibilités des autorités d'aboutir à une plus grande compétitivité du rail. Dans la mesure où les échanges intra-européens sont les plus porteurs, les limites frontalières apparaissent d'autant plus présentes. Les problèmes politiques, diplomatiques, commerciaux, économiques et sociaux s'ajoutent à des limites techniques d'interopérabilité.

➔ **Importance du prix de transport dans les perspectives de transfert modal**

Le choix d'un mode de transport est guidé par une recherche d'optimisation **Coût-Fiabilité-Délais**.

La recherche de fiabilité et de délais garantis peut amener le chargeur à opter pour une solution d'un coût légèrement supérieur (+10% maximum). Dans les conditions actuelles, le transfert modal ne présente pas d'intérêt financier majeur pour le chargeur et la qualité des prestations n'est pas garantie.

Un relèvement des tarifs du transport routier de l'ordre de 10% par intégration des coûts externes aboutira à un transfert modal de certains trafics d'entreprises générant d'importants flux de longues distances. Il sera cependant sans conséquence sensible pour les flux plus diffus où les impératifs de livraison priment et où il n'existe pas d'offre alternative compétitive en transport combiné, notamment sur les liaisons Est-Ouest.

L'action sur l'amélioration de l'offre alternative prime aux yeux des chargeurs au seul effet prix.

Les chargeurs français sont confrontés à des problèmes aggravés dans le domaine du transport routier en raison de l'introduction de la législation sociale sur la réduction du temps de travail. Cela nuit à la compétitivité du pavillon français et réduit l'offre.

L'utilisation du transport combiné est également mal perçue en France en raison du manque de plates-formes intermodales bénéficiant d'une desserte régulière importante.

3.1.2.4 Les demandes logistiques liées aux implantations

Les comportements d'implantations sont également diversifiés selon les secteurs d'activité.

Les industries aux flux massifs (matériaux, métallurgie, chimie, bois – papier) disposent d'une accessibilité fluviale et / ou ferroviaire.

Dans la majorité des secteurs d'activité, on observe un intérêt croissant des entreprises pour des sites d'implantation disposant de réserves foncières importantes : la tendance à la centralisation des stocks accroît la demande en surfaces de stockage massives.

Le classement des principaux critères d'implantation identifiés au niveau européen³⁵ montre la montée en puissance de la disponibilité d'une offre multimodale et des réserves foncières. Les principaux critères d'implantation sont, par ordre décroissant d'importance :

- Le Positionnement par rapport aux marchés de l'entreprise. La **proximité du barycentre** des flux de l'entreprise est un facteur majeur de localisation même si le calcul de celui-ci fait l'objet de pondérations différentes selon le type d'activités.
- La disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée, sérieuse et compétitive. Pour les prestations logistiques, certaines entreprises de distribution privilégient des zones bien situées mais éloignées des capitales ou grandes métropoles pour être en mesure de recruter une main d'œuvre plus stable.
- La présence d'un équipement multimodal à proximité immédiate de leur localisation pour les entreprises qui traitent de gros tonnages.
- La disponibilité de transporteurs ou organisateurs de transport reconnus et fiables pour fixer ces implantations logistiques.
- Le critère relatif aux espaces disponibles.
- Les facteurs historiques tels que l'existence d'un bassin de production spécialisé dans un secteur.
- Les autres critères de localisation liés à la compétitivité des systèmes fiscaux et réglementaires.

³⁵ Source EUROTRANS Consultants – Etudes Eurocorridor Est - Ouest

3.1.2.5 Synthèse : perspectives tendancielle d'évolution et d'adaptation de la demande logistique des chargeurs

L'évolution de la demande de transport et de services logistiques des chargeurs est marquée par une recherche d'externalisation, une évolution de la nature des marchandises transportées, et par la prise en considération des évolutions réglementaires du secteur transport routier en Europe.

Sur le plan des services logistiques, on observe une tendance à l'**externalisation** d'un ensemble de services logistiques intégrant, mais ne se limitant pas au seul transport de marchandises. L'externalisation de fonctions d'entreposage, de gestion de stock, de préparations de commandes, de conditionnement à façon, se généralise le plus souvent pour des raisons d'optimisation économique ou financière.

Sur le plan du transport proprement dit, on assiste à une **évolution de la nature des marchandises transportées**, conformément à l'évolution de la production industrielle (moins de vracs et de biens intermédiaires en lots complets, davantage de produits manufacturés en lots partiels ou en groupage), et à une **internationalisation** des échanges vers les ports ou les autres pays de l'Union Européenne.

Dans ce contexte, les principaux chargeurs européens recherchent des solutions transport ou logistique permettant à la fois de répondre à cette évolution de la demande et de prendre en compte les perspectives de congestion des axes autoroutiers et les évolutions réglementaires liées au protocole de Kyoto.

Ces solutions répondent à la fois au besoin des entreprises de contourner les obstacles rencontrés dans le transport tout en répondant aux exigences spécifiques de leur secteur d'activité.

Les principales solutions identifiées dans le domaine du transport sont :

- ✓ **Le report modal**, lorsqu'une solution alternative de transport se présente avec le même niveau de qualité.
- ✓ **Le transport de nuit**, afin d'éviter les problèmes de congestion rencontrés aux abords des agglomérations urbaines dans la journée;
- ✓ **La multiplication des implantations logistiques de petite taille externalisées auprès de transporteurs pour effectuer des opérations de cross-docking** à proximité des bassins de consommation. Les gros flux seraient distribués à partir des grands axes la nuit puis redistribués à l'échelle d'une zone de chalandise cohérente en terme de temps de transport final.
- ✓ **Le développement de partenariats avec des transporteurs**, afin de mieux contrôler l'augmentation des prix du transport routier et d'accroître la fiabilité du service.

La solution du report modal, qui apparaît comme la plus simple à mettre en œuvre, est souvent confrontée à l'absence d'offre alternative réellement compétitive, difficilement adaptable à une gestion en juste-à-temps. C'est pourquoi le report modal est plus souvent utilisé pour les flux destinés au grand export.

3.2 Les évolutions de la demande logistique des chargeurs cibles

Cette partie présente les principaux résultats des enquêtes et entretiens réalisés dans le cadre de cette étude auprès des chargeurs cibles des ports fluviaux en Nord – Pas de Calais. Elle est en partie incomplète dans la mesure où il n'a pas été possible, à cette date, de rencontrer la totalité des chargeurs cibles identifiés avec le Comité de Pilotage de l'étude.

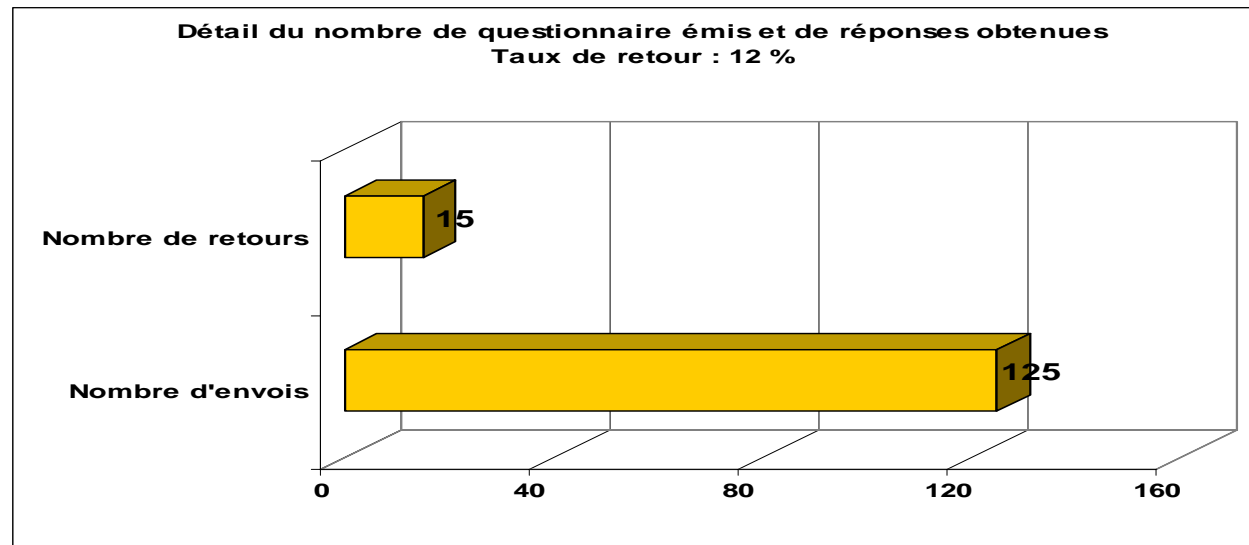
3.2.1 Les résultats de l'enquête clients voie d'eau

L'enquête réalisée par télécopie auprès de l'ensemble des clients de la voie d'eau en Nord – Pas de Calais a constitué en l'envoi d'un questionnaire auprès de 125 clients dont les coordonnées ont été transmises par la Direction Régionale de VNF.

Elle avait pour objectif de consulter l'ensemble de la clientèle afin d'identifier toute attente particulière qui n'apparaîtrait pas dans le cadre des entretiens semi directifs.

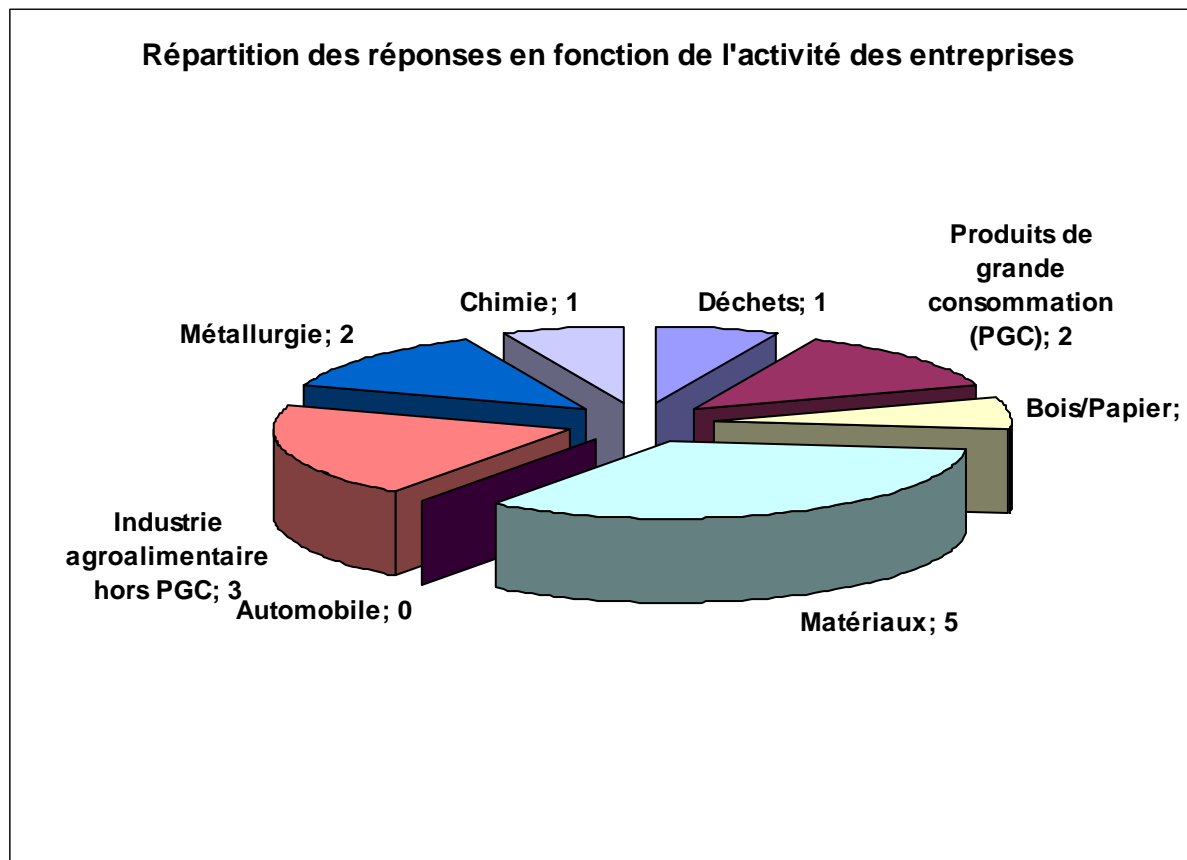
A cette date, 15 clients ont répondu à l'enquête, soit un taux de retour de 12% sans relance, ce qui témoigne d'un assez bon intérêt pour le thème de la logistique fluviale.

Graphique 19 : Taux de réponse au questionnaire clients voie d'eau



Les entreprises ayant répondu sont présentées ci-dessous par filière d'activité. On note l'importance des réponses émanant du secteur des matériaux, utilisateur traditionnel et assez diffus de la voie d'eau.

Graphique 20 : Répartition des 15 entreprises ayant répondu au questionnaire, par activité



Les principaux enseignements de cette enquête sont repris dans les paragraphes suivants, par filière.

3.2.2 Liste des chargeurs interrogés

Les tableaux ci-dessous présentent les entretiens réalisés.

Entreprise	Activité	Fonction Interlocuteur
1. Carré	Céréales	Directeur
2. Coop A1	Céréales	Directeur
3. Baudelet	Déchets	Directeur
4. Carrières du Boulonnais	Matériaux de construction	Resp. logistique
5. TotalFinaElf /CDF Energie	Combustibles / chimie	Resp. logistique
6. Arcelor (Sollac Atlantique)	Sidérurgie	Resp. logistique
7. Renault	Automobile	Responsable logistique industrielle
8. Westerlund	Produits forestiers	Responsable logistique Nord
9. Cerestar ETC (Cargill)	Agroalimentaire	Directeur logistique
10. Onyx	Déchets	Directeur Régional
11. Roquette	Agroalimentaire	Responsable logistique
12. Carrefour	Grande distribution	Responsable approvisionnements
13. Auchan	Grande distribution	Responsable approvisionnements

3.2.3 Les éléments clés d'organisation et d'évolution de la filière céréales

La filière céréales est une grande utilisatrice de la voie d'eau. Elle dispose, en Nord – Pas de Calais, de nombreuses installations bord à canal, occupées le plus souvent sous le régime de Conventions d'Occupation Temporaire, ou dans certains cas, privatif.

C'est ainsi que UNEAL, société née de la fusion des coopératives A1 et HAUTS DE France, dispose de 13 implantations bord à canal en Nord – Pas de Calais, la plus importante étant située à Arleux sur le canal à grand gabarit, pour un trafic annuel total d'environ 2,4 Mt. Le groupe CARRE utilise pour sa part 7 sites différents, pour un trafic annuel d'environ 140 000 tonnes par voie d'eau. Ces deux compagnies utilisent également des ports publics (Béthune,...).

Ces installations présentent la particularité de réaliser à la fois des services de stockage (silos) et de transbordement. Elles génèrent une valeur ajoutée importante, de l'ordre de 15 €/ tonne.

La voie d'eau constitue le principal mode de transport de distribution des céréales et d'approvisionnement des engrais. L'approvisionnement des céréales et la distribution des engrais sont réalisés par route sur une distance très courte. La voie ferrée est très peu utilisée.

Les perspectives d'activité de cette filière sont incertaines et dépendent de l'avenir de la PAC. Dans l'ensemble cependant, les caractéristiques de transport et de logistique ne devraient pas changer et la part de la voie d'eau devrait demeurer importante.

Les besoins identifiés portent davantage sur **l'entretien des infrastructures fluviales (accès à Aire sur la Lys, dragage de la Marque³⁶)**, que sur la mise à disposition de nouveaux équipements portuaires, dont la quantité et le mode d'utilisation sont à l'heure actuelle jugés satisfaisants.

L'augmentation de la taille de l'écluse de Marquion permettrait une meilleure desserte du port bien avant la réalisation du Canal Seine-Nord.

On note également un **intérêt pour la création de sites de stockage** spécialisés pour les **engrais**. Cette installation spécialisée pourrait éventuellement être exploitée par un **prestataire**, pour le compte des céréaliers et négociants rencontrés.

³⁶ besoin exprimé par LESAFFRE

3.2.4 Les éléments clés d'organisation et d'évolution de la filière combustibles & chimie

La filière combustibles et produits chimiques est, comme de nombreuses filières aux flux massifs, une utilisatrice régulière de la voie d'eau en Nord – Pas de Calais. Ce mode est souvent mis en concurrence avec le fer, qui est aussi régulièrement utilisé.

CDF Energie, filiale du groupe TOTAL FINA ELF, réalise ainsi un trafic d'environ 430 000 tonnes par an dans le Nord de la France, dont 62% par voie d'eau et 22% par fer. Ses principaux clients sont l'industrie papetière (STORA), les sucreries et les centrales thermiques EDF.

Pour le transport fluvial, ce chargeur fait appel à un transporteur et à un manutentionnaire, à charge pour eux d'organiser la réception des navires sur le port de leur choix. Il s'agit soit de quais occupés en COT par l'usine destinatrice ou expéditrice (Stora) ou de quais publics proches des installations de destination.

Compte tenu de la faible valeur unitaire des marchandises transportées (environ 200 €/ tonne), le coût de transport total, intégrant la manutention, est le principal critère de choix modal dans l'approvisionnement des usines consommatrices de charbon.

Le coût de manutention finale, depuis le quai jusqu'à l'usine (ou l'inverse pour les produits expédiés comme chez NOROXO) est le principal frein à la compétitivité d'ensemble du transport fluvial face à la route ou dans certains cas au transport ferroviaire avec chargement direct en usine. **On note un intérêt majeur des chargeurs interrogés pour toute solution de manutention automatisée (bande transporteuse, pipe) qui permettrait d'éviter les coûts de brouettage** (ceux-ci peuvent représenter plus de 1 €/ tonne soit près de 20% du fret fluvial). Ces solutions intéressantes sur le moyen terme présentent l'inconvénient de leur coût d'investissement élevé.

Compte tenu de la configuration du réseau en Nord – Pas de Calais et de la localisation des industries cibles, la perspective d'une pénurie de navires de petit gabarit de type Freycinet est également évoquée. Ces navires sont plus difficiles à trouver sur le marché depuis quelques années (suite à une campagne de déchirage et à des cessations d'activité de bateliers) et sont à la recherche de frets plus rémunérateurs (notamment les céréales). Des difficultés de desserte des usines comme STORA sont craintes à court terme.

L'une des alternatives identifiées consiste en la constitution d'une flotte spécialisée affrétée sur une longue durée sur des trafics réguliers. Cela suppose cependant une visibilité à moyen / long terme pour pouvoir s'engager sur plusieurs années et éventuellement acquérir des navires, et ne semble pouvoir être réalisé que par les industriels eux-mêmes (Stora, sucreries, EDF...).

3.2.5 Les éléments clés d'organisation et d'évolution de la filière matériaux de construction

La filière matériaux de construction est le premier client de la voie d'eau en Nord – Pas de Calais, avec 24% des tonnages transportés. Elle se caractérise par un très grand nombre d'acteurs établis sur l'ensemble de la région et utilisant l'ensemble des solutions possibles pour le transbordement fluvial : port concédé, quai public en gestion directe, port privatif en convention d'occupation temporaire ou privé.

Les principaux chargeurs de cette filière sont les grands groupes du ciment et du béton (Holcim), les carrières (Carrières du Boulonnais), les entreprises de travaux publics (Jean Lefebvre) et les industries des minéraux (Arc International, Glaverbel...).

Pour ces marchandises de très faible valeur, la voie d'eau n'occupe le plus souvent qu'une faible part de marché face à la route qui a l'avantage d'éviter les ruptures de charge. Compte tenu de la part de la logistique dans le prix total de la marchandise (jusqu'à 65%), toute différence de l'ordre de 1€/ tonne dans le coût logistique total est préjudiciable. C'est ainsi que le groupe HOLCIM (ex Ciments d'Origny) réalise un trafic annuel de 1 Mt de granulats, dont 90% sont acheminés par route et 10% seulement par voie d'eau,

Même pour les distances assez importantes sur des flux massifs, l'utilisation de la voie d'eau se heurte aux difficultés liées aux coûts de manutention et à l'insuffisance de l'offre de transport. On note aussi quelques tentatives de transport combiné rail – voie d'eau, sans succès pour cause de compétitivité insuffisante du segment ferroviaire.

C'est ainsi que le groupe CBO, filiale de CARRIERES DU BOULONNAIS et de HOLCIM, en charge de la commercialisation d'une production de 7 Mt par an à Marquise, ne peut expédier que 200 000 à 300 000 tonnes par an par voie d'eau en dépit de contrats de longue durée de près de 1 Mt par an vers la région parisienne.

Son appontement spécialisé avec bennage direct des camions se trouve sur le canal de Calais et n'est pas accessible aux péniches de plus de 620 tonnes, alors que le canal du Nord, qui limite l'accès à la région parisienne, peut accueillir des navires de 740 tonnes.

Cette profession redoute également une pénurie de l'offre des petites péniches, en diminution et s'orientant vers des frets plus riches comme les céréales. Toute action incitative pour l'investissement dans des flottes spécialisées est donc souhaitée par les chargeurs, mais ceux-ci n'entendent pas pour le moment, réaliser eux-mêmes l'investissement.

Leurs besoins de logistique sont limités, les matériaux de construction étant le plus souvent stockés chez l'expéditeur ou le destinataire. Les besoins portuaires portent essentiellement sur la poursuite d'une utilisation la plus souple possible (ou en COT) avec système de manutention automatisée.

3.2.6 Les éléments clés d'organisation et d'évolution de la filière déchets

La filière déchets possède un potentiel d'activité intéressant pour le transport fluvial. Cela concerne aussi bien les déchets d'ordures ménagères, le plus souvent avant enfouissement, les déchets de construction, les déchets industriels banals...

L'obligation de recycler 40% des déchets et de réduire la mise en décharge à 60% d'ici 2002 donne naissance à des flux de plus en plus importants. Le renforcement des exigences réglementaires relatives aux centres d'enfouissement technique réduit progressivement le nombre de centres agréés, et allonge les distances de transport correspondantes.

C'est ainsi qu'une part importante des déchets de l'agglomération lilloise était il y a peu acheminés (par voie d'eau) à Blaringhem au centre d'enfouissement technique de l'entreprise BAUDELET. Ce trafic a représenté 300 tonnes par jour ou 32 EVP soit l'équivalent de 90 000 tonnes par an. Il ne s'agissait toutefois que d'une solution transitoire correspondant à l'arrêt de l'usine d'incinération d'Halluin. La mise en service d'un nouveau Centre de Valorisation Energétique à Halluin en 2002 a mis fin à ce trafic sauf pour les pointes d'activité ou les arrêts techniques.

La voie fluviale restera le mode de transport de référence des déchets de l'agglomération lilloise. Les flux anciennement destinés à Blaringhem seront prochainement transférés par voie fluviale vers le centre d'Halluin après réalisation d'un nouveau terminal conteneurs sur le quai d'Halluin géré par le Port de Lille. A cela s'ajouteront, d'ici 2005, des conteneurs de ferrailles, verres et déchets verts dans le sens Halluin – Lille après construction d'un nouveau centre de valorisation organique à Loos. A terme ce trafic devrait représenter un potentiel de 100 conteneurs par jour entre nord et sud de l'agglomération.

Pour ce type d'activité, la voie d'eau se trouve en concurrence directe avec la route et seules les agglomérations dont les quais de transfert sont « mouillés » peuvent envisager un trafic fluvial.

Les prestations vendues aux agglomérations comprennent en général le transport et l'enfouissement. C'est la raison pour laquelle la disponibilité d'espaces en bord à voie d'eau est un élément crucial pour permettre de proposer une offre intégrant la voie d'eau.

Les perspectives d'activité de cette filière dépendent directement des politiques locales, régionales et nationales en matière de transport. En l'absence d'incitation financière favorisant la voie d'eau au détriment de la route, l'utilisation de la voie d'eau devrait rester limitée à quelques cas isolés ou aux flux massifs sur des distances assez longues (de l'ordre de 50 km).

La mise en place d'incitations particulières, notamment concernant la taxe versée à l'ADEME qui pourrait être différente selon le mode de transport utilisé, pourrait permettre à la voie d'eau de se positionner sur des trafics moins massifs ou des distances moins longues.

L'important est en effet de contribuer à limiter au maximum le coût de transport de ces marchandises pour lesquelles la logistique représente 30% de la valeur.

L'acheminement des déchets de papiers constitue également un axe intéressant de développement pour le transport fluvial, notamment pour l'agglomération lilloise. La société ONYX filiale de Vivendi Environnement, implantée sur le Port de Lille, y entrepose des vieux papiers avant de les réexpédier vers leurs acheteurs en Europe ou à l'exportation, le plus souvent par route. Le transfert, par voie fluviale, de ces vieux papiers vers les ports maritimes ou des ports intérieurs proches des cartonneries, peut se révéler plus compétitif pour ces produits de faible valeur.

Le besoin de transbordement de déchets verts est également identifié dans d'autres collectivités, comme à Graincourt les Havrincourt pour le compte de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin.

A cela s'ajoute l'intérêt d'un transport fluvial et d'une valorisation de certains autres déchets industriels comme le laitier sidérurgique (2,5 Mt par an), les cendres industrielles ou les déchets de construction.

La société SMDR implantée sur le port de Harnes est spécialiste du traitement des déchets de construction qu'elle achemine par voie fluviale. RCFC, qui expédie environ 10 000 t par an de cendres de l'usine STORA vers la Belgique, mentionne également l'importance du potentiel régional total (100 000 t par an environ). Cette valorisation suppose cependant que les cendres soient agréées comme matériaux de terrassement par les clients destinataires, ce qui semble limité pour l'instant à quelques usines seulement.

Pour l'ensemble de cette filière, les principaux besoins portuaires reposent sur l'utilisation d'installations dédiées permettant des coûts de manutention les plus bas possibles. On note également un intérêt pour des prestations de stockage temporaire, en particulier pour les vieux papiers, dont les cours sont très fluctuants. L'acquisition de terrains bord à voie d'eau est également souhaitée en remplacement du régime de COT qui ne donne pas assez de visibilité aux PME (Baudeflet).

3.2.7 Les éléments clés d'organisation et d'évolution de la filière métallurgie

Comme toutes les filières aux flux massifs, la métallurgie a toujours représenté une activité cible pour la voie d'eau. A quelques exceptions près, l'utilisation de la voie d'eau par cette filière a cependant toujours été assez limitée, en raison d'un recours massif au transport ferroviaire pour des raisons tarifaires (la sidérurgie est le premier client de FRET SNCF) et d'organisation industrielle (toutes les usines métallurgiques sont équipées pour recevoir et expédier des trains entiers).

En Nord – Pas de Calais, METALEUROP a longtemps été le premier client de la voie d'eau avec un tonnage annuel d'environ 600 000 tonnes. Cela tenait notamment à une localisation sur le bord du canal à grand gabarit avec 500 m de quai occupés en Convention d'Occupation Temporaire. Ce mode d'occupation avait selon l'industriel l'inconvénient de limiter les financements mobilisables pour des investissements d'équipements. L'annonce en janvier 2003 du dépôt de bilan de METALEUROP Nord et sa mise en redressement judiciaire font peser d'importants doutes sur la poursuite de l'activité de cette entreprise et la pérennité de ces trafics.

L'entreprise LME (Laminés Marchands Européens), installée à Trith-Saint-Léger, réalise pour sa part un trafic de 190 000 tonnes de ferrailles et laminés par voie d'eau soit 15% de ses approvisionnements et expéditions. Elle profite elle aussi d'une implantation industrielle au bord du canal à grand gabarit, dont elle apprécie la compétitivité mais déplore la **sensibilité aux hautes et basses eaux**.

Le groupe ARCELOR, né de la fusion de USINOR, ARBED et ACERALIA, est un utilisateur historique du transport ferroviaire. Sauf pour sa filiale UGINE (implantée à Isbergues), son utilisation de la voie d'eau a toujours été sporadique dans la région, en raison du **coût de la rupture de charge entre l'usine et le canal**. Ses usines sont pour la plupart assez éloignées du canal à grand gabarit.

L'annonce le 24/01/03 de l'arrêt programmé de ses usines continentales (Cockerill Liège, Sollac Florange) vient confirmer que cette filière est en constante réorganisation de sa production.

Le développement des relations avec les autres usines situées en Belgique (Charleroi, Gand) reste toutefois d'actualité. Il pourrait se traduire par un recours au transport fluvial, le transport ferroviaire étant peu compétitif dès lors qu'il y a une frontière à passer. Cela nécessiterait sur les ports de déchargement des services de **manutention, et d'entreposage spécialisé pour des produits fragiles et lourds** (13 à 22 tonnes par coïl). ARCELOR ne souhaite pas investir dans des équipements logistiques et entend utiliser les services d'un **logisticien spécialisé**. Cet **intérêt** serait plus net encore en cas de **réalisation des infrastructures Seine-Nord**.

Compte tenu du caractère international de ses échanges, **cette filière** aux flux massifs (16 Mt– hors matières premières- pour la branche aciers carbone d'ARCELOR) **pourrait aussi s'intéresser au transport fluvio-maritime** pour approvisionner ses usines ou ses clients.

3.2.8 Les éléments clés d'organisation et d'évolution de la filière bois – papier

Cette filière génère d'importants flux massifs et réguliers en approvisionnements. Il s'agit principalement de matières premières et de combustibles (solides ou liquides), acheminés par lots de plusieurs dizaines ou centaines de tonnes. En distribution, il s'agit de produits semi-finis ou finis expédiés le plus souvent en lots partiels ou complets de 20 à 25 tonnes.

Les industriels et prestataires spécialisés de la filière sont des utilisateurs réguliers de la voie d'eau notamment en approvisionnement des usines depuis les ports maritimes, pour des raisons de flexibilité et de coût de transport.

C'est notamment le cas de WESTERLUND qui traite à Anvers un trafic maritime annuel de plus de 4,5 Mt, dont une partie est réacheminée par voie d'eau vers les usines papetières du Nord et de l'Est de la France. Ce prestataire est également installé à Rouen où il réalise 40% de son trafic de pâtes à papier par voie d'eau actuellement. Il envisage de le développer grâce à une installation en région parisienne. L'intérêt pour ce prestataire qui offre des services de manutention, stockage, et organisation de transport, est de disposer d'un **accès aux trois modes de transport terrestre** (route, rail, voie d'eau), de **surfaces de stockage** de l'ordre de 20 000 à 40 000 m² couverts, et d'une localisation au barycentre géographique des clients destinataires. Compte tenu de sa spécialisation, ce prestataire préfère s'implanter en COT plutôt que dans un port public.

STORA Corbehem est le second client de VNF en tonnage dans la subdivision de Douai. Le maintien d'une partie du trafic fluvial actuel (390 000 tonnes), et le développement de nouveaux trafics complémentaires (25 000 tonnes) sont liés à la compétitivité de l'accès de l'industriel au transport fluvial, et STORA a exprimé à plusieurs reprises son intérêt pour un raccordement au canal à grand gabarit. L'enjeu d'un accès direct au canal à grand gabarit a été estimé³⁷ à 225 000 tonnes par an. Compte tenu du coût élevé d'un élargissement de la Scarpe supérieure au grand gabarit, le maintien des trafics cibles passe par la mise en place de solutions de **transfert automatisé** depuis un nouvel équipement à créer sur le grand gabarit.

Les cartonneries sont également des utilisateurs potentiels de la voie d'eau, en particulier pour leurs approvisionnements en vieux papiers, principale matière première utilisée. Dans le Nord – Pas de Calais, la concentration des cartonneries près de Saint-Omer pourrait donner lieu à la création d'une plate-forme d'importation de vieux papiers avec prestation de stockage et organisation de transport final jusqu'à l'usine.

³⁷ Etude d'opportunité et de faisabilité d'un terminal fluvial sur le canal à grand gabarit dans le Douaisis, EUROTRANS Conseil, juillet 2001.

3.2.9 Les éléments clés d'organisation et d'évolution de la filière automobile

Pour minimiser le coût du stockage et optimiser leur capacité de réaction à la demande de la clientèle, les constructeurs automobiles ont mis au point une organisation logistique innovante basée sur le principe du « juste à temps ». Cela se traduit, en approvisionnement, par des flux cadencés, pour des livraisons quotidiennes en usine sur la base de rendez-vous de livraison très précis. Dans ce contexte, le transport routier représente l'essentiel des livraisons en approvisionnement de la part des équipementiers.

Dans cette filière où la logistique représente un budget très important en valeur, mais assez faible en proportion du chiffre d'affaires (3% environ), l'organisation est souvent remise en cause. Certains constructeurs cherchent à anticiper davantage leur production et à transmettre à leurs fournisseurs des plannings de production à plus lointaine échéance (une semaine contre un à deux jours actuellement). Cela pourrait permettre aux équipementiers de concentrer leur production sur un petit nombre d'usines au lieu de disposer de nombreuses plates-formes proches des constructeurs, et de réaliser des économies d'échelle. Cela pourrait se traduire par plus de flux massifs et une plus grande utilisation des modes de transport alternatifs.

Le rail est le premier mode de transport alternatif en raison d'une organisation d'usine comportant des ateliers embranchés fer. Il est aussi plus adapté aux flux de pièces en provenance des usines situées en Espagne et en Slovénie pour des questions de réseau. Le principal intérêt de la voie d'eau réside dans le transport des voitures neuves à l'exportation vers les ports maritimes.

C'est ainsi que RENAULT Douai étudie depuis plusieurs années l'opportunité d'expédier environ 50 000 Scenic par an vers Dunkerque et la Grande-Bretagne par voie d'eau. Il s'agit d'une chaîne logistique complexe dans laquelle l'ensemble des maillons, depuis la sortie de l'usine jusqu'à la livraison au concessionnaire, a son importance. Au-delà d'obstacles liés à la réalisation d'équipements de transbordement ou de transport dédiés, la principale limite réside dans la difficulté d'équilibrer les flux de transport. L'exemple de la liaison Gennevilliers – Le Havre, chargée dans un sens par des véhicules à l'exportation et dans l'autre par des voitures fabriquées au Havre et destinées au marché parisien, est révélateur d'une recherche d'optimisation des coûts de transport.

L'intérêt pourrait résider dans un transport équilibré entre voitures à l'exportation et coils d'acier en approvisionnement (1600 t / jour), sous réserve de compatibilité des matériels. Les déchets de métal (800 t / jour) pourraient également faire l'objet de transport fluvial.

Compte tenu de l'importance des flux gérés, le besoin de cette filière est surtout centré sur un prestataire logistique capable d'assurer une organisation cadencée des flux depuis une plate-forme trimodale où seraient progressivement concentrée une partie des approvisionnements et des distributions. L'utilisation de cette plate-forme suppose que les coûts de rupture de charge soient compensés par l'économie de coût de transport réalisée par rapport à une utilisation directe de la route ou du fer depuis l'usine.

3.2.10 Les éléments clés d'organisation et d'évolution de la filière agroalimentaire

L'industrie agroalimentaire représente 11% de l'emploi industriel en Nord – Pas de Calais. Elle comporte quelques leaders internationaux comme ROQUETTE, BONDUELLE, CERESTAR, MAC CAIN... Cette filière se caractérise par des flux massifs sur des distances assez courtes en approvisionnement et plus diffus en distribution.

Les transformateurs d'amidon ROQUETTE et CERESTAR utilisent massivement la voie ferrée pour leurs approvisionnements en céréales (7000 t / jour chez Roquette et 1200 t / jour chez Cerestar). En distribution, la route est le principal mode de transport sauf pour les conteneurs maritimes qui peuvent faire l'objet d'un transport fluvial (dans une proportion de 10% soit 500 EVP / an chez Roquette).

Compte tenu de leurs flux massifs et de leur localisation à proximité de la voie d'eau, ces deux industriels étudient depuis de nombreuses années la possibilité d'utiliser davantage le transport fluvial. En approvisionnement, la principale limite réside dans l'importance des flux à absorber et dans la qualité de leur desserte ferroviaire intérieure. Pour Roquette, la capacité de la Lys, accessible aux seuls navires Freycinet, constitue également un obstacle important. Cet industriel³⁸ a cependant récemment construit un quai de 160 m en bordure de son usine pour expédier des co-produits en direction de la Belgique (100 000 à 200 000 t / an), après que VNF ait procédé au dragage de la Lys sur une profondeur de 1,80 m.

L'utilisation et le développement de la voie d'eau au départ de l'usine de Lestrem pour l'expédition de ces coproduits sont liés à l'entretien de la Lys et à l'augmentation de son gabarit, comme envisagé dans le SRAVE.

En approvisionnement, l'utilisation de la voie d'eau nécessiterait des moyens de manutention complètement nouveaux pour décharger des péniches à la même cadence que ne se vident les wagons sur fosse.

En distribution de produits finis, les besoins d'externalisation de ces industriels sont nombreux et concernent à la fois le stockage, la préparation de commande (ensachage...), l'organisation de transport et le transport lui-même en particulier pour la grande exportation.

Il peut également s'agir d'une location de bureaux ou d'entrepôts comme le pratique le PORT DE LILLE pour CERESTAR.

³⁸ Qui utilisait la voie d'eau à Lestrem il y a plusieurs décennies, et l'utilise régulièrement pour son usine de Banheim en Alsace

3.2.11 Les éléments clés d'organisation et d'évolution de la filière distribution

La grande distribution et la vente par correspondance utilisent massivement la route pour leurs approvisionnements et surtout pour leur distribution, à l'exception des flux en provenance des ports, pour lesquels la voie d'eau ou le fer sont utilisés dans certains cas.

Le groupe AUCHAN utilise notamment la voie d'eau pour une partie de son trafic de conteneurs en provenance des ports du Benelux (1000 EVP / an environ). Il s'agit essentiellement d'organisation de transport (fluvial et positionnement de conteneurs) ; le déchargement des conteneurs et le stockage sont réalisés par l'enseigne. Le groupe LA REDOUTE a également utilisé la voie d'eau pour un service similaire avant de se tourner vers le ferroviaire en raison de la proximité du terminal de Mouscron.

Dans tous les cas, cette utilisation des modes alternatifs reste limitée à quelques flux bien identifiés. L'organisation de la distribution, avec utilisation de plates-formes de « cross-docking » où sont concentrées les livraisons des fournisseurs et d'où partent des navettes quotidiennes pour les super ou les hypermarchés, est particulièrement adaptée à la route.

Cette filière est constamment à la recherche d'optimisation de ses coûts et fait largement appel à l'externalisation de ses prestations logistiques dans une proportion variable selon les enseignes (50% chez Auchan, plus de 70% chez Carrefour). Dans ces conditions, les besoins concernent davantage l'entrepôt ou la location d'entrepôts que l'organisation de transport elle-même.

L'important est de pouvoir disposer très rapidement d'une offre immobilière bien située à proximité des axes autoroutiers, et éventuellement d'un second mode de transport.

Compte tenu de la précarité des baux ou des contrats d'externalisation, la réponse à cette demande nécessite de disposer d'une réserve foncière et d'une capacité financière importantes.

3.3 La position des transporteurs

3.3.1 Liste des transporteurs interrogés

- Entretiens réalisés

Transporteurs interrogés	Activité	Fonction Interlocuteur
➤ STDN (62 – Richebourg)	Transporteur fluvial / manutentionnaire	Directeur
➤ Soflutraf (59 – Douai)	Transporteur fluvial / manutentionnaire	Directeur
➤ De Dijcker (Belgique)	Transporteur routier & fluvial / manutentionnaire	Directeur commercial
➤ CFT (France)	Transporteur fluvial	Directeur Région Nord
➤ STFB (62- Béthune)	Transporteur fluvial	Directeur Général
➤ CFNR (France)	Transporteur fluvial	Responsable Commercial Région
➤ Lalemant (Belgique, France)	Transporteur fluvial	Directeur Agence Béthune
➤ Sogescout / CCES (Prouvy)	Manutentionnaire, stockeur, organisateur de transport	Directeur d'Exploitation

- Autres entretiens programmés

Transporteurs interrogés	Activité	Fonction Interlocuteur
➤ Blanquart	Transporteur routier	Directeur d'exploitation
➤ Schenker	Commissionnaire de transport	Directeur région Nord

3.3.2 Les principales attentes des transporteurs

Les transporteurs fluviaux interrogés confirment la faiblesse des marges sur les flux les plus massifs (Soflutraf, STDN, Lalemant).

Ils souhaitent dans ce cadre **connaître** précisément **tous les sites fluviaux utilisables** dans la région pour réaliser la rupture de charge au plus près de la destination finale.

Ils expriment dans le même contexte leur souhait qu'aucun site fluvial ne soit « fermé ». Pour conserver la souplesse et la compétitivité actuelle de l'utilisation des **quais dits publics**, ils sont prêts à s'engager sur un **contrat de service annuel** qui pourrait être conclu **avec VNF** sur la base d'une quantité de tonnage annuelle.

Les transporteurs intervenant sur des trafics plus rémunérateurs (CFT) rappellent l'intérêt de recenser et **faire connaître l'ensemble des réserves foncières bord à voie d'eau pour des grands projets**.

Certains transporteurs ou commissionnaires (Delquignies) déplorent un manque de connaissance du potentiel de la voie d'eau au niveau des chargeurs. L'intérêt de proposer une **offre logistique globale au chargeur** (selon l'exemple d'Ecorail) est souligné.

Ces transporteurs souhaitent également être accompagnés dans leurs efforts de **promotion de la voie d'eau** auprès des chargeurs.

D'une façon générale, les transporteurs et logisticiens privés souhaitent que leurs efforts en terme d'investissements et d'utilisation de la voie d'eau continuent à être encouragés, notamment dans le cadre des contrats d'embranchements fluviaux VNF ou de subventions ADEME.

Ils souhaitent également que leurs **installations** ou celles qu'ils utilisent souvent soient régulièrement **entretenu**, notamment en terme de dragage. C'est notamment le cas de DELQUIGNIES, qui en dépit d'une installation ancienne en bordure de la voie d'eau à Mortagne sur plus de 80 ha utilise de moins en moins ce mode pour cause d'envasement.

Selon les filières sur lesquelles ils interviennent, ces transporteurs peuvent développer des prestations logistiques à valeur ajoutée. C'est le cas de SOGESCAUT / CCES qui propose à Prouvy des services de manutention, entreposage, organisation de transport pour les filières céréales, produits chimiques et conteneurs. Ces prestataires soulignent l'intérêt de **créer des réseaux** entre plusieurs zones de chalands pour **optimiser les chargements** et **atteindre la masse critique nécessaire à l'équilibre d'exploitation**.

3.4 Synthèse sur l'évolution de la demande logistique

Les informations recueillies auprès des chargeurs et des transporteurs vont dans le prolongement de la description des déterminants sectoriels de la demande.

Les chargeurs aux flux les plus massifs (matériaux de construction, produits chimiques en vrac, minerais et combustibles) ont principalement **besoin de minimiser le coût de la rupture de charge**. On note l'intérêt pour des **systèmes de manutention automatisés** (Noroxo) ou simplifiés (Carrières du Boulonnais).

Sur ces flux massifs, le besoin de diminuer le taux de fret pour disposer d'une offre fluviale compétitive par rapport à la route est fondamental. **L'accès au grand gabarit, ou à une flotte permettant d'optimiser le remplissage**, est indispensable. Plusieurs chargeurs sont à la recherche de flottes adaptées aux caractéristiques de leur canal (canal de Calais, Scarpe Supérieure) et craignent de ne pouvoir à terme trouver d'offre de transport satisfaisante (Roquette, CDF Energie, Stora, Carrières du Boulonnais).

Cette **sous-capacité de l'offre** s'explique à la fois par la diminution récente de la flotte et le vieillissement de la population, et par l'important différentiel de taux de fret appliqué pour le transport de céréales (les chargeurs de cette dernière filière ont d'ailleurs peu de besoins logistiques nouveaux et sont en général satisfaits de leur mode d'utilisation de la voie d'eau).

L'installation en convention d'occupation temporaire, lorsqu'elle existe, est jugée satisfaisante par la plupart des chargeurs. On note, chez certaines PME, un **intérêt pour l'achat du terrain**, jugé plus intéressant que la convention d'occupation temporaire (Baucelet).

Les filières de **marchandises de plus forte valeur** (automobile, distribution, agroalimentaire, aciers) sont plus intéressées par une **offre logistique globale, comprenant location ou entreposage et organisation de transport**, que par le transport fluvial. Elles souhaitent pouvoir s'adresser à un prestataire logistique apportant un service fiable et compétitif, notamment en **optimisant les coûts de transport**. Ces industriels ou ces distributeurs ne souhaitent pas investir dans des équipements logistiques.

Dans une conjoncture marquée par un ralentissement de la construction d'entrepôts « en blanc » en France (le groupe PROLOGIS, spécialiste de l'aménagement logistique implanté notamment à Garonor, ne construit plus d'entrepôts sans avoir un contrat au préalable avec un client), on identifie tout l'intérêt d'avoir une **offre de services diversifiée** comprenant à la fois de l'offre **foncière, immobilière, logistique et transport** pour répondre aux besoins changeants de ces filières.

4. L'OFFRE DES PORTS INTERIEURS ET SITES FLUVIAUX

L'objet de cette partie est de réaliser un diagnostic et une première typologie de l'offre existant en matière de ports intérieurs et sites fluviaux en Nord – Pas de Calais.

Elle se base sur une analyse multicritères de l'ensemble des sites recensés par la Direction Régionale de VNF.

Ces sites font l'objet d'une première analyse (partie 4.3) sur le plan de leurs caractéristiques techniques (équipements, accessibilités, espaces...).

Un regroupement par gestionnaire permet ensuite de réaliser une seconde analyse (partie 4.4) par mode de gestion et types de services offerts. Elle permet de réaliser une première classification des ports intérieurs et sites fluviaux en Nord – Pas de Calais, du simple appontement spécialisé au prestataire logistique diversifié offrant une large gamme de services intégrant, mais ne se limitant pas, au transbordement fluvial.

4.1 La constitution d'une base de données analytique

La base de données transmise le 04/10/02 par VNF permet de recenser un total de **205 sites** dans la région Nord – Pas de Calais.

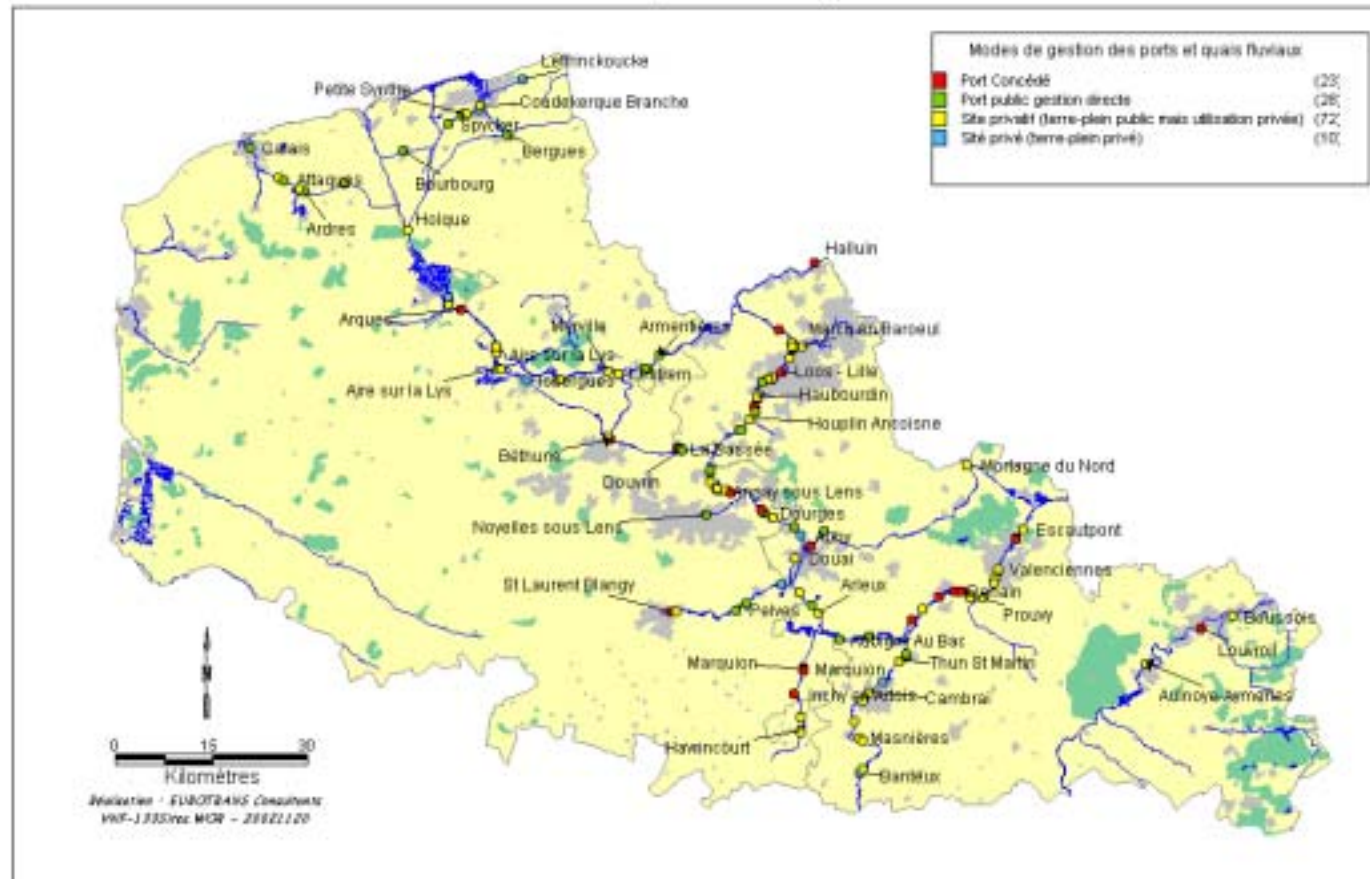
Une sélection a été réalisée parmi ces 205 sites afin d'en extraire les sites non utilisés, et sans projet d'utilisation. Cette sélection a nécessité un recueil complémentaire d'informations auprès des subdivisions de VNF. Ces informations parvenues le 08/11/02 ont permis d'identifier 58 sites non utilisés et sans projet.

Un troisième traitement permet de regrouper les sites voisins faisant l'objet d'une même utilisation et gestion (cas du nouvel appontement des Silos d'Arleux avec le quai précédent, du nouveau quai de Wambrechies...), ce qui réduit la base à **133 sites**.

4.2 La localisation des 133 sites et quais fluviaux

Carte 27 : Localisation des 133 ports intérieurs et sites fluviaux – traitement EC

Localisation des 133 ports et quais fluviaux du Nord-Pas de Calais et classification par mode de gestion



EUROTRANS Consultants - Voies Navigables de France - Etude du Schéma Directeur - Nov. 2002 - VNF-133Sites.WOR

4.3 Analyse des caractéristiques des sites existants

4.3.1 L'identification des critères distinctifs des sites

Pour permettre l'analyse des 133 sites identifiés, la base de données initiale a été enrichie de plusieurs champs correspondant à des critères déterminants.

Ces critères sont les suivants :

1. Structure intercommunale de référence
2. Mode de gestion
3. Tonnage total manutentionné
4. Gabarit fluvial
5. Services offerts sur le site
6. Diversité des trafics
7. Diversité des conditionnements
8. Proximité des axes autoroutiers
9. Intermodalité (desserte ferrée)
10. Réserves foncières

Pour chacun de ces critères, une nomenclature a été établie permettant d'affecter une valeur à chaque site.

4.3.1.1 Structure intercommunale

Valeur variable	Signification	Source
Libellé de la structure	Ex : CAD, CALL, CUDL...	Commune base VNF

4.3.1.2 Mode de gestion (GEST)

Valeur variable	Signification	Exemple
1	Public concédé	Lille CCI
2	Public gestion directe	Cantin
3	Privatif (terre-plein public avec Convention d'Occupation Temporaire)	Carvin Silos A1
4	Privé (terre-plein privé, domaine public limité à la coupure de berge)	Auby Union Minière

4.3.1.3 Gabarit fluvial (GABF)

Valeur variable	Signification	Exemple
5	Grand gabarit 1500 – 3000t (Va)	Metaleurop Noyelles-Godault
4	RHK – 1000 – 1500 t (IV)	Delquignies Mortagne du Nord
2	Campinois 400 – 650 t (2)	Marquion Port Public
1	Péniche 250 – 400 t (I)	STORA Corbehem

4.3.1.4 Capacité maximale d'accueil des navires (CNAV)

Valeur variable	Signification	Exemple
1	Freycinet uniquement (L 38,50 / TE 2,70)	STORA Corbehem
2	Campinois (L 50,00 / TE 3,00)	Marquion Port Public
4	RHK (L 80,00 / TE 3,00)	Valenciennes CCI
5	Convoi poussé Dunkerque Valenciennes (L 143 / TE 3)	Lille CCI

4.3.1.5 Tonnage total manutentionné (TONN)

Valeur variable	Signification	Exemple
0	0 tonne (pas d'activité)	Denain CCI Aval
1	De 0 à 10 000 t	Wingles Port Public
2	De 10 000 à 50 000 t	Arques CCI
3	De 50 000 à 100 000 t	Blaringhem Baudelet
4	De 100 000 à 300 000 t	Béthune CCI
5	De 300 000 à 500 000 t	Lille Loos CCI
6	De 500 000 à 1 Mt	Noyelles-Godault Metaleurop
7	De 1 Mt à 1,5 Mt	
8	Plus de 1,5 Mt	

4.3.1.6 Services offerts sur le site (SERV)

Valeur variable	Signification	Exemple
1	Transbordement uniquement (ni stockage, ni manutention)	Cantin Port Public
2	Transbordement avec stockage sur terre-plein	Denain CCI
3	Mise à disposition d'équipements de manutention	Wingles BP
4	Mise à disposition d'équipements de manutention + terre-plein	Thun St Martin Gare d'eau
5	Mise à disposition d'équipements de manutention + entrepôt	Petite Synthe Daudruy
6	Service de manutention et de stockage sur terre-plein	Auby Union Minière
7	Service de manutention et d'entreposage	Béthune CCI
8	Service de manutention, d'entreposage, et d'organisation de transport	Lille Loos CCI

4.3.1.7 Diversité de la clientèle (DCLI)

Valeur variable	Signification	Exemple
0	Monoclient (1 seul client identifié)	Brebières Stora
1	Bi client (1 client principal + 1 occasionnel)	Holque Silos
2	Multiclients	Loos Lille CCI

4.3.1.8 Diversité des conditionnements (DCOND)

Valeur variable	Signification	Exemple
1	Vrac solide uniquement	Aire/Lys Malteries
2	Vrac liquide uniquement	Annay Hydrocarbures
3	Vrac solide et liquide	Denain CCI Aval
4	Vrac solide + diverses	Béthune CCI
5	Vrac solide, liquide et diverses	N.G. Metaleurop
6	Vrac solide + conteneurs	Blaringhem
7	Conteneurs uniquement	Dourges Delta 3
8	Tous conditionnements	Loos Lille CCI

4.3.1.9 Proximité des axes autoroutiers (et route à deux fois deux voies) (PROR)

Valeur variable	Signification	Exemple
1	Moins de 1 km	Lille CCI
3	De 1 à 5 km	Bouchain CCI
10	De 5 à 15 km	Santes CCI
20	Plus de 15 km	Aulnoye Aymeries

4.3.1.10 Multimodalité (MULT)

Valeur variable	Signification	Exemple
0	Pas d'embranchement ferroviaire	Arques CCI
1	Embranchement ferroviaire existant, non utilisé	St Saulve
2	Embranchement ferroviaire existant, utilisé	Lille CCI

4.3.1.11 Réserves foncières (FONC)

Valeur variable	Signification	Exemple
0	Pas de réserve foncière à proximité	Douai CCI
5	Moins de 10 ha	Garlinghem Legrain
30	De 10 à 50 ha	Roquette Lestrem
70	Plus de 50 ha	Arques CCI, Denain

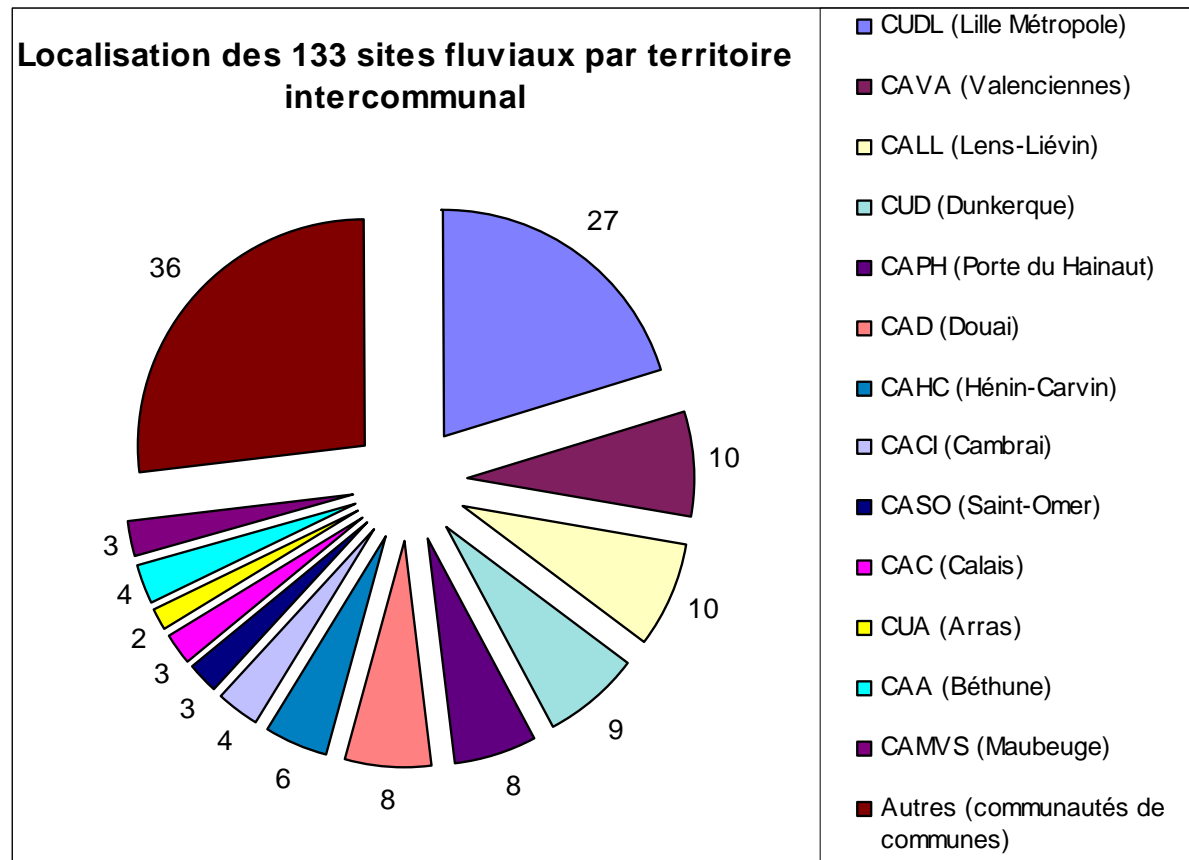
L'identification des réserves foncières a été établie sur la base des informations disponibles au niveau principalement des communautés d'agglomération (cf partie 1) ou auprès des gestionnaires eux-mêmes.

D'autres réserves foncières, non inscrites aux documents d'urbanisme, peuvent également exister. Elles n'ont pas été intégrées à ce stade et feront l'objet d'une analyse complémentaire.

4.3.2 Première classification des 133 sites selon les critères

4.3.2.1 La répartition des 133 sites par structure intercommunale

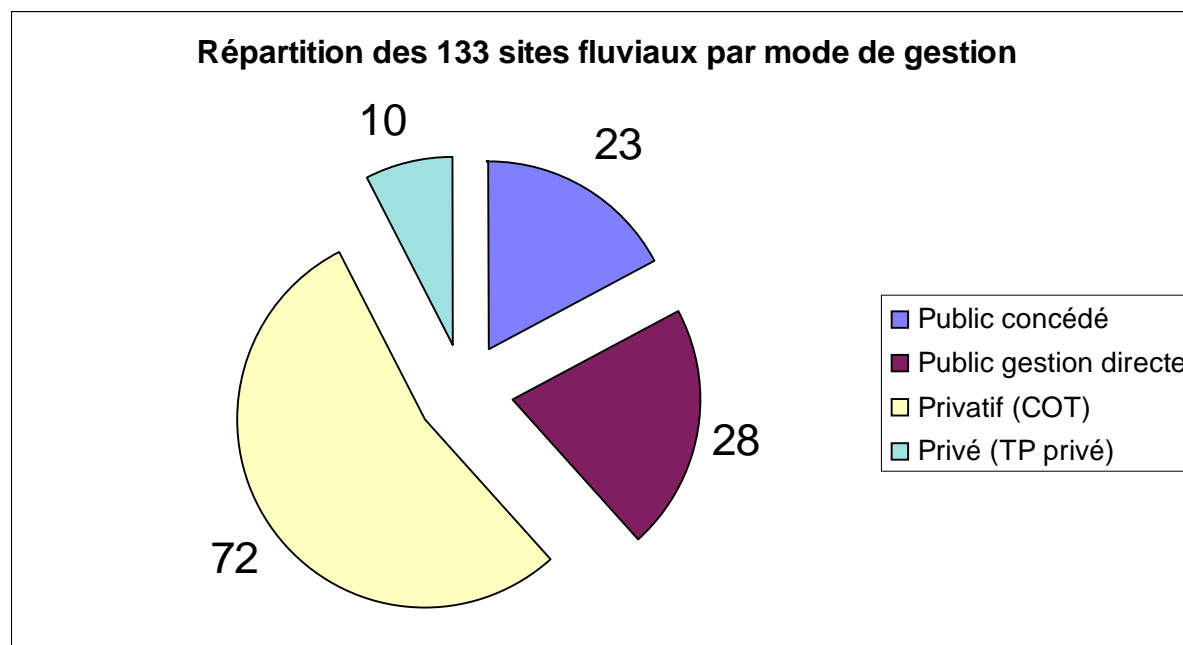
Graphique 21 : Localisation des 133 sites fluviaux par territoire – Source : EUROTRANS Consultants / VNF



On note l'importance du nombre de sites dans les bassins de Lille (27) et Valenciennes (10 pour la Communauté d'Agglomération de Valenciennes et 8 pour celle de la Porte du Hainaut).

4.3.2.2 La répartition des 133 sites par mode de gestion

Graphique 22 : Répartition des 133 sites fluviaux par mode de gestion – Source : EUROTRANS Consultants / VNF

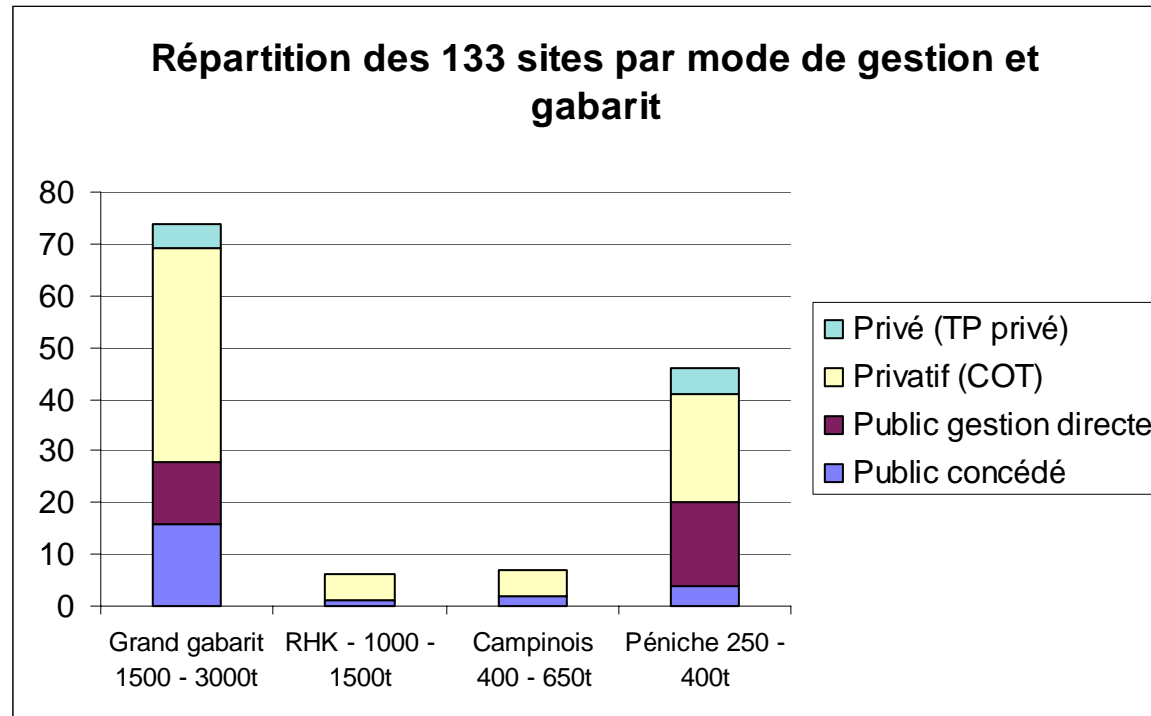


Au total, les sites publics sont au nombre de 51, contre 82 sites occupés à titre privé (72 en COT et 10 sur terrain privé).

Les 23 sites concédés comprennent notamment les 8 sites de la concession du Port de Lille, et les 6 sites de la concession de Valenciennes.

4.3.2.3 La répartition des 133 sites par mode de gestion et gabarit

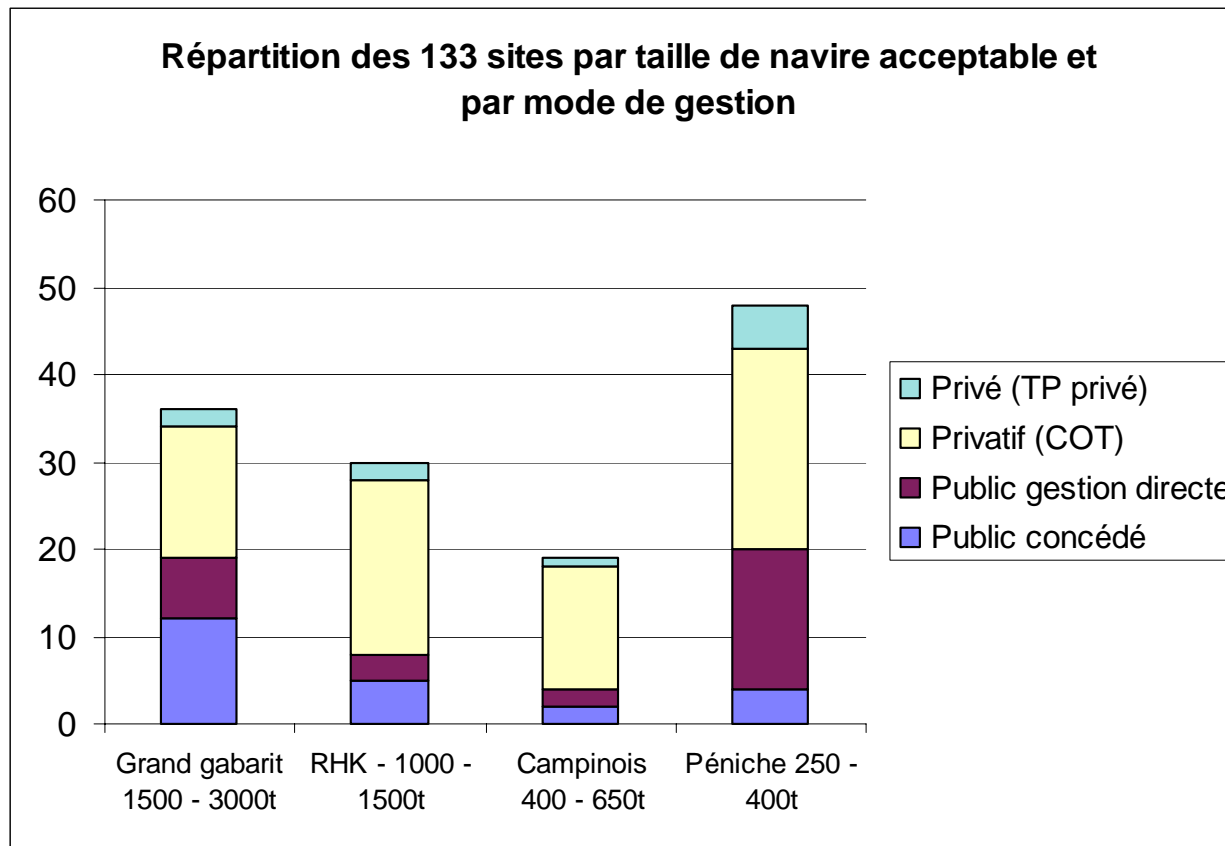
Graphique 23 : Répartition des 133 sites fluviaux par mode de gestion et par gabarit fluvial - Traitement EC sur base VNF



On note un nombre important de sites (46 soit 35%) sur le gabarit Freycinet notamment dans l'agglomération lilloise et à Douai.

4.3.2.4 La répartition des 133 sites par mode de gestion et taille de navire acceptable

Graphique 24 : Répartition des 133 sites fluviaux par mode de gestion et par taille de navire acceptable – Traitement EC

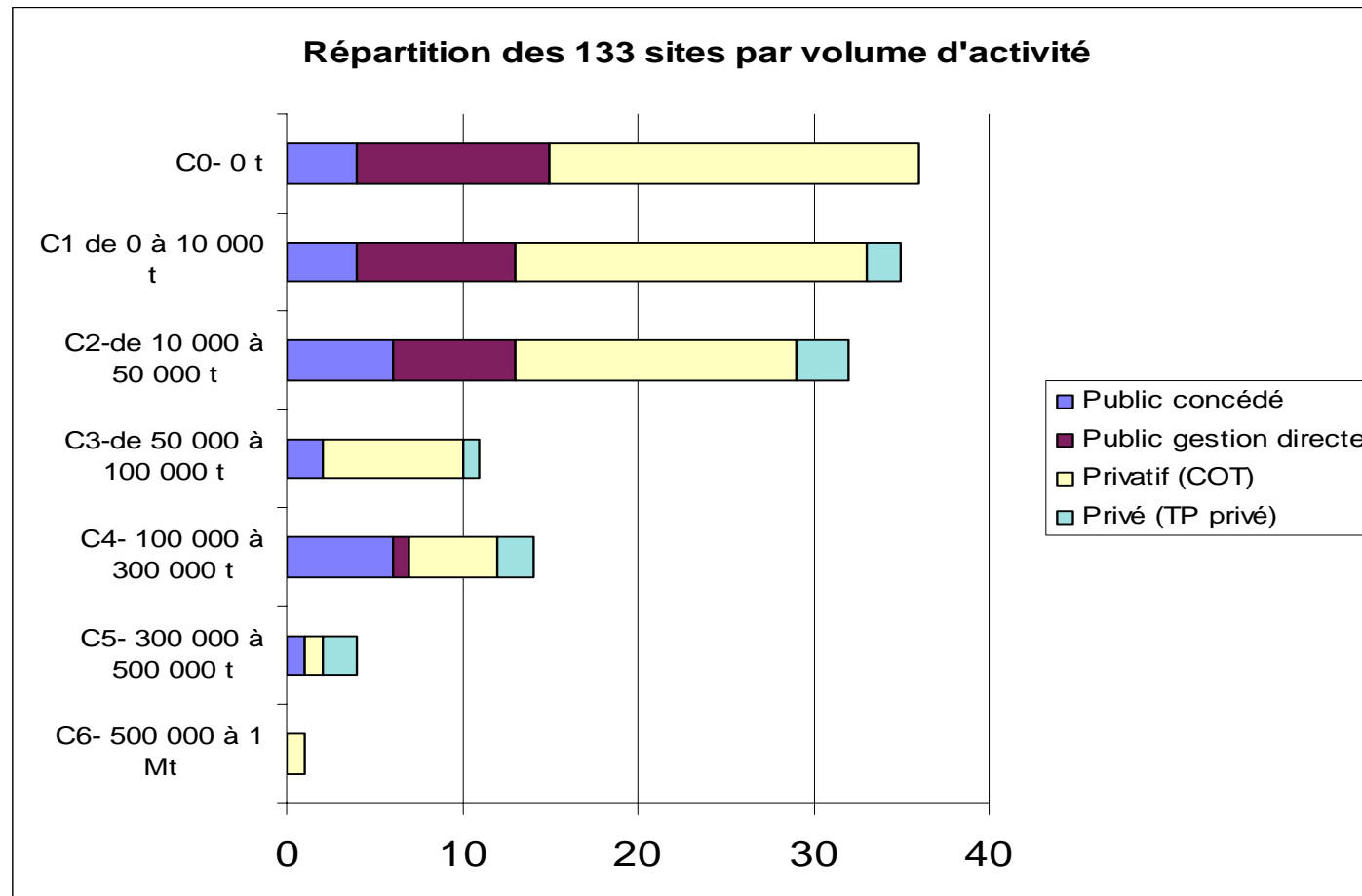


Cette information est intéressante en ce sens que certains sites situés sur le canal à grand gabarit ne sont pas à même, le plus souvent pour des questions de longueur, d'accueillir des navires de 80 m (type RHK) ou des convois poussés de grand gabarit de 143 m. Au total 66 sites, sur les 80 situés sur le grand gabarit ou le gabarit rhénan, peuvent accueillir des navires de plus de 80 mètres.

4.3.2.5 La répartition des sites par volume d'activité

Cette répartition est présentée sous deux aspects : celui du mode de gestion et celui de la taille des navires acceptables. En 2001, 19 sites ont réalisé un trafic supérieur à 100 000 tonnes.

Graphique 25 : Répartition des 133 sites fluviaux par tonnage traité et par mode de gestion – Traitement EC sur base VNF

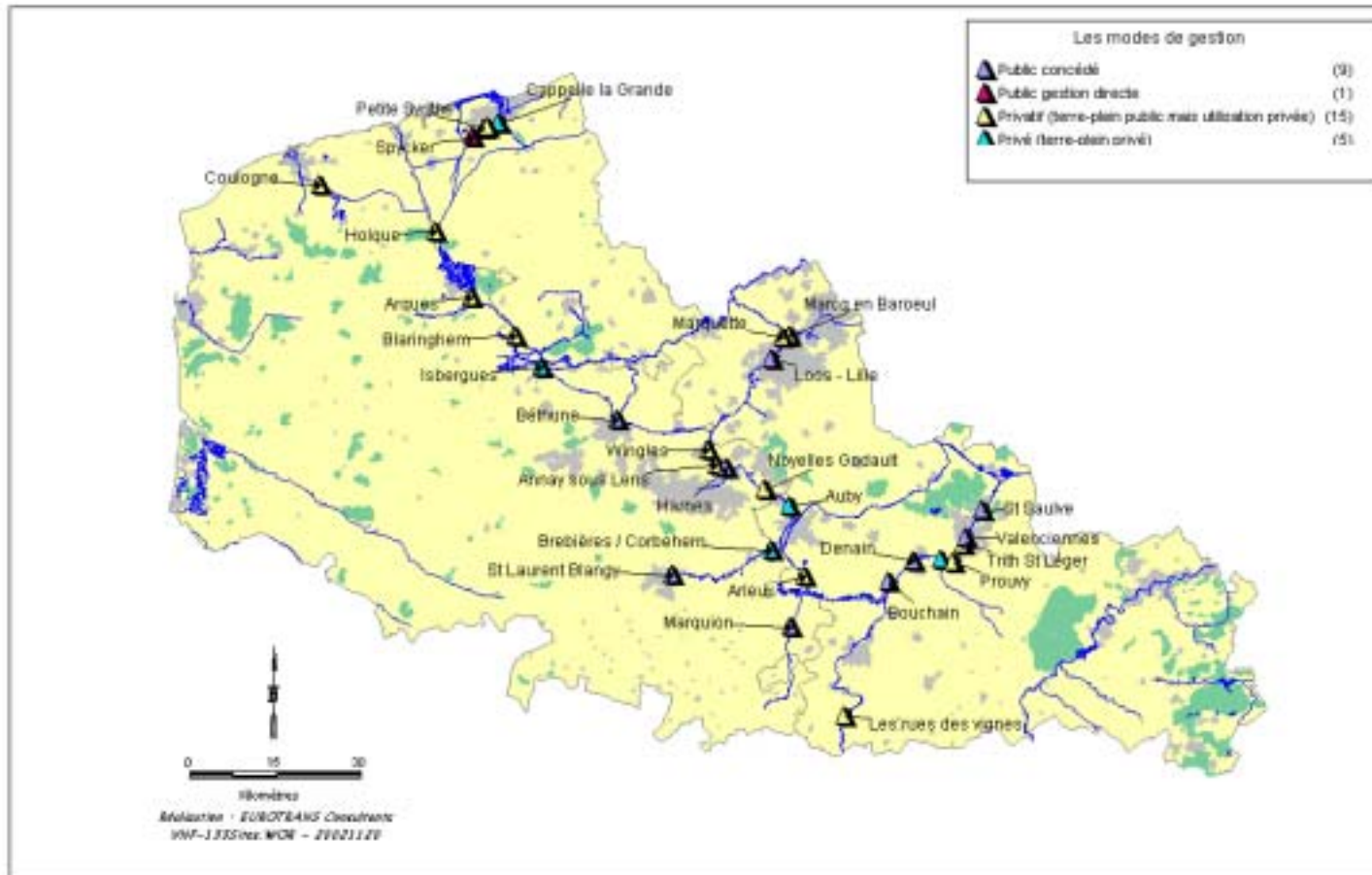


A l'exception du quai de Spycker, qui en 2001 était un quai public (il fait maintenant l'objet d'une convention d'occupation temporaire avec Soflutraf), les quais en gestion directe ont tous un trafic inférieur à 50 000 tonnes.

La carte ci-dessous permet de localiser les sites de plus de 50 000 tonnes de chargement / déchargement par an.

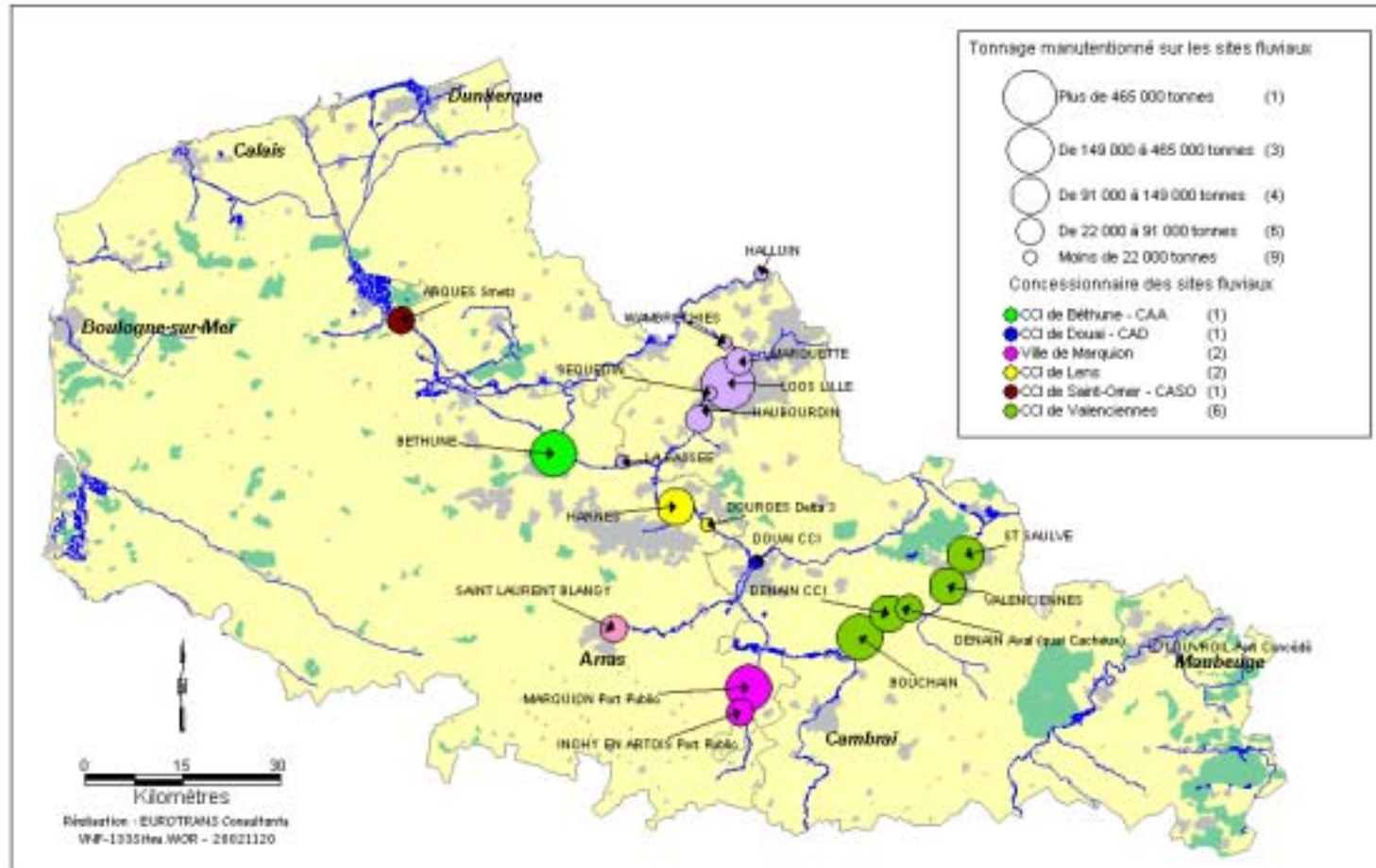
Carte 28 : Sites fluviaux au trafic supérieur à 50 000 tonnes – traitement EC

Les sites fluviaux du Nord-Pas de Calais de plus de 50 000 tonnes selon leur mode de gestion (30 sites)



Carte 29 : Trafic des ports concédés– traitement EC

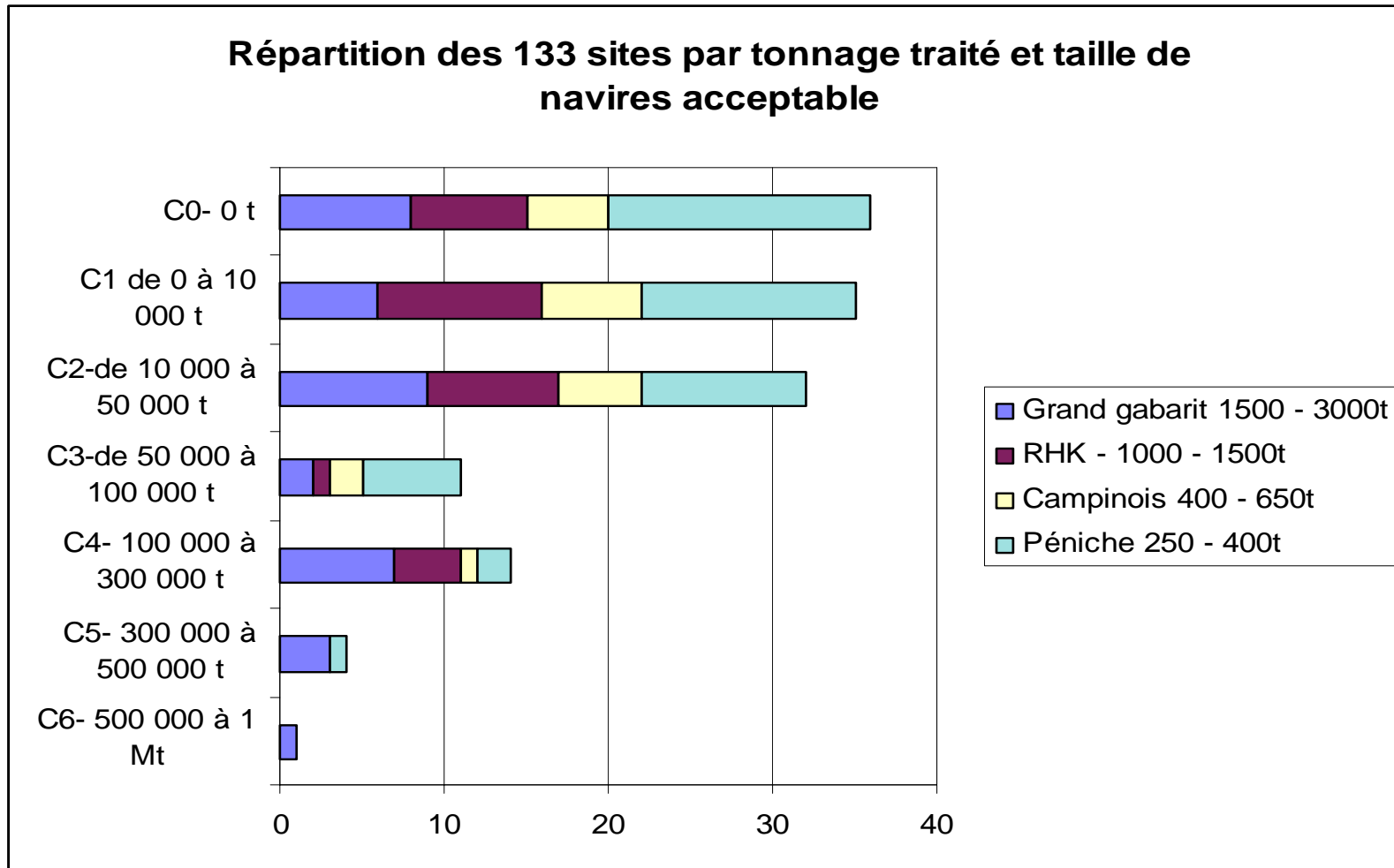
Trafics des 22 ports et sites fluviaux concédés du Nord-Pas de Calais en 2000



EUROTRANS Consultants - Voies Navigables de France - Etude du Schéma Directeur - Nov. 2002 - VNF-133Sites WOR

On observe une importante disparité entre les trafics des ports concédés (entre plus de 400 000 t à Lille et 0 t à Louvroil).

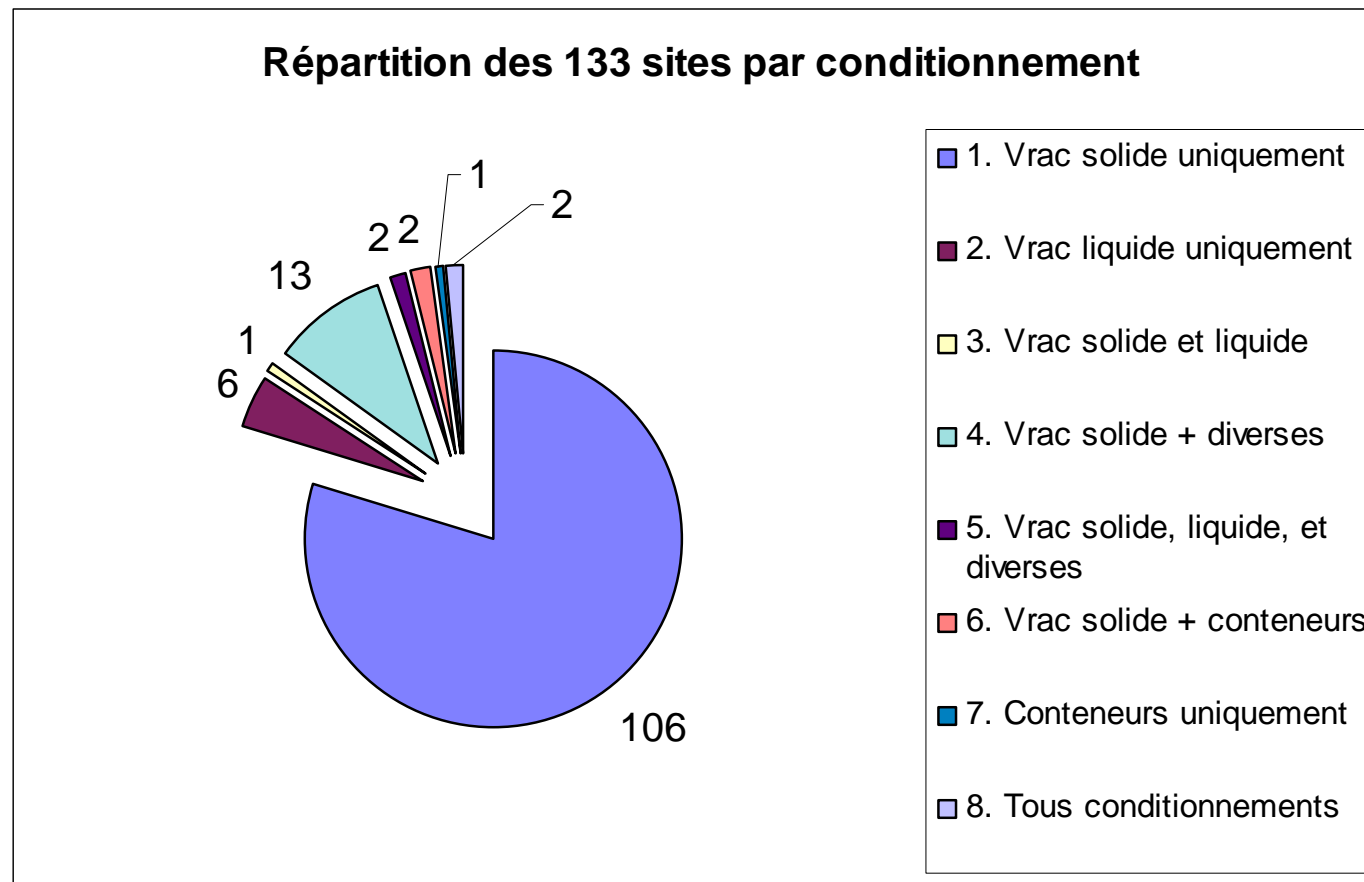
Graphique 26 : Répartition des 133 sites fluviaux par tonnage traité et par taille de navire acceptable – Traitement EC sur base VNF



On observe qu'une part importante du tonnage est réalisée sur des quais accessibles uniquement au gabarit Freycinet.

4.3.2.6 La répartition des 133 sites par diversité de conditionnement acceptable

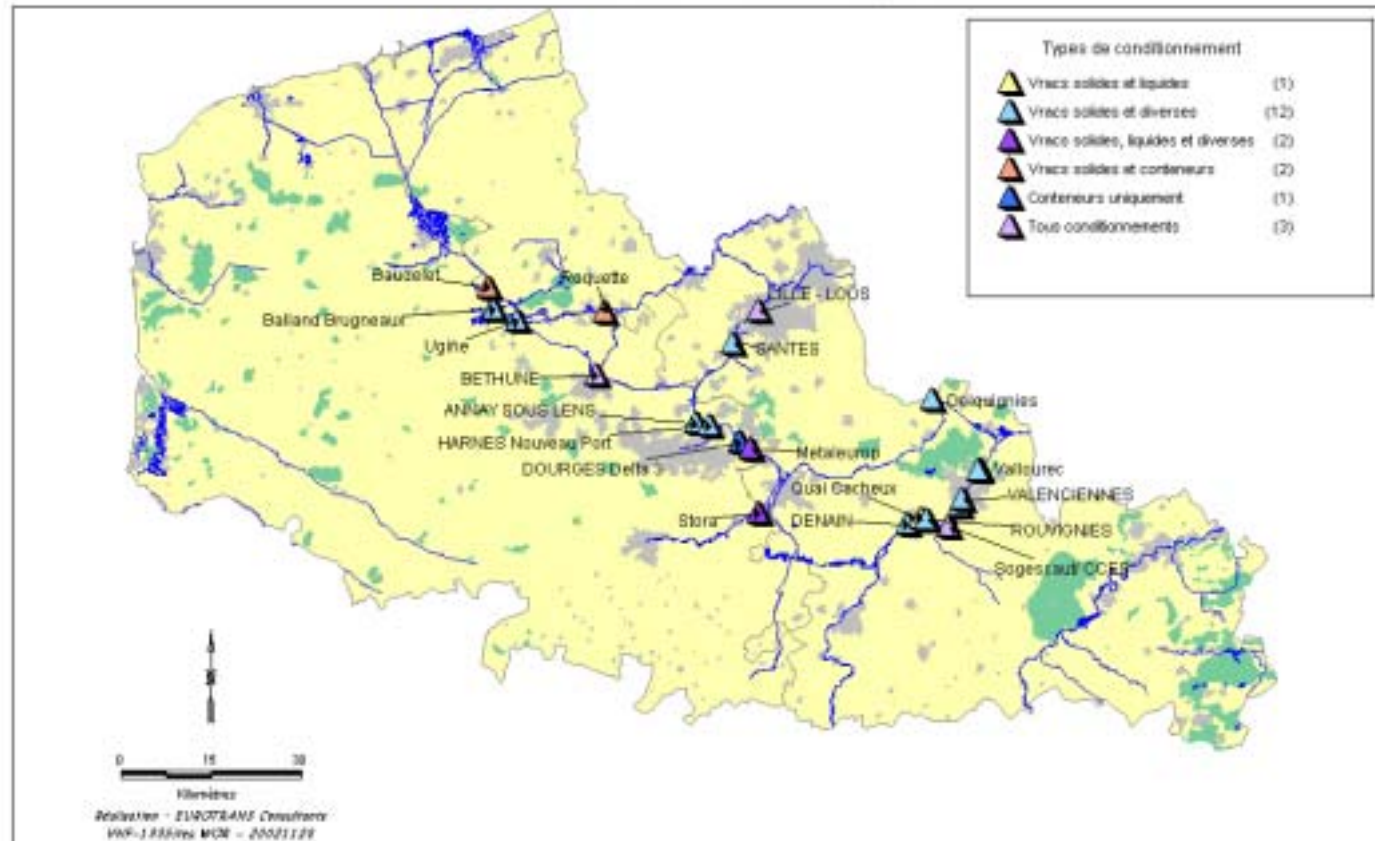
Graphique 27 : Répartition des 133 sites fluviaux par type de conditionnement – Traitement EC sur base VNF



Sur 133 sites, 106 ne peuvent actuellement traiter que des trafics de vracs solides. Seuls 21 sites peuvent accueillir plusieurs types de trafics ou des conteneurs (cas de Dourges). Les sites de Lille-Loos (CCI Lille) et Prouvy (CCES) peuvent accueillir tous les conditionnements.

Carte 30 : Sites fluviaux acceptant plusieurs types de conditionnement – traitement EC

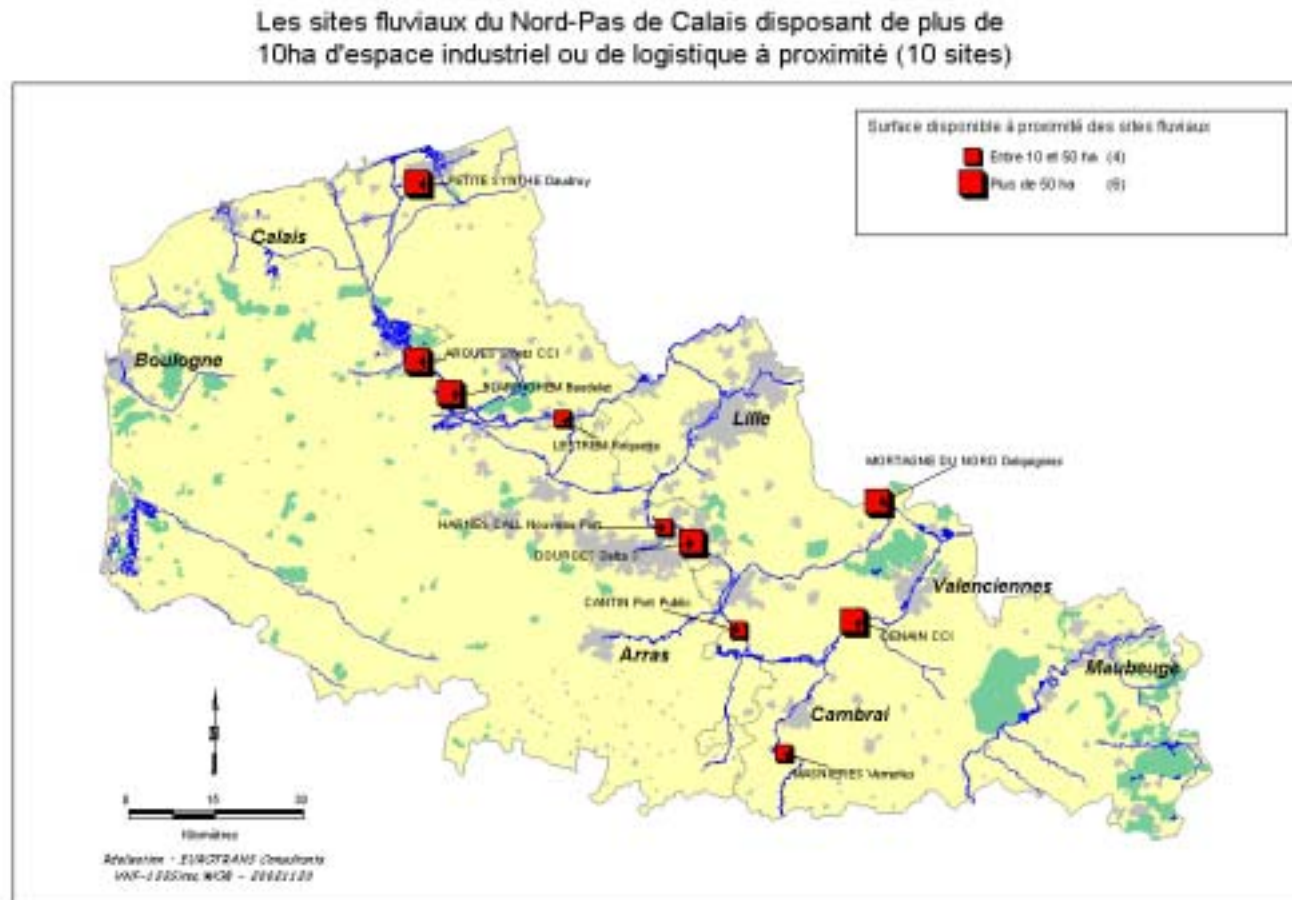
Les sites fluviaux du Nord-Pas de Calais acceptant plusieurs types de conditionnement en dehors des vracs solides et liquides



EUROTRANS Consultants - Voies Navigables de France - Etude du Schéma Directeur - Nov. 2002 - VNF-133Sites WOR

4.3.2.7 Les sites disposant de réserves foncières pour des activités industrielles ou logistiques

Carte 31 : Sites fluviaux disposant de plus de 10 ha d'espaces industriels et logistiques disponibles – traitement EC



Cette carte ne prend pas en compte les sites disposant de réserves foncières dont l'utilisation à des fins logistiques ou fluviales n'est pas planifiée dans les documents d'urbanisme actuels.

4.4 Analyse des sites par gestionnaire

L'analyse des sites a été poursuivie par catégorie de gestionnaire. Tous les sites opérés par le même gestionnaire ont été regroupés.

4.4.1 La constitution d'une base de données par gestionnaire de site (70)

Le regroupement des 133 sites en 70 gestionnaires a été réalisé à partir des CCI multisites (Lille, Valenciennes) et des privés utilisant plusieurs sites privatifs ou privés (cas de Coop A1, Carré, ...). Les quais publics en gestion directe ont été regroupés sous un même gestionnaire (en l'occurrence VNF).

4.4.2 Analyse détaillée des principales catégories de ports intérieurs et sites fluviaux

L'analyse détaillée des ports intérieurs est réalisée sur les 70 gestionnaires analysés par nature et par volume d'activité. Cette analyse suppose d'enrichir la base avec deux critères supplémentaires.

4.4.2.1 Le type d'activité

On distingue selon l'étendue des services offerts sur le site, plusieurs types d'activités :

Valeur variable	Signification	Exemple
1	Service public de logistique fluviale (port concédé)	Port de Lille
2	Service public de logistique fluviale (port en affermage)	Harnes, Arques ?
3	Service marchand de logistique fluviale (commissionnaire)	CCES, Manugesteam
4	Service privé de logistique fluviale	Silos pour coopératives A1
5	Installations publiques de transbordement	CCI Arras, quais publics en gestion directe
6	Installations privées de transbordement	Carrières du Boulonnais Coulogne
7	Usines bord à voie d'eau	Stora, Métaleurop, Ugine

Les gestionnaires identifiés comme services publics ou marchands de logistique fluviale offrent des services diversifiés intégrant une composante fluviale. Ces services peuvent être : la manutention, le stockage, l'emportage, le camionnage, l'affrètement de barges fluviales, la location d'entrepôts ou de bureaux.

On retrouve parmi ces gestionnaires :

- Des concessionnaires de ports publics (Lille, Béthune, et peut-être Dourges selon le régime d'exploitation qui sera choisi³⁹)
- Des ports concédés en affermage (Harnes, Arques⁴⁰)
- Des commissionnaires de transport implantés en propre sur des terminaux (CCES, Manugesteam, Delquignies)

4.4.2.2 La valeur ajoutée générée par le gestionnaire

Cette valeur ajoutée est estimée à partir :

- Du chiffre d'affaires des concessionnaires publics, augmenté de la valeur ajoutée générée par les trafics réalisés sur leurs installations mais non maîtrisés par eux (matériaux...)
- De la valeur ajoutée à la tonne indiquée par les commissionnaires
- De la valeur ajoutée estimée pour les industriels et négociants, établie à partir de tarifs usuels de manutention et d'informations recueillies auprès des chargeurs ou transporteurs.

Les principales valeurs retenues pour une opération de transbordement sont, par trafic :

- 1 €/ tonne pour les vracs solides en déchargement et les marchandises diverses en big bag (sans stockage ni brouettage)
- 0,1 €/ tonne pour les vracs solides en chargement direct et les vracs liquides en pipe (sans stockage)
- 0,2 €/ tonne pour les vracs liquides avec entreposage
- 1,5 €/ tonne pour les conteneurs en transbordement
- 15 €/ tonne pour les céréales (avec stockage, brouettage et le cas échéant affrètement fluvial).

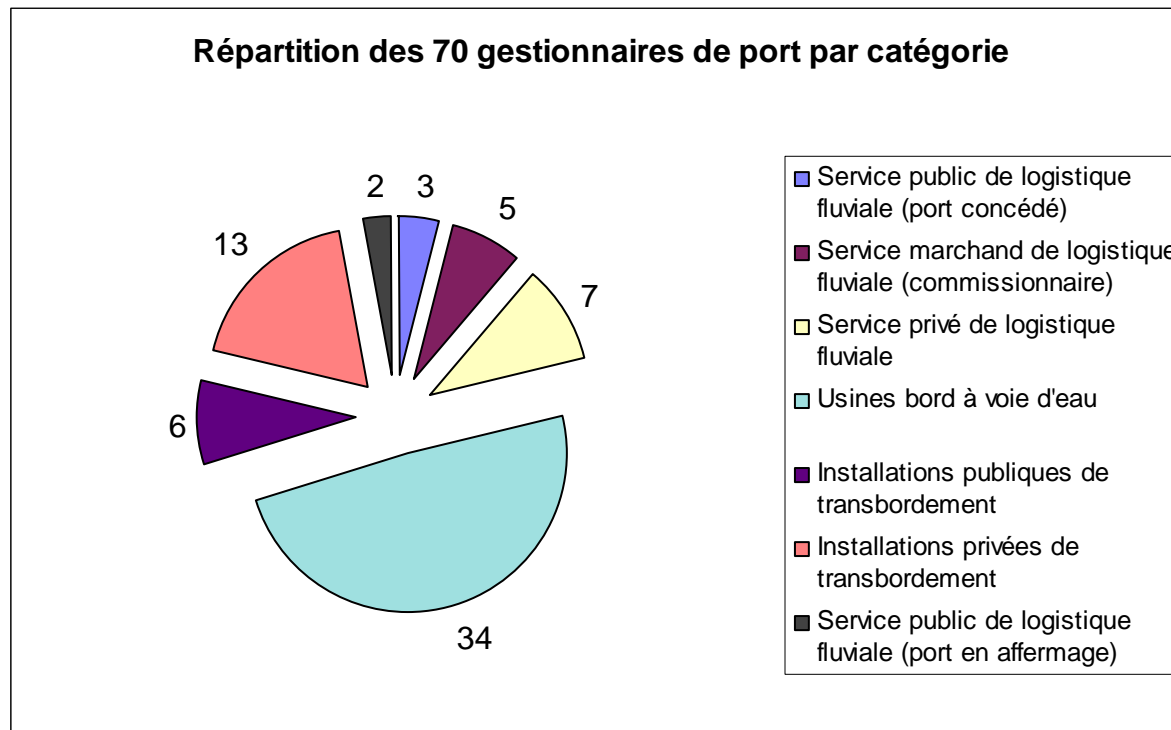
³⁹ L'entretien avec le représentant de la plate-forme de Dourges, non réalisé à cette date, n'a pas encore permis d'identifier le type de gestion qui a été retenu pour la plate-forme.

⁴⁰ Convention d'affermage prévue avec le Port de Lille.

4.4.3 Les premiers résultats de l'analyse

4.4.3.1 Répartition des 70 gestionnaires par type de prestation logistique

Graphique 28 : Répartition des 70 gestionnaires par catégorie – Traitement EC sur base VNF



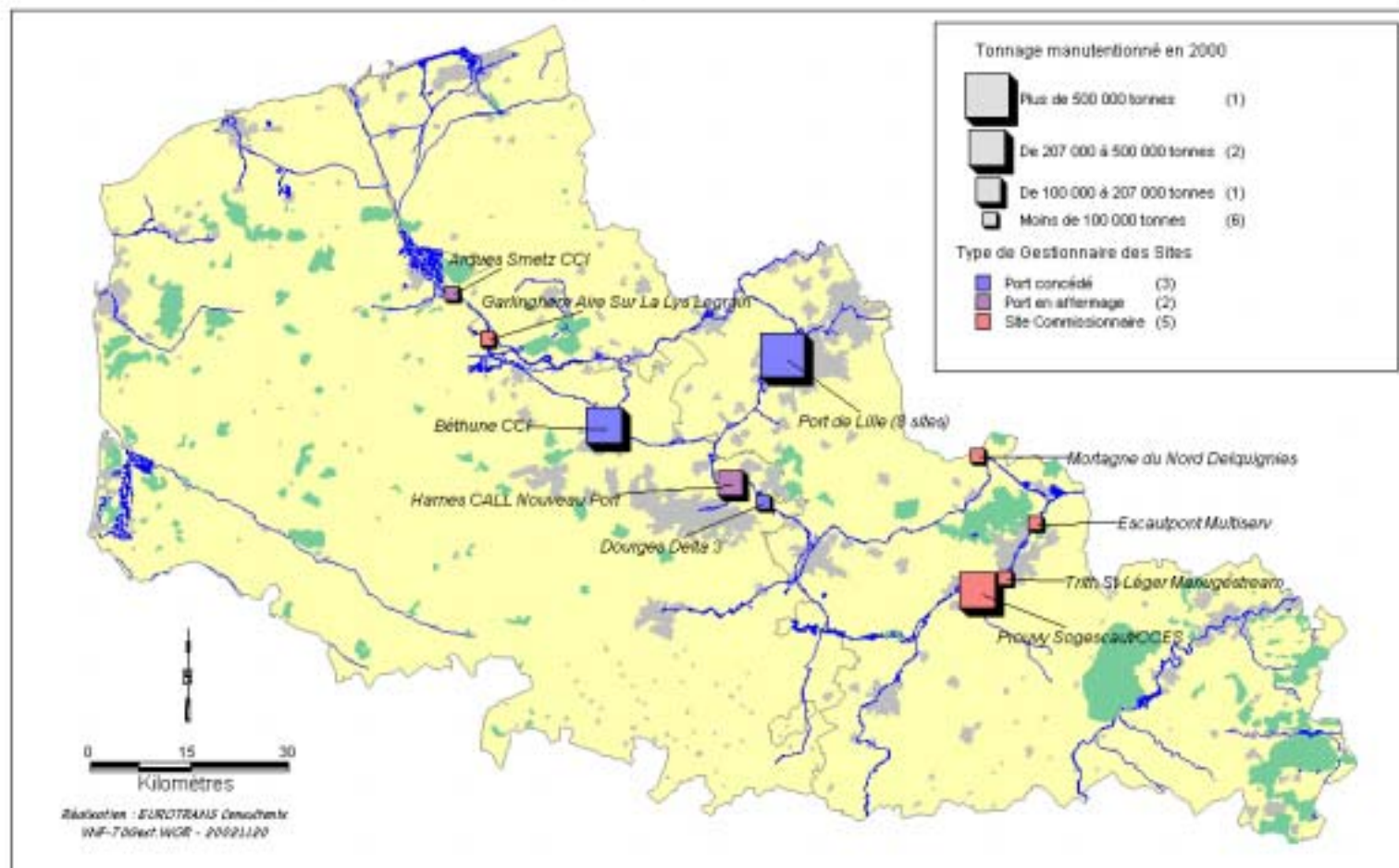
On recense au total 10 gestionnaires de port offrant (ou pouvant offrir dès lors qu'ils seront exploités en affermage) un service public ou marchand de logistique fluviale (comprenant au moins la mise à disposition d'outillage de transbordement mais aussi le stockage, l'affrètement routier ou fluvial...).

Ces 10 gestionnaires, sont localisés sur la carte ci-dessous.

A cela s'ajoutent 7 « ports privés » offrant des services privés de logistique fluviale. Il s'agit principalement des silos céréaliers.

Carte 32 : Localisation des 10 prestataires de logistique fluviale – traitement EC

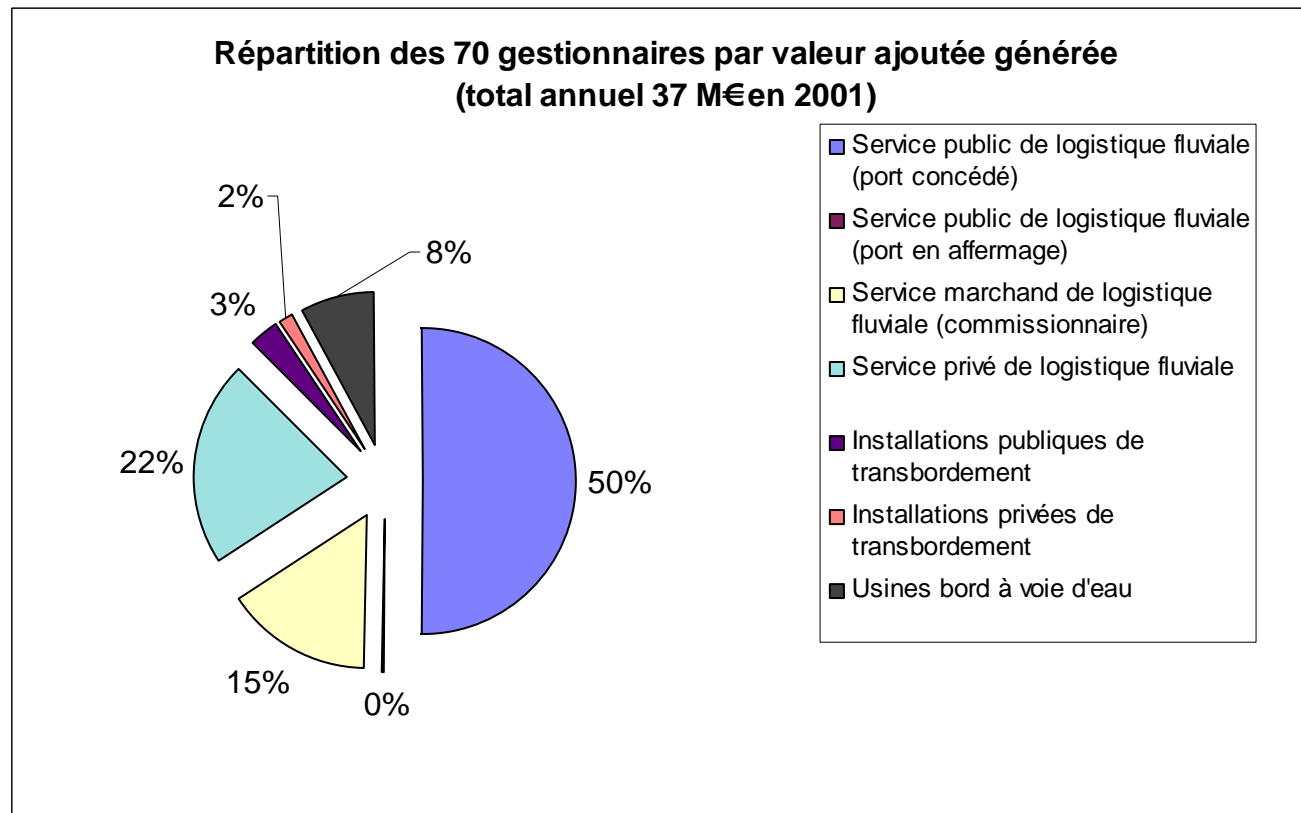
Les 10 Prestataires de Logistique Fluviale dans le Nord-Pas de Calais



EUROTRANS Consultants - Voies Navigables de France - Etude du Schéma Directeur - Nov. 2002 - VMF-70Gest WOR

4.4.3.2 La valeur ajoutée des 70 gestionnaires de ports et sites fluviaux

Graphique 29 : Répartition des 70 gestionnaires par valeur ajoutée – Traitement EC sur base VNF



Les services publics et marchands de logistique fluviale génèrent 72% de la valeur ajoutée totale engendrée par les 70 gestionnaires de sites du Nord – Pas de Calais. Les ports concédés de Lille et Béthune en génèrent à eux seuls près de 19 M€. On note l'importance de la valeur ajoutée générée par les commissionnaires (5,6 M€) et les céréaliers (plus de 6 M€).

Dans le détail, cette valeur ajoutée reconstituée sur la base de l'activité 2001 peut être visualisée ci-dessous.

Tableau 35 : Valeur ajoutée par type de gestionnaire – source EUROTRANS Consultants

Type de gestionnaire	Nombre	Tonnage total	VA totale liée au foncier et à l'intermodal	VA / tonne de transport fluvial
Service public de logistique fluviale (port concédé)	2	829 613	18 653 571 €	22 €
Service public de logistique fluviale (port en affermage)	2	114 559	122 041 €	1 €
Service marchand de logistique fluviale (commissionnaire)	6	222 876	5 648 719 €	25 €
Service privé de logistique fluviale	7	820 253	8 233 654 €	10 €
Installations publiques de transbordement	6	1 010 223	1 099 446 €	1 €
Installations privées de transbordement	12	404 432	687 699 €	2 €
Usines bord à voie d'eau	35	2 892 606	2 882 921 €	1 €
Total	70	6 294 562	37 328 051 €	6 €

On note l'importance des valeurs ajoutées générées par les services publics ou marchands de logistique fluviale. Elle est de plus de 20 € par tonne de marchandise tous trafics confondus.

Les services privés de logistique fluviale génèrent une valeur ajoutée d'environ 10 € / tonne de trafic, principalement pour la filière céréalière (silos de stockage).

Les ports en affermage, dont l'exploitation n'a pas encore été reprise par le fermier, ont une valeur ajoutée nettement plus faible, comparable à celle des installations publiques ou privées de transbordement, ou des usines bord à voie d'eau soit environ 1 € par tonne.

4.4.3.3 La valeur ajoutée détaillée des services publics ou marchands de logistique fluviale

Compte tenu de l'importance de leur valeur ajoutée et de la diversité des prestations apportées aux chargeurs (manutention, organisation de transport, entreposage...), il est intéressant de préciser l'analyse de la valeur ajoutée de chaque gestionnaire offrant un service public (ports concédés) ou marchand (commissionnaires de transport) de logistique fluviale.

Tableau 36 : Valeur ajoutée détaillée des services de logistique fluviale – source EUROTRANS Consultants

Nom du gestionnaire	Nombre de sites gérés	Tonnage total - 2001	VA totale liée au foncier et à l'intermodal - 2001
Port de Lille (port concédé)	8	547 837	17 662 723 €
CCES Sogescout - Prouvy (commissionnaire)	1	207 616	5 514 637 €
CCI Béthune (port concédé)	1	281 776	990 848 €
Delquignies - Mortagne (commissionnaire)	1	9 387	96 999 €
Harnes nouveau port (port en affermage)	1	91 821	91 821 €
Manugesteam - Trith St Leger (commissionnaire)	1	3 344	34 555 €
Arques CCI (port en affermage?)	1	22 738	30 220 €
Legrain - Garlinghem (commissionnaire)	1	2 529	2 529 €
Dourges Delta 3 (port concédé)	1	0	0 €
Escaupont Multiservices (commissionnaire)	1	0	0 €

On note l'importante valeur ajoutée générée par le Port de Lille, ainsi que par CCES Sogescout et le Port de Béthune.

L'expression de la valeur ajoutée par tonne de trafic traitée n'est pas facile à appréhender dans la mesure où tous les trafics ne font pas appel à la même intervention du gestionnaire.

La prestation peut être totale de porte à porte pour les conteneurs, ou se limiter à la mise à disposition de terrain pour les matériaux.

C'est la raison pour laquelle **une analyse plus détaillée est proposée ci-dessous par hectare de terrain mis à disposition et par mètre linéaire de quai affecté aux différents trafics.**

Valeur ajoutée des services publics ou marchands de logistique fluviale - en euros 2001	VA totale liée au foncier et à l'intermodal	Linéaire total de quai utilisé (m)	VA / mètre linéaire de quai	Surface totale à disposition (ha)	VA / hectare
Port de Lille (port concédé)	17 662 723 €	7 205	2 451 €	335	52 725 €
CCES Sogescout - Prouvy (commissionnaire)	5 514 637 €	305	18 081 €	6	919 106 €
CCI Béthune (port concédé)	990 848 €	335	2 958 €	35	28 310 €
Delquignies - Mortagne (commissionnaire)	96 999 €	105	924 €	80	1 212 €
Harnes nouveau port (port en affermage)	91 821 €	496	185 €	34	2 701 €
Manugesteam - Trith St Leger (commissionnaire)	34 555 €	135	256 €	1	34 555 €
Arques CCI (port en affermage?)	30 220 €	160	189 €	1	30 220 €
Legrain - Garlinghem (commissionnaire)	2 529 €	140	18 €	2	1 265 €
Dourges Delta 3 (port concédé)	0 €	250	0 €	25	0 €
Escaupont Multiservices (commissionnaire)	0 €	80	0 €	1	0 €

La valeur ajoutée générée à l'hectare est deux fois plus importante pour le port de Lille que pour la plupart des autres prestataires, à l'exception de CCES qui réalise l'ensemble de sa valeur ajoutée sur une surface très réduite (6 ha).

L'indicateur VA / m² est toutefois moins parlant pour les gestionnaires disposant de nombreux sites dans la mesure où il ne tient pas compte de la diversité des trafics.

A la différence des commissionnaires, **les services publics de logistique fluviale proposent à la fois des prestations de mise à disposition de terre-pleins ou d'installations de transbordement notamment pour les vracs solides (qui génèrent peu de valeur ajoutée) et des prestations logistiques complètes à haute valeur ajoutée.** On peut considérer que la valeur ajoutée à l'hectare sur le site de Lille Container Terminal est plus importante que sur les sites où transitent essentiellement des matériaux de construction.

On note l'importante surface de Delquignies à Mortagne-du-Nord. Ce commissionnaire se développe toutefois davantage depuis ses plates-formes situées au cœur des agglomérations (notamment Prouvy-Rouvignies).

4.5 Conditions de gestion et perspectives des ports et sites fluviaux

Cette partie a pour objet de préciser les différentes conditions actuelles de gestion des ports et sites fluviaux et d'identifier les principales perspectives juridiques en fonction notamment de l'évolution de la réglementation européenne.

4.5.1 Les conditions juridiques de gestion des ports et sites fluviaux

4.5.1.1 La gestion directe

Elle consiste en une gestion par l'établissement public Voies Navigables de France lui-même. VNF par le biais de ses services locaux, autorise la réalisation de chargements et de déchargements ponctuels sur les quais en gestion direct. Aucun outillage de manutention ou personnel n'est mis à disposition par VNF qui ne perçoit en conséquence aucune redevance.

4.5.1.2 La gestion déléguée (Délégation de Service Public)

Pour assurer le meilleur usage possible du Domaine public, VNF (le délégataire) peut juger plus opportun d'en déléguer la gestion. Cette délégation peut revêtir différentes formes :

4.5.1.2.1 Une concession de service public

Une concession⁴¹ consiste en l'attribution d'un périmètre à un concessionnaire choisi en principe après **appel à candidatures** (loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 (loi Sapin) modifiée). « la concession est un contrat qui charge un particulier (ou une société) d'exécuter un ouvrage public ou d'assurer un service public, à ses frais (...), et que l'on rémunère en lui confiant l'exploitation de l'ouvrage public ou

⁴¹ Définition : CE, 30 mars 1916, Cie d'éclairage de Bordeaux

l'exécution du service public avec le droit de percevoir des redevances sur les usagers de l'ouvrages ou sur ceux qui bénéficient du service public ».

Le contrat de concession auquel est annexé le **Cahier des charges**, est conclu entre l'autorité concédante et une entité (un établissement consulaire, une collectivité territoriale, un groupement de communes, un syndicat mixte ou une entreprise privée...).

La construction, la gestion et l'exploitation de ce périmètre reviennent au concessionnaire, qui a une **obligation de service public**. Il est soumis à un Cahier des charges précis et détaillé. Il verse une redevance domaniale au concédant.

Elle devra respecter les critères traditionnels qui caractérisent une concession :

- L'exploitation du service est assurée aux **risques du concessionnaire** ;
- La rémunération du concessionnaire est assurée « substantiellement » par les **redevances** perçues sur les usagers du service public (CE, 30 juin 1999, SMITOM) ;
- La **durée** de la concession est fonction de la nature et du montant de l'investissement à réaliser, sans excéder la durée normale d'amortissement des installations mises en œuvre;
- Le délégataire doit rendre compte de son activité à l'autorité délégante, par le biais d'un **rapport annuel**, au titre de ses engagements contractuels et au titre de ses obligations légales (Loi du 8 février 1995, dite loi Mazeaud)

L'autorité concédante cherchera donc un concessionnaire, capable d'assurer ce service public, par le biais d'une mise en concurrence issue de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 (loi Sapin) modifiée.

Les critères de choix du concessionnaire seront liés aux compétences professionnelles et à la capacité à financer les investissements et développer de nouveaux services à valeur ajoutée pour un équilibre financier durable de la concession.

Le concessionnaire a deux options pour l'exploitation de la zone concédée :

4.5.1.2.1.1 Gestion directe par le concessionnaire

Le concessionnaire gère et entretient seul les outillages, ouvrages et espaces concédés en application du Cahier des charges. C'est le cas le plus fréquent.

4.5.1.2.1.2 Gestion déléguée

Tout en restant responsable vis à vis du concédant du respect des dispositions du Cahier des charges et du contrat de concession, le concessionnaire peut décider, si cela est permis par le Cahier des charges, de déléguer tout ou partie de l'activité ou d'un périmètre du port qui lui a été confié :

- *L'affermage*

L'affermage permet au concessionnaire d'être remplacé en tout ou partie pour l'activité qui lui est confiée. Cette possibilité doit être prévue dans le contrat de concession.

Aucun investissement n'est exigé de la part du délégataire. Le fermier assure l'exploitation des installations mises à sa disposition. Le fermier verse une redevance au concessionnaire en contrepartie du droit d'exploiter les installations existantes.

- *L'occupation longue durée (COLD)*

Elle est signée entre le concessionnaire et le bénéficiaire. Ce dernier acquiert le droit à une utilisation prolongée du domaine mis à sa disposition dans des conditions juridiques régies par le droit public.

4.5.1.2.2 Une convention d'occupation temporaire (COT)

Cette occupation consiste à confier à un industriel privé désireux de développer des activités privées la gestion d'un périmètre pour une durée déterminée.

Cet industriel gère le périmètre comme un véritable opérateur privé. Il n'assure pas de service public. Il verse une redevance en contrepartie de son occupation, issue d'une convention conclue directement entre lui et le délégataire.

La convention d'occupation temporaire suppose au préalable un appel à candidatures.

- *Textes : Délivrance des autorisations : articles L 28 et suivants et R 53 et suivants du Code du Domaine de l'Etat et décret du 20/08/1991.*

Il faut signaler la possibilité d'appliquer les articles L 34-1 et suivants et R 57-7 et suivants du Code du Domaine de l'Etat relatifs à la constitution de droits réels au profit des occupants du domaine de l'Etat.

La loi n° 94-631 du 25 juillet 1994 complétant le Code du domaine de l'État ne fait pas de distinction entre la COT et la COLD en ce qui concerne les possibilités de constitution de droits réels sur le domaine public au profit du permissionnaire. La durée de l'autorisation est avant tout liée à :

- La nature de l'activité et
- L'importance des ouvrages à réaliser.

Il est à noter, concernant ces droits réels, que la loi de 1994 établit une présomption. Les droits réels doivent être expressément exclus pour ne pas être automatiquement constitués.

4.5.1.2.3 La situation particulière des Chambres de Commerce et d'Industrie et des établissements publics intercommunaux

L'article 41 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993, dite loi « Sapin » indique actuellement que les dispositions relatives aux délégations de service public (appel à candidatures) ne s'appliquent pas « lorsque le service est confié à un établissement public et à condition que l'activité déléguée figure expressément dans les statuts de l'établissement ».

C'est le cas des Chambres de Commerce et d'Industrie pour lesquelles l'article 15 de la loi du 9 avril 1898 les instituant prévoit qu'elles ont vocation à exploiter les concessions de travaux et de service public portuaires. Il en est de même si un établissement public intercommunal prévoit dans ses statuts « la création, l'entretien et l'exploitation d'infrastructure portuaire ».

Pour autant, cette exception que constitue le droit français en matière d'octroi direct des concessions aux chambres de commerce trouve sa limite en droit communautaire par l'obligation de recourir à une mise en concurrence si les travaux sont supérieurs à 5 M€.

Par ailleurs la directive service portuaire qui exigera une mise en concurrence, ne s'applique qu'aux ports réalisant un trafic supérieur à 1,5 millions de tonnes rend ce qui en limite son application.

L'avantage des CCI et des établissements publics intercommunaux repose essentiellement sur leur indépendance financière et sur leur engagement statutaire au service du développement local.

- Cet avantage est cependant contrebalancé par une efficacité moindre vis-à-vis du secteur privé en matière de capacité à mobiliser d'importantes ressources financières, et par ses difficultés à constituer des réseaux d'agence au sein des territoires.

4.5.2 Les perspectives des gestionnaires de ports intérieurs et sites fluviaux

Les perspectives décrites ci-dessous ont été identifiées au cours d'entretiens réalisés avec l'ensemble des gestionnaires de ports.

4.5.2.1 La liste des gestionnaires de ports intérieurs et sites fluviaux interrogés

Gestionnaire public	Fonction Interlocuteur
➤ CCI St Omer	Directeur Général
➤ CCI Valenciennes	Directeur Aménagement
➤ Port de Lille	Directeur Général
➤ CCI Arras	Directeur Expansion Economique
➤ Ville de Marquion	Maire
➤ CCI Douai	Directeur Expansion économique
➤ CCI Béthune	Directeur Aménagement

Gestionnaire privé	Fonction Interlocuteur
➤ Delquignies	Directeur
➤ CCES Prouvy	Directeur

4.5.2.2 Principaux enseignements sur les attentes et les perspectives des gestionnaires de ports intérieurs

Les enseignements sont nettement différenciés selon la nature du gestionnaire. A l'exception du Port de Lille, les gestionnaires publics ont une structure très limitée ne permettant pas de développer des activités à valeur ajoutée ni même dans certains cas d'avoir une réelle connaissance des trafics opérés sur leurs quais.

Les gestionnaires présents (ou souhaitant s'y positionner) sur des **activités à valeur ajoutée** comme les conteneurs (Port de Lille, CCES, Port de Béthune) ou les prestations logistiques (Port de Lille) soulignent la nécessité d'un **fonctionnement en réseau** et d'une **surface financière** suffisante pour pouvoir offrir une gamme de services complète aux chargeurs. Ces trafics nécessitent une capacité à mobiliser d'importants financements pour réaliser rapidement des investissements élevés.

Ils nécessitent également une offre de service **diversifiée sur le plan de la localisation** afin de répondre au mieux aux demandes diversifiées des chargeurs. En transport de conteneurs, la notion de taille critique et le besoin de plates-formes de stockage des vides se traduisent par un **développement multisites** des prestataires, en dehors de leur implantation d'origine, comme chez les commissionnaires de transport internationaux. C'est ce qui motive les rapprochements récents opérés entre certains gestionnaires publics (affermage confié au Port de Lille pour la concession du port de Harnes, en cours pour le port d'Arques...). La question des limites territoriales de compétence des CCI est considérée comme un frein à ce type de rapprochement.

D'autres ports envisagent une **intervention plus importante du secteur privé** pour développer l'activité portuaire. C'est le cas de Béthune, qui pourrait créer une structure mixte avec un ou plusieurs opérateurs privés, ou de Valenciennes, qui ne souhaite pas faire concurrence aux commissionnaires de transport de son arrondissement.

Les gestionnaires publics d'équipements sans réserve foncière et non situés sur le Grand Gabarit (Arras, Douai...) ont une faible valeur ajoutée (moins de 10 000 €) et des perspectives très limitées. Ils soulignent la fragilité de l'équilibre des concessions et la concurrence exercée par les quais en gestion directe.

L'extension de certaines concessions à faible valeur ajoutée sur des quais publics bien équipés et / ou bien placés (exemple : Cantin à Douai, Douvrin à Béthune) pourrait être envisagée comme un soutien possible permettant d'éviter la dispersion et de développer progressivement la surface financière du gestionnaire. Ces quais pourraient également être confiés à des gestionnaires à forte valeur ajoutée afin de leur permettre de poursuivre leur développement en dehors de leur circonscription. Le statut public des concessionnaires et les règles comptables qui régissent les concessions rendent difficiles la création de structures communes.

Les commissionnaires de transport privés soulignent les faibles marges du transport fluvial et la forte concurrence de la route. Ils demandent une poursuite des financements aux embranchements fluviaux et un entretien des équipements existants.

4.5.3 Les informations recueillies auprès des partenaires institutionnels

L'analyse de l'offre des ports fluviaux et de ses perspectives a également pris en compte les attentes et caractéristiques des partenaires institutionnels de la voie d'eau en région afin d'identifier les évolutions possibles des ports intérieurs et sites fluviaux.

4.5.3.1 La liste des partenaires institutionnels interrogés

Entretiens réalisés	Fonction Interlocuteur
➤ VNF	Directeur Régional, Chef de l'Arrondissement
➤ Conseil Régional NPDC	Chef de Service Infrastructure Transports
➤ ADEME	Responsable Transport Région

4.5.3.2 Les Voies Navigables de France

Maître d'ouvrage de l'étude, VNF attend de ce schéma des recommandations précises en terme d'organisation et de mode de gestion des ports intérieurs et sites fluviaux du Nord – Pas de Calais.

Cette réflexion intervient dans un contexte de décentralisation dans lequel les rôles respectifs de VNF et de la Région sont à définir.

Les objectifs du schéma des ports intérieurs et sites fluviaux devront intégrer les attentes de ces deux acteurs. Il s'agira notamment :

- De contribuer au report modal de la route vers la voie d'eau d'une part croissante des flux générés par la région
- De contribuer au rayonnement et au développement des ports de Dunkerque et Calais.

VNF exprime sa préoccupation devant l'érosion prévisible des trafics de vracs industriels, notamment en raison des restructurations industrielles non achevées dans la région. L'important est de bien identifier dans ce contexte les trafics à potentiel de développement et les moyens à mettre en œuvre tant en équipements qu'en offre de services.

En matière d'équipements, VNF indique des besoins de quais bien identifiés à Lambres lès Douai, Bouchain (EDF), Dunkerque / Mardyck (Sollac), et peut-être Isbergues pour Ugine en raison de la piètre qualité de l'appontement actuel. Elle confirme également le besoin d'accès au grand gabarit exprimé à plusieurs reprises par Stora et sa crainte devant une éventuelle baisse de ce trafic.

L'autorité déléguée prend acte du report prévisible de la réalisation de Seine-Nord. Elle centre son intérêt sur les équipements situés sur le Canal à Grand Gabarit et cherche à valoriser au mieux leur potentiel. L'avenir des canaux au gabarit Freycinet est plus incertain et il est important de trouver des alternatives satisfaisantes pour certains chargeurs aux flux massifs comme Stora, Carrières du Boulonnais, ou Roquette. La question du maintien d'un trafic commercial sur la Sambre canalisée mérite aussi d'être posée.

Sur le plan des opérateurs, VNF s'interroge sur le meilleur moyen de contribuer au développement d'une offre de services logistiques adaptés aux exigences des nouveaux clients potentiels de la voie d'eau. Elle constate l'actuelle faiblesse relative de cette offre à l'exception du Port de Lille, de CCES et de quelques spécialistes des vracs (STDN, Soflutraf...).

Le maître d'ouvrage attend de la présente étude des recommandations permettant de favoriser ce développement d'opérateurs. Les modalités de soutien de VNF seraient à définir sachant qu'il existe de nombreux systèmes de subvention.

On peut aussi s'interroger sur l'utilisation souhaitable des redevances d'occupation perçues par l'autorité déléguée pour tous les sites en concession et en convention d'occupation temporaire.

La question du statut des ports et de leur mode de gestion est évidemment un élément majeur de cette réflexion.

Si l'on doit convenir du manque de rayonnement de certains ports concédés régionaux, ce type de régime a l'avantage de permettre une participation du délégant aux grandes décisions du port. Il n'en est pas de même des ports en Convention d'Occupation Temporaire, comme Delta 3, ou des ports dits « en gestion directe », qui ne sont pas réellement gérés. On peut en revanche s'interroger sur la légitimité du contrôle du concédant tel qu'il est pratiqué aujourd'hui.

4.5.3.3 La Région Nord-Pas de Calais

La Région a engagé une large concertation sur le Schéma Régional des Transports. La localisation des activités industrielles à proximité immédiate de sites intérieurs multimodaux, la valorisation des ruptures de charge, le développement des sites intermodaux, l'activité des ports maritimes constituent des éléments forts des débats en cours.

Un objectif majeur doit être de disposer d'une gestion cohérente des zones logistiques en bord à voie d'eau dans la région. Le modèle d'implantations des zones logistiques en bordure d'autoroutes et non desservis par un mode de transport alternatif est révolu.

Il est dans le même esprit regrettable que des implantations industrielles récentes se soient réalisées dans des zones non desservies par la voie d'eau (Toyota).

Il serait bon de disposer d'une meilleure visibilité des espaces industriels disponibles en bord à voie d'eau pour y encourager la localisation d'entreprises.

La proximité de quais fluviaux présente un intérêt pour réduire les coûts liés aux ruptures de charge.

Le schéma directeur de la voie d'eau doit faire apparaître des sites d'implantation d'activités génératrices de flux à proximité de la voie d'eau.

C'est à certains égards un moyen important mieux répartir les activités industrielles au sein des territoires par rapport à une tendance lourde qui consiste à les fixer dans les ports maritimes.

A cela s'ajoute la prise en considération des problèmes posés par l'accessibilité des grands sites industriels existants.

Compte tenu de l'importance des flux générés par les grands sites industriels pour le transfert modal, il peut être envisagé des dispositions spéciales pour contribuer au financement des aménagements de desserte finale de la voie d'eau pour ces grands sites (les cas de Roquette, Sollac, Noroxo, Stora... sont cités).

On identifie aussi un intérêt pour valoriser au mieux la plate-forme Delta3 qui doit constituer un exemple pour fixer d'avantage d'activités logistiques en région et favoriser le transfert modal.

4.5.3.4 L'ADEME

L'Association pour la Défense de l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie dépend de 3 ministères (Environnement, Industrie et Recherche). Elle a pour objectif de contribuer à réduire les consommations d'énergie fossile, et préserver l'environnement en favorisant l'utilisation d'énergies peu polluantes, ou l'utilisation de matériels consommant moins d'énergie.

Son budget en Nord – Pas de Calais est de 27 M€ annuels dont 1/3 est un budget de fonctionnement (les 2/3 restant sont des crédits dont l'ADEME a en charge l'attribution (FEDER, FRAMEE)). Sur ce montant, **6,6 M€ sont alloués à l'air et aux transports**. Ses interventions portent sur :

↳ **L'aide à l'investissement en transport combiné**

L'aide porte sur l'**acquisition de matériels** roulants dédiés au transport combiné et sur les matériels de transbordement indispensables à la mise en œuvre de la technique du transport combiné, sous forme de **subvention directe ou sous forme de crédit-bail bonifié** équivalent (20 à 25 % du montant de l'investissement dans la **limite de 100 euros par tonne de carbone évitée** pendant 5 ans, et plafonné à un montant d'investissement HT de 5 M€).

↳ **L'aide aux opérations de démonstration de transfert modal**

Ce sont des **1^{ères} applications opérationnelles** en vraie grandeur de nouvelles technologies, nouveaux procédés ou systèmes innovants et économes issus de la recherche. Le taux d'aide est de 30 % , et plafonné à un montant d'investissement HT de 5 M€.

↳ **L'aide aux opérations exemplaires de transfert modal**

Leur objectif est de créer des **références nationales et régionales** dans le domaine de l'énergie et du développement durable. L'aide prend la forme de **subvention** de 20 % pour un investissement à **1 M€** (ex : barge pour le Port de Lille)

↳ **Les aides à la décision : les études de faisabilité préalables** (50 % du montant de l'étude, montant inférieur à 75 000 €).

↳ **Les aides liés aux améliorations techniques**

L'ADEME s'intéresse également à l'**intermodalité du dernier kilomètre** et à l'**approche logistique** du "gain" énergétique et environnemental. En fonction de la faisabilité économique du projet et son "gain", il peut rentrer dans l'une des catégories ci-dessus.

L'ADEME signale les intéressantes perspectives de développement du transport fluvial liées à la mise en place de l'écotaxe et du permis « droit à polluer ».

4.5.4 L'analyse comparative de la gestion des ports en Belgique

L'analyse du mode de gestion des quais et ports fluviaux en Belgique permet d'élargir la réflexion.

4.5.4.1 La liste des partenaires institutionnels interrogés

Entretiens réalisés	Fonction Interlocuteur
➤ OPVN	Premier Ingénieur en Chef
➤ Promotie Binnevaart Vlaanderen	"Prospecteur" Secteur de l'industrie
➤ MET	Directeur de la coordination des transports
➤ Port de Namur	Directeur

Les informations recueillies sur la gestion des ports et sites fluviaux en Belgique montrent une répartition différente des activités entre secteur public et secteur privé.

4.5.4.2 Le mode de gestion des ports intérieurs en Région Wallonne

Les ports autonomes de Wallonie sont des Organismes d'intérêt public.

Celui de Namur (1978) est constitué par l'Association de la Région wallonne, de la Province de Namur, de villes, de communes et de deux sociétés d'aménagement et d'équipement économique.

La gestion est assurée par un conseil d'administration et son personnel de gestion comprend 8 personnes (dont 5 à ½ temps).

Les missions des Ports autonomes sont de gérer, aménager et équiper les zones portuaires et zones industrielles qui lui appartiennent ou dont la gestion lui est confiée.

Le mode de gestion des ports autonomes en Wallonie est centré sur la gestion foncière, tandis que les opérations sont réalisées par des opérateurs privés. Il en est de même en Flandre.

Le port de Namur assure la gestion de 25 ports (surtout réservés aux utilisateurs de la voie d'eau) et zones portuaires ou industrielles et de 5 ports publics. (les quais et terrains que la MET a en gestion directe ont vocation à être rétrocédés au Port autonome). Celui-ci gère 160 ha dont 130 ha utiles.

En ce qui concerne les réserves foncières, elles sont en totalité gérées par le Port autonome. La surface disponible au 01 janvier 2002 est de 13 ha, soit 9,5 % de la surface totale concédable (le Port autonome de Namur gère 160 ha, dont 130 ha utiles).

Les espaces bord à voie d'eau devenant précieux, une politique de meilleure utilisation ou mise à disposition des espaces bord à voie d'eau a été initiée en 1995.

De plus, une révision des Plans de secteur, Plans habilités à définir la destination des sols, va permettre d'accroître la réserve foncière bord à canal de près de 30 ha.

Ces plans de secteur suivent les grandes orientations fixées par le "Schéma de Développement de l'Espace Régional" dont deux axes majeurs pour notre sujet sont:

- Gérer le territoire au quotidien de manière à le structurer;
- Intégrer la Région dans les réseaux transeuropéens.

Les opérateurs privés sont autorisés à s'établir sur un port sous un régime dit de concession correspondant plus ou moins au régime français de convention d'occupation temporaire dont la durée est variable en fonction des investissements prévus par l'opérateur privé.

Depuis 1995, la politique du port de Namur tend à favoriser l'implantation bord à voie d'eau pour des entreprises qui s'engagent à réaliser un tonnage sur celle-ci (et ne recherche plus une rentabilité exacerbée).

Cette installation comprend un engagement de trafic et le cas échéant d'investissement sur le site. Le tonnage à réaliser est généralement de 150t/an/m courant de quai ou de berge demandé.

Un journal des tonnages manipulés est à ce titre tenu par le concessionnaire (art. 8.3 contrat type de concession). Une garantie financière est en plus demandée au concessionnaire (art. 6 contrat type de concession).

Le mur de quai et les infrastructures de desserte, d'éclairage... sont à la charge du Port autonome, qui peut bénéficier de 80% d'aide de la Région. Les autres investissements sont à la charge du concessionnaire. Celui-ci est renvoyé vers l'OPVN pour bénéficier de conseils et de soutiens.

L'Office de Promotion des Voies Navigables encourage le transport fluvial sur la région Wallonne grâce à un plan d'aide qui peut se scinder en 5 actions :

- Des aides aux entreprises qui s'équipent en matériel de transbordement;
- Des aides à la modernisation technique des bateaux (à hauteur de 21%, pour un moteur plus écologique par exemple);
- Des aides à la formation professionnelle;
- Des aides au développement des associations commerciales de bateliers;
- Fonds Social pour la batellerie.

En outre, l'OPVN a pour mission de faciliter l'implantation des industriels en favorisant les relations entre le demandeur et l'administration.

Le concessionnaire peut ériger des constructions ou effectuer des travaux sur les terrains concédés pour autant qu'il se conforme aux règlements en vigueur et aux prescriptions légales en la matière (Art. 12.1 contrat type concession).

Il existe trois moyens actuels d'obtenir le droit d'occuper les terrains ou d'utiliser les murs de quai:

Il existe également des ports privés pour de très grosses entreprises (Cockerill). Ce type de gestion est historique. Seuls les droits de navigation sont dus.

• **Le contrat de concession**

La concession est une occupation d'occupation d'un quai et d'un espace portuaire pour une durée déterminée.

La durée des concessions est fixée par le Conseil d'administration en fonction des investissements que le concessionnaire compte réaliser sur la zone concédée : 5 ans, 10 ans, 30 ans ou 3 x 30 ans.

Les redevances d'occupation sont fixées en fonction de leur situation par rapport à la voie d'eau (entre 0,3966⁴² €/m²/an jusque de 30 m en arrière du quai et 0,1983 €/m²/an pour le reste si la zone n'est pas valorisée par une route).

En outre, chaque opération de manutention de matériaux donne lieu au paiement d'un péage par tonne manipulée.

⁴² Une TVA de 21 % est à ajouter aux montants des redevances et péages mentionnés (art. 27 contrat type concession).

Ce péage est dégressif pour le tonnage manipulé qui dépasse le minimum annuel imposé.

En cas de non réalisation du tonnage imposé, le concessionnaire paie au port, à titre de dommages et intérêts, une redevance pour tonnage manquant au taux des tarifs en vigueur au moment de la perception pour le tonnage manipulé (en plus d'une éventuelle résiliation – art. 8.2 Contrat type de concession).

Une interdiction de principe est de vigueur pour les sous-concessions; elles peuvent cependant être accordées après autorisation préalable et écrite du port. Le concessionnaire ne peut octroyer au sous-concessionnaire aucun droits réels sur les installations ou constructions érigées, sans l'accord préalable et écrit du port.

- **L'autorisation précaire**

Ces autorisations peuvent être accordées pour des durées indéterminées (en général courtes).

Le montant des redevances est fixé par le Conseil d'Administration.

Le montant des péages varie selon l'utilisation ou non de la voie d'eau.

- **L'autorisation d'effectuer des opérations isolées**

Le Conseil d'Administration peut accorder l'autorisation d'effectuer des opérations isolées de chargement et de déchargement de bateaux dans les ports publics ou dans les zones portuaires non concédées.

Le péage est fixé uniformément à 0,0744 € la tonne manipulée.

4.5.4.3 Le mode de gestion des ports intérieurs en Région Flamande

En région Flamande, il existe trois gestionnaires qui agissent comme des privés.

Ils sont répartis géographiquement :

- A l'Ouest : Dienst Voor de Scheepvaart (500 pers.);
- Au Centre : NV Zeekanaal (300 pers.);
- A l'Est : Administratie Waterwegen Zeewezen (100 pers.).

Ces agences ont le même rôle de gestionnaire que les ports autonomes en Wallonie.

Ils ne seront plus que 2 vers 2004 puisque les gestionnaires du Centre et de l'Est vont être fusionnés. Les deux "Agences" restantes continueront à être financées à 100% par la Région (leurs pertes sont intégralement prises en charge par la Région).

Les autorités gestionnaires sont propriétaires des quais et des terrains.

La Région Flamande manque d'espaces industriels fluviaux. Les terrains sont gérés par les gestionnaires, les communes ou des personnes privées. Il était difficile de faire changer la destination des terrains qui n'étaient pas classés comme terrains industriels. Une large consultation est en cours pour déterminer le besoin d'espaces industriels.

Il ne semble exister que deux modes de gestion des espaces bord à canal en faveur des activités industrielles :

- **Le contrat de concession**

Le demandeur s'adresse à l'autorité gestionnaire. En l'absence de quais, le plan PPP (Public Private Partnership) va permettre un financement de 80%, 20% restant à la charge de l'entreprise privée.

Les concessions sont conclues pour 10 ou 15 ans. La redevance foncière est un prix fixe par m² pour tout le monde. Le concessionnaire s'engage contractuellement à réaliser un certain trafic sur une période donnée (tonnage en fonction de l'investissement, de la situation ...). Au terme de cette période, le concessionnaire est pénalisé s'il n'a pas réalisé le tonnage indiqué. Le montant de cette pénalité peut s'élever au maximum à 80% de l'investissement nécessaire à son implantation.

Il existe aujourd'hui entre 120 et 150 quais privés.

- Les quais publics

Les prix pratiqués dépendent des tonnages manipulés en fonction des marchandises.

L'Office de promotion de la voie d'eau flamande est le Promotie Binnenvaart Vlanderen. Il s'agit d'une organisation sans but lucratif dont le budget provient du gouvernement flamand. Sa mission est de promouvoir le développement économique et touristique de la voie d'eau, en accord avec la politique régionale.

Elle a un rôle d'information, et de préparation de mesures pour permettre le développement de la voie d'eau. Elle a été à l'initiative du P.P.P. (Public Private Partnership - 1998) qui vise à permettre une aide à l'investissement en fonction de priorités établies pour certains types de trafics :

- Les conteneurs;
- Le chargement;
- Les déchets et les pièces indivisibles.

A ce jour, 74 entreprises sur 75 ont vu leur projet être accepté. 18 sont déjà en service.

4.6 Synthèse de l'offre des ports intérieurs et sites fluviaux

Les caractéristiques techniques et commerciales des 133 sites fluviaux recensés en Nord – Pas de Calais reflètent clairement une organisation dédiée au traitement des trafics industriels massifs qui ont longtemps structuré le transport fluvial régional.

Il n'est pas étonnant d'observer que ces sites sont localisés dans les grands bassins industriels et sont, pour plus de 60% d'entre eux, des sites privés.

Dans un contexte de recul des vracs industriels lié aux évolutions générales de l'économie de l'Eurorégion et à des restructurations industrielles non encore achevées (métallurgie), on peut s'interroger sur la part future de ces sites dans l'activité fluviale régionale.

Les sites publics répondent en majorité à des objectifs de service public local et traitent pour la plupart des trafics à faible valeur ajoutée qui ne leur permettent pas de développer des prestations au service des filières en croissance comme la distribution, l'agroalimentaire ou l'automobile.

Un prestataire logistique doit en effet disposer d'une **surface financière importante** et d'une activité diversifiée pour être en mesure d'investir dans des équipements coûteux d'intermodalité ou de stockage pour ces marchandises par nature plus fragiles. Ce besoin est en **contradiction avec le faible rayonnement des ports fluviaux** traditionnels centrés sur les trafics de vracs.

On peut s'interroger sur l'opportunité de mobiliser les équipements d'un prestataire public sur des activités à faible valeur ajoutée alors qu'existent à proximité des quais « gratuits » qui constituent autant de facteurs d'érosion de trafics.

Dans ce contexte, on peut identifier l'intérêt d'une **évolution vers une offre de ports spécialisés**.

Les installations de transbordement de **vracs** gagneraient à être opérées **directement par les chargeurs ou leurs transporteurs** qui sont à même d'y réaliser des prestations à moindre coût. L'offre de quais bien placés pour ces trafics ne manque pas.

Les **gestionnaires publics** ou privés pourraient alors se concentrer sur un nombre limité de **ports intérieurs de marchandises diverses** où ils pourraient offrir une gamme étendue de prestations logistiques pour les marchandises à valeur ajoutée.

L'objectif doit être de localiser géographiquement ces ports à proximité des bassins de production ou de consommation régionaux et près de réserves foncières importantes permettant de se positionner en hub et d'y développer des activités d'entreposage ou de location.

5. PREMIERE SYNTHÈSE DE DIAGNOSTIC

L'analyse des déterminants d'évolution des ports intérieurs et sites fluviaux a permis d'identifier un certain nombre d'éléments clés.

Sur le plan économique, les changements industriels qu'a connus la région Nord – Pas de Calais au cours des dernières décennies ont profondément modifié la nature des flux de transport et les caractéristiques de la demande logistique. Si la métallurgie, la chimie, les minéraux, le textile restent importants, ils ont été dépassés par l'automobile, l'agroalimentaire ou le commerce de distribution.

Les perspectives d'évolution des flux de marchandises à l'horizon 2020 montrent que cette évolution devrait se confirmer. Le tassement des trafics de vracs et le développement des trafics conteneurisés devraient se poursuivre en raison de la tertiarisation de l'économie régionale et de la spécialisation de l'industrie sur les produits finis aux dépens des biens intermédiaires.

Le système de transport régional se caractérise par une offre de transport importante, tant au point de vue du transport routier, excédentaire, que des modes de transport alternatifs, qui disposent, ou disposeront prochainement (Dourges) d'équipements aux capacités importantes.

L'évolution de la demande des chargeurs va dans le sens d'une plus grande externalisation des activités logistiques pour des raisons d'optimisation financière (recentrage sur le métier de base) ou d'étalonnage concurrentiel. Ces activités représentent une valeur ajoutée importante en raison d'une faible taille des lots et d'une valeur unitaire plus élevée. C'est ainsi que l'on a vu se développer des services d'entreposage et de préparation de commande externalisés auprès de prestataires spécialisés.

La région Nord – Pas de Calais dispose d'une offre d'entreposage importante (7,6 millions de mètres carrés) susceptible de répondre à un besoin d'entreposage externalisé. **Les besoins logistiques vont cependant plus loin et l'on note pour les industries manufacturières ou la grande distribution une recherche croissante d'offre logistique globale de porte à porte.**

La pérennité des activités des **chargeurs aux flux les plus massifs** dépend de plus en plus de leur compétitivité sur le plan des coûts logistiques. Ils sont en permanence à la recherche de nouvelles **solutions transport** plus réactives et **plus compétitives**.

Parmi les 133 ports intérieurs et sites fluviaux recensés en Nord – Pas de Calais, les **sites équipés pour accueillir d'autres trafics que des vracs sont très peu nombreux**. Il en est **de même des prestataires susceptibles d'offrir un service global au chargeur** comprenant manutention, entreposage, préparation de commande, et organisation de transport.

Par rapport aux autres prestataires logistiques, les ports présentent cependant l'intérêt de leur souplesse en terme de choix de transport et de leur meilleure intégration territoriale.

Dans ce contexte, on identifie les **premiers fondements de schéma possibles d'aménagement et d'organisation**.

Pour proposer une **offre logistique globale** aux chargeurs, la création de **réseaux de ports ou de prestataires** doit être favorisée, afin de permettre une couverture géographique étendue comparable à celle des commissionnaires de transport internationaux.

L'offre logistique globale suppose également que les ports diversifiés soient confiés en priorité à des prestataires disposant d'une **surface financière suffisante** pour investir dans des équipements spécialisés et mettre en place les effectifs correspondants.

Pour les chargeurs aux flux les plus massifs, des recherches techniques ou de financement doivent être engagées afin de **minimiser le coût de la rupture de charge** en amont ou en aval du transbordement fluvial (système de manutention automatisée).

A cela s'ajoute l'intérêt d'offrir une **information détaillée sur l'ensemble des sites utilisables** dans la région.

On identifie également le besoin de recenser précisément l'ensemble des réserves foncières bord à voie d'eau pour y localiser de grands projets industriels ou logistiques.

En matière de mode de gestion, on note plusieurs orientations possibles.

Pour fixer durablement des entreprises de taille moyenne (PME) génératrices de transport fluvial, il peut être intéressant d'envisager **d'autres régimes d'occupation** que la Convention d'Occupation Temporaire, comme la propriété.

Une évolution du mode d'utilisation des quais en gestion directe doit aussi être envisagée. Cela pourrait se traduire par **l'intégration de certains quais au périmètre de certaines concessions** à faible valeur ajoutée (pour soutenir leur activité) **ou leur utilisation en COT de courte durée par des opérateurs privés**. Ce dernier mode d'occupation pourrait s'inspirer du statut belge des amodiataires de quais fluviaux, autorisés à proposer un service marchand.

Cela peut aussi se traduire par des **contrats de service** passés **entre des manutentionnaires – transporteurs et VNF**, portant sur l'utilisation de quais en gestion directe contre un engagement de tonnage annuel.

Une spécialisation et une mise en réseau des ports de marchandises diverses pourraient également leur permettre de répondre plus efficacement aux besoins des filières à valeur ajoutée.

6. TABLE DES ILLUSTRATIONS

6.1 Table des cartes

Carte 1 : Le Nord-Pas de Calais dans l'Europe du Nord-Ouest	13
Carte 2 : L'intercommunalité dans le Nord-Pas de Calais en 2001	15
Carte 3 : Les parcs d'activité de la Communauté Urbaine de Dunkerque : Source : Dunkerque Promotion	18
Carte 4 : Les Parcs d'Activités de l'Audomarois	20
Carte 5 : Zone d'activité du SIZIAF- Source SIZIAF 2002	21
Carte 6 : Les parcs d'activités dans l'arrondissement de Lens - Source : CCI de Lens	22
Carte 7 : Les parcs d'activités de la Communauté Urbaine de Lille Métropole	25
Carte 8 : Les parcs d'activité de la Communauté Urbaine d'Arras	27
Carte 9 : Les parcs d'activités du Douaisis	28
Carte 10 : Les parcs d'activités dans l'arrondissement de Valenciennes	32
Carte 11 : Les parcs d'activités du Cambrésis – Source : Cambrésis Développement 2002	33
Carte 12 : Les établissements industriels du Nord - Pas de Calais par secteur d'activité	47
Carte 13 : Réseau Régional d'Infrastructures - Source DRE NPDC	52
Carte 14 : Autoroutes, voies à deux fois deux voies et canal à grand gabarit – Réalisation Eurotrans Conseil	53
Carte 15 : Evolution du trafic routier régional de 1987 à 1996 – sources CETE/DDE	54
Carte 16 : Courants de trafic international en 1992 – source Eurosirir	55
Carte 17 : Infrastructures ferrées de la Région Nord – Pas de Calais – source Conseil Régional Nord Pas de Calais	57
Carte 18 : Flux TER en 1998 – Source SBCF	58
Carte 19 : Charge du réseau ferré pour le trafic fret – source SNCF	59
Carte 20 : Réseau des voies navigables en Nord – Pas de Calais et en Belgique – source VNF	61
Carte 21 : Principaux sites de transbordement en Nord – Pas de Calais et en Belgique – source VNF rapport annuel 2001	62
Carte 22 : Principaux trafics fluviaux enregistrés en 2001 – source VNF rapport annuel 2001	63
Carte 23 : Réseaux fluviaux majeurs et principaux ports maritimes. (Source VNF)	70
Carte 24 : L'offre de liaisons transmanche	70
Carte 25 : Principales Infrastructures de transport régionales: Source NFX)	73
Carte 26 : Origines et destinations des trafics fluviaux – source VNF rapport annuel 2001	92
Carte 27 : Localisation des 133 ports intérieurs et sites fluviaux – traitement EC	157

Carte 28 : Sites fluviaux au trafic supérieur à 50 000 tonnes– traitement EC	168
Carte 29 : Trafic des ports concédés– traitement EC.....	169
Carte 30 : Sites fluviaux acceptant plusieurs types de conditionnement – traitement EC	172
Carte 31 : Sites fluviaux disposant de plus de 10 ha d’espaces industriels et logistiques disponibles – traitement EC	173
Carte 32 : Localisation des 10 prestataires de logistique fluviale – traitement EC	177

6.2 Table des graphiques

Graphique 1 : Evolution de la répartition sectorielle de l’emploi en Nord - Pas de Calais	38
Graphique 2 : Evolution des effectifs dans l’industrie régionale 1962-1998	39
Graphique 3 : Activité des principaux ports fluviaux régionaux en tonnes en 2001 Source : Les VN du Nord Pas-de-Calais, ORTF, Rapport annuel 2001, traitement EC.....	72
Graphique 4 : Les nouveaux espaces de stockage dans le Nord-Pas de Calais – Source : DRE Nord-Pas de Calais – 08/2002	77
Graphique 5: Evolution de la répartition des surfaces de stockage du Nord-Pas de Calais.....	78
Graphique 6 : Décomposition des trafics régionaux en Nord-Pas-de-Calais	79
Graphique 7 : Répartition des marchandises transportées dans le Nord-Pas-de-Calais en 2001. Source : SITRAM.....	80
Graphique 8 : Répartition modale des trafics en Nord-Pas de Calais en 2001	84
Graphique 9 : Evolution des tonnages 2001 / 2000 ventilés par type de flux et de gabarit.....	91
Graphique 10 : Evolution du transport de marchandises en Europe (base 100=1995).....	98
Graphique 11 : Evolution du trafic fluvial français par gabarit entre 1975 et 1998 (en tkm) – Source : VNF	99
Graphique 12 : Evolution des prix du transport fluvial par bassin.....	104
Graphique 13 : Valeur ajoutée par activité du secteur transport en France	110
Graphique 14 : Evolution de la contribution de chaque activité à la VA totale produits par le secteur transport en France [1994-2000].	112
Graphique 15 : Les flottes fluviales européennes en 2000 par tranche de tonnage (nombre d’unités).....	123
Graphique 16 : Structure par âge de la flotte nationale en 2001.....	124
Graphique 17 : Répartition de la flotte nationale par tranche de tonnages en 2001.....	124
Graphique 18 : Répartition modale des flux de marchandises en Nord-Pas de Calais – Source : EC/ NEA - 2001	129
Graphique 19 : Taux de réponse au questionnaire clients voie d’eau.....	140
Graphique 20 : Répartition des 15 entreprises ayant répondu au questionnaire, par activité	141
Graphique 21 : Localisation des 133 sites fluviaux par territoire– Source : EUROTRANS Consultants / VNF	163
Graphique 22 : Répartition des 133 sites fluviaux par mode de gestion – Source : EUROTRANS Consultants / VNF	164
Graphique 23 : Répartition des 133 sites fluviaux par mode de gestion et par gabarit fluvial - Traitement EC sur base VNF	165
Graphique 24 : Répartition des 133 sites fluviaux par mode de gestion et par taille de navire acceptable – Traitement EC	166

Graphique 25 : Répartition des 133 sites fluviaux par tonnage traité et par mode de gestion – Traitement EC sur base VNF.....	167
Graphique 26 : Répartition des 133 sites fluviaux par tonnage traité et par taille de navire acceptable – Traitement EC sur base VNF .	170
Graphique 27 : Répartition des 133 sites fluviaux par type de conditionnement – Traitement EC sur base VNF	171
Graphique 28 : Répartition des 70 gestionnaires par catégorie – Traitement EC sur base VNF	176
Graphique 29 : Répartition des 70 gestionnaires par valeur ajoutée – Traitement EC sur base VNF	178

6.3 Table des tableaux

Tableau 1 : Caractéristiques des parcs d'activités de Calais et de sa région.....	19
Tableau 2 : Les parcs d'activités de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin proches de la voie d'eau	23
Tableau 3 : Les parcs d'activités de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin proches de la voie d'eau.....	23
Tableau 4 : Les espaces d'activités dans le Douaisis	29
Tableau 5 : Les entreprises des parcs d'activités du Douaisis	30
Tableau 6 : Evolution sectorielle de l'emploi salarié en Nord-Pas de Calais [1962-1998].....	37
Tableau 7 : Valeur Ajoutée par secteur en Nord-Pas de Calais et en France en 1999	38
Tableau 8 : Evolution de la répartition des emplois par secteurs d'activité industrielle 1962-1998 (en milliers).....	40
Tableau 9 : Répartition de l'effectif salarié en Nord-Pas de Calais et en France au 31/12/2000	41
Tableau 10 : Structure de la Valeur Ajoutée dans les régions françaises	43
Tableau 11 : Valeur ajoutée par secteur d'activité en Nord-Pas de Calais et en France	44
Tableau 12 : Le commerce extérieur de la région Nord - Pas de Calais en 1999 (en milliers de tonnes)	45
Tableau 13 : répartition des entreprises régionales par taille et par activité au 01/01/99.....	48
Tableau 14 : les plus grandes entreprises régionales au 01/01/99	49
Tableau 15 : financements prévu en M€ pour le transport fluvial au titre du 12° CPER Simulation RTE-T études à 50%	65
Tableau 16 : Les plates-formes multimodales du Nord-Pas de Calais – Source : EUROTRANS Consultants 2002	71
Tableau 17 : Répartition des espaces d'entreposage dans le Nord-Pas de Calais – Source : DRE Nord-Pas de Calais – 08/2002	76
Tableau 18 : Répartition des marchandises transportées en France et en Nord-Pas-de-Calais en 2001.....	81
Tableau 19 : Trafic national: Evolution de la nature des marchandises transportées de 1993 et 2001. Source : SITRAM.....	82
Tableau 20 : Trafic international : Evolution de la nature des marchandises transportées entre 1993 et 2001	83
Tableau 21 : Evolution des trafics nationaux et internationaux de marchandises pour le Nord-Pas-de-Calais.....	85
Tableau 22 : Répartition par région de provenance et de destination des flux du Nord-Pas-de-Calais. Sources : METL, SITRAM 2001. .	87
Tableau 23 : géographique des échanges internationaux de la région Nord-Pas-de-Calais en 2001. Sources : SITRAM et VNF 2001. ...	88
Tableau 24 : Répartition modale des flux dans le Nord-Pas-de-Calais en 2001.	91
Tableau 25 : Répartition des marchandises transportées en Nord-Pas-de-Calais en 2001.....	93

Tableau 26 : Evolution du volume total de marchandises transportées par Etat Membre entre 1990 et 2000.....	96
Tableau 27 : Projection des trafics aux horizons 2010 et 2020 en millions de tonnes kilomètres selon le scénario fil de l'eau	101
Tableau 28 : Projections de trafics selon les différents niveaux d'intervention sur la voie d'eau.....	103
Tableau 29 : Coûts externes des différents modes de transport : source Commission UE 2002.....	107
Tableau 30 : Valeur ajoutée produite par le secteur transport en France [1994-2000]	111
Tableau 31 : Ventilation des voyages par type de cale pour le bassin du Nord-Pas-de-Calais (Pavillon Français uniquement). Source VNF, 2001	124
Tableau 32 : perspectives de flux 2020 par nature de marchandises – Source Eurotrans Consultants.....	127
Tableau 33 : Organisation des transports par type de marchandises	131
Tableau 34 : Comportement Transport par secteur d'activité	133
Tableau 35 : Valeur ajoutée par type de gestionnaire – source EUROTRANS Consultants.....	179
Tableau 36 : Valeur ajoutée détaillée des services de logistique fluviale – source EUROTRANS Consultants.....	180