



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

Rapport d'Etude de Phase 3 version 2:

Plan d'Actions des Schémas d'Aménagement et d'Organisation Possibles

Direction Régionale du Nord – Pas-de-Calais

*30 Juillet 2004*



## Historique des versions du document

Version	Auteur	Date de Remise	Commentaires
1	EUROTRANS Conseil	01/06/04	Document structurant initial en voie d'achèvement selon résultats de la concertation en comité de pilotage.
2	EUROTRANS Conseil	09/07/04	Rapport de dernière phase intégrant les remarques du comité de pilotage remis pour validation.
3	EUROTRANS Conseil	30/07/04	Rapport de dernière phase intégrant les remarques portant sur la cartographie

## 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. 03.20.15.49.72, fax 03.20.15.49.71  
Mél : Xavier.Thorel@vnf.fr

## Référence Intranet

<http://www.vnf.fr>

## Réalisé avec le concours de :



CONSORTIUM POUR LA MODERNISATION  
DU RESEAU NAVIGABLE DU NORD-PAS-DE-CALAIS  
ET LA PROMOTION DU TRANSPORT FLUVIAL



## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>SCENARIOS POSSIBLES ORGANISATION &amp; AMENAGEMENT</b> .....	<b>5</b>	<b>2.2</b>	<b>Le Plan d'action operationnel du scénario developpement ciblé</b> .....	<b>20</b>
1.1	La situation de référence .....	5	2.2.1	Cofinancements portuaires .....	20
1.2	Le Scénario de Gestion Optimisée .....	5	2.2.2	Modernisation et procédures .....	24
1.2.1	Par une bonne gestion informatique des conventions de délégation .....	5	2.3	Le Plan d'action operationnel du scénario volontariste .....	25
1.2.2	Par la réalisation d'un rapport public annuel sur les délégations .....	5	2.3.1	Politique régionale .....	25
1.2.3	Par une meilleure information sur les équipements disponibles par filière .....	5	2.3.2	Foncier .....	25
1.2.4	Par l'adoption d'une charte transparente des droits et obligations de l'occupant .....	5	2.3.3	Finance .....	26
1.2.5	Par la promotion de modèles économiques de gestion de sites fluviaux .....	6	2.3.4	Cofinancements logistiques .....	26
1.2.6	Par une évolution des quais en gestion directe .....	6	2.4	Diagramme temporel indicatif de mise en œuvre des scénarios .....	28
1.2.7	Par l'adaptation des contrats aux transporteurs et prestataires logistiques .....	6	2.5	Estimation indicative des investissements des scénarios .....	29
1.2.8	Par le renforcement contractuel et l'allègement des procédures .....	6	<b>3.</b>	<b>L'IMPACT des SCHEMAS POSSIBLES</b> .....	<b>30</b>
1.2.9	En privilégiant l'octroi de COT avec droits réels .....	6	3.1	L'impact en tonnage manutentionné .....	30
1.2.10	En privilégiant les candidatures de professionnels du transport .....	6	3.2	L'impact socio-économique des 3 scénarios .....	31
1.2.11	En privilégiant les délégations aux opérateurs travaillant en réseau .....	6	<b>4.</b>	<b>L'IMPACT DES SCHEMAS POSSIBLES PAR FILIERE</b> .....	<b>33</b>
1.2.12	En optimisant la gestion des redevances et la durée des concessions .....	6	4.1	La Filière Agricole et Alimentaire .....	34
1.2.13	En révisant les domaines de concession .....	6	4.1.1	Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais .....	34
1.2.14	Par la promotion immobilière des espaces en bord à voie d'eau .....	6	4.1.2	Les enjeux fluviaux majeurs de la filière d'ici 2020 .....	34
1.3	Le Scénario de Developpement Ciblé .....	7	4.1.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles d'ici 2020 .....	34
1.3.1	Faciliter l'accès des gros chargeurs au grand gabarit .....	7	4.1.4	L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles d'ici 2020 .....	34
1.3.2	Innover pour la productivité de la manutention .....	7	4.2	La Filière Engrais .....	36
1.3.3	Faciliter la réalisation d'embranchements ferroviaires sur les ports fluviaux .....	7	4.2.1	Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais .....	36
1.3.4	Conforter la modernisation des ports majeurs existants .....	7	4.2.2	Les enjeux fluviaux majeurs de la filière d'ici 2020 .....	36
1.3.5	Compléter la couverture du territoire en équipements structurants .....	7	4.2.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles d'ici 2020 .....	36
1.3.6	Adopter des techniques, procédures, tarifications, facilitées pour la voie d'eau .....	8	4.2.4	L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles d'ici 2020 .....	36
1.3.7	Renforcer la tarification et le mode de perception .....	8	4.3	La Filière Vrac Industriel & Combustibles .....	38
1.4	Le Scénario Volontariste .....	8	4.3.1	Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais .....	38
1.4.1	L'affirmation d'une vocation logistique régionale durable .....	8	4.3.2	Les enjeux fluviaux majeurs de la filière .....	38
1.4.2	Un portage foncier concerté au service de cette ambition logistique .....	8	4.3.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles .....	38
1.4.3	Privilégier la maîtrise d'ouvrage d'espaces logistiques en bord à voie d'eau .....	8	4.3.4	L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles .....	38
1.4.4	Elargir les espaces fonciers des ports existants .....	8	4.4	La Filière Produits Pétroliers .....	42
1.4.5	Disposer de sites d'implantation d'opportunité .....	9	4.4.1	Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais .....	42
1.4.6	Aménager de nouveaux sites fluviaux structurants en bord a canal .....	9	4.4.2	Les enjeux fluviaux majeurs de la filière .....	42
1.4.7	Disposer d'un Outil de Financement du développement du domaine fluvial .....	9	4.4.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles .....	42
1.4.8	Favoriser des projets de transport fluvial innovants vers Dunkerque .....	9	4.4.4	L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles d'ici 2020 .....	42
<b>2.</b>	<b>LE PLAN D'ACTIONS DES DIFFERENTS SCENARIOS</b> .....	<b>10</b>	4.5	La filière Produits Métallurgiques .....	44
2.1	Le plan d'action de Gestion Optimisée .....	12			
2.1.1	Gestion : L'évolution du mode de gestion des contrats d'occupation .....	12			
2.1.2	Contrats : L'évolution des contrats d'occupation et promotion .....	12			
2.1.3	Utilisateurs : Espaces fonciers des sites fluviaux et bonnes pratiques .....	16			
2.1.4	Promotion et communication .....	17			

4.5.1	Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais.....	44	5.4	Le Territoire de la Métropole Lilloise .....	70
4.5.2	Les enjeux fluviaux majeurs de la filière .....	44	5.4.1	Les sites portuaires de la Métropole Lilloise.....	70
4.5.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles d'ici 2020.....	44	5.4.2	Les enjeux fluviaux du territoire.....	70
4.5.4	L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles.....	44	5.4.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles.....	70
4.6	La filière matériaux & déchets.....	46	5.4.4	L'impact des scénarios possibles d'ici 2020.....	70
4.6.1	Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais.....	46	5.5	Le Territoire de Lens-Hénin.....	74
4.6.2	Les enjeux fluviaux majeurs de la filière .....	46	5.5.1	Les sites portuaires de la région de Lens-Hénin .....	74
4.6.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles d'ici 2020.....	46	5.5.2	Les enjeux fluviaux du territoire.....	74
4.6.4	L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles d'ici 2020 .....	46	5.5.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles.....	74
4.7	La Filière chimie.....	50	5.5.4	L'impact des scénarios possibles d'ici 2020.....	74
4.7.1	Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais.....	50	5.6	Le Territoire de Douai - Arras.....	76
4.7.2	Les enjeux fluviaux majeurs de la filière .....	50	5.6.1	Les sites portuaires du territoire de Douai - Arras .....	76
4.7.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles .....	50	5.6.2	Les enjeux fluviaux du territoire.....	76
4.7.4	L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles.....	50	5.6.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles.....	76
4.8	La Filière Conteneurs, Véhicules & Diverses.....	52	5.6.4	L'impact des scénarios possibles d'ici 2020.....	76
4.8.1	Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais.....	52	5.7	Le Territoire du Valenciennois .....	78
4.8.2	Les enjeux fluviaux majeurs de la filière d'ici 2020 .....	52	5.7.1	Les sites portuaires du Valenciennois.....	78
4.8.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles .....	52	5.7.2	Les enjeux fluviaux du territoire.....	78
4.8.4	L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles.....	52	5.7.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles.....	78
4.9	La Filière implantations logistiques & transport.....	56	5.7.4	L'impact des scénarios possibles d'ici 2020.....	78
4.9.1	Les sites portuaires du Nord Pas de Calais.....	56	5.8	Le Territoire de Cambrai.....	82
4.9.2	Les enjeux fluviaux majeurs de la filière d'ici 2020 .....	56	5.8.1	Les sites portuaires du Cambrésis.....	82
4.9.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles d'ici 2020.....	56	5.8.2	Les enjeux fluviaux du territoire.....	82
4.9.4	L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles.....	56	5.8.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles.....	82
5.	<i>L'IMPACT DES SCHEMAS POSSIBLES PAR TERRITOIRE.....</i>	<i>61</i>	5.8.4	L'impact des scénarios possibles d'ici 2020.....	82
5.1	Le Territoire de Dunkerque-Calais (plaine de l'Aa).....	62	5.9	Le territoire du Val de Sambre .....	84
5.1.1	Les sites portuaires du Littoral Dunkerque-Calais (hors PAD).....	62	5.9.1	Les sites portuaires du Val de Sambre .....	84
5.1.2	Les enjeux fluviaux du territoire .....	62	5.9.2	Les enjeux fluviaux du territoire.....	84
5.1.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles .....	62	5.9.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles.....	84
5.1.4	L'impact des scénarios possibles d'ici 2020.....	62	6.	<i>CONCLUSION SUR LES SCHEMAS PORTUAIRES POSSIBLES.....</i>	<i>86</i>
5.2	Le Territoire de l'Audomarois .....	66	7.	<i>ANNEXES.....</i>	<i>87</i>
5.2.1	Les sites portuaires de l'Audomarois .....	66	7.1	Table des 133 quais et sites fluviaux du Nord – Pas de Calais.....	87
5.2.2	Les enjeux fluviaux du territoire .....	66	7.1.1	Signification des champs et codes utilisés .....	87
5.2.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles .....	66	7.1.2	Table des 133 sites et quais fluviaux (classés par commune) .....	89
5.2.4	L'impact des scénarios possibles d'ici 2020.....	66	7.2	Glossaire des termes utilisés .....	93
5.3	Le Territoire de Béthune.....	68	7.3	Estimation des dépenses des différents scénarios .....	95
5.3.1	Les sites portuaires du territoire de Béthune .....	68			
5.3.2	Les enjeux fluviaux du territoire .....	68			
5.3.3	Le contenu des scénarios d'aménagement possibles .....	68			
5.3.4	L'impact des scénarios possibles d'ici 2020 .....	68			

## 1 SCENARIOS POSSIBLES ORGANISATION & AMENAGEMENT

Les orientations d'actions stratégiques du schéma ont été déclinées par niveau d'intervention possible. Ces quatre orientations sont :

- ↳ **L'adaptation de la gestion et de la promotion des sites et ports**
- ↳ **Le repositionnement concurrentiel des délégations**
- ↳ **La poursuite de l'adaptation des équipements & de l'interface maritime**
- ↳ **La maîtrise foncière et l'aménagement d'espaces logistiques fluviaux en bord a canal**

La capacité de mise en œuvre du schéma d'organisation dépend des engagements et des financements qui pourront être mobilisés par les partenaires de la voie d'eau.

La situation de référence est tendancielle. Elle traduit simplement des perspectives d'évolution de référence.

On considère en **Scénario 1** que la mise en œuvre minimale de ce schéma doit se traduire par une **gestion optimisée** des sites et ports fluviaux dans le respect des engagements pris dans le contrat de plan.

Celle-ci peut être complétée en **Scénario 2** par la mise en place de **mesures ciblées complémentaires** sur la multimodalité, l'interface maritime, la promotion d'opérateurs fluviaux.

**Le Scénario 3 Volontariste** traduit la mise en œuvre maximale des orientations stratégiques et particulièrement de l'aménagement du bord à canal et notamment du grand gabarit.

### 1.1 LA SITUATION DE REFERENCE

Cette situation prend en considération l'impact technique des importants investissements réalisés en Nord - Pas de Calais durant ce Contrat de Plan 2000-2006 sur la base de l'évolution des marchés déterminants du transport fluvial.

En matière d'aménagement des sites et ports fluviaux, on prévoit la réalisation d'équipements sur les ports de Lille et d'Arques.

**L'extension du port d'Arques** s'inscrit dans le cadre de la réalisation de la zone d'activité de la Porte des Flandres sur 160 ha. Elle permettra à ce territoire de disposer d'un équipement de transbordement de conteneurs répondant aux besoins logistiques des industriels locaux (verreries, papeteries, agroalimentaire) et des implantations futures.

### 1.2 LE SCENARIO DE GESTION OPTIMISEE

Ce scénario est centré sur la mise en œuvre d'une gestion proactive des ports à déléguer et certaines actions centrées sur les gestionnaires de sites et ports.

Le parc de ports intérieurs et sites fluviaux du Nord – Pas de Calais est abondant mais insuffisamment valorisé en raison d'un manque de connaissance et de modes de gestion considérés comme contraignants.

L'objectif est de mieux faire connaître l'offre disponible et d'en adapter l'utilisation pour diversifier et dynamiser l'activité logistique et fluviale régionale.

#### 1.2.1 Par une bonne gestion informatique des conventions de délégation

La mise en place d'une gestion informatique des quais et ports intérieurs au niveau de VNF devrait permettre d'anticiper les renouvellements de délégation et de disposer en permanence d'une information sur l'état et l'activité de chaque équipement.

#### 1.2.2 Par la réalisation d'un rapport public annuel sur les délégations

L'obligation de rapport annuel des délégataires ne se traduit pas pour l'instant par la réalisation par la Direction Régionale de VNF d'un rapport annuel précis de la situation de chacune des 133 délégations (Concession et Cot) en vigueur dans la Région Nord Pas de Calais.

Dans une perspective de transparence et de valorisation de cette fonction de gestion du domaine fluvial, il est important de réaliser un rappel annuel détaillé de la situation administrative et économique des ports et quais délégués à l'image de ce que pratique le Port Autonome de Namur<sup>1</sup>.

#### 1.2.3 Par une meilleure information sur les équipements disponibles par filière

L'intérêt est de communiquer en direction des chargeurs et des opérateurs de transport pour valoriser le potentiel logistique fluvial et contribuer au renouvellement et à la diversification des trafics. Tous les générateurs de flux de marchandises doivent être informés sur les équipements et services offerts pour la voie d'eau pour leur activité. Le schéma des sites et ports peut constituer une base de communication sur la répartition de l'offre de services par filière et par territoire.

#### 1.2.4 Par l'adoption d'une charte transparente des droits et obligations de l'occupant

La plupart des occupations actuelles correspondent à des accords anciens et qui ont fait l'objet de reconduction sans adaptation aux nouvelles caractéristiques de la logistique fluviale.

<sup>1</sup> Extrait du Rapport 2001 en Annexe

L'intérêt est de s'inspirer des pratiques réalisées dans d'autres pays (Belgique) pour établir des règles d'occupation adaptées sur le plan des procédures et des tarifs.

#### **1.2.5 Par la promotion de modèles économiques de gestion de sites fluviaux**

Pour initier le développement de nouvelles délégations, il est utile de pouvoir présenter aux délégataires des modèles économiques de référence présentant les conditions de valorisation de prestations en bord à voie d'eau (manutention, pré ou post transport, entreposage, prestations logistiques...). Il s'agirait de véritables business plans de référence permettant à des entrepreneurs de s'engager dans l'offre de services dont les applications fluviales restent mal connues. C'est un peu ce qui se pratique dans le commerce avec les informations fournies dans le cadre de franchises.

#### **1.2.6 Par une évolution des quais en gestion directe**

Les quais sans occupant attiré (27 sur 133 dans la région) font généralement l'objet d'une utilisation non contrôlée ni tarifée ce qui constitue une concurrence néfaste pour les ports publics. Pour limiter cette nuisance sans supprimer des équipements utiles au transfert modal des trafics pauvres (matériaux), un nouveau type de contrat d'occupation, ponctuel et de très courte durée, gagnerait à être mis en place (avec réservation sur Internet). Toute utilisation ponctuelle devra faire l'objet de redevances. L'important sera aussi de promouvoir toute solution de délégation durable à des porteurs de trafic.

#### **1.2.7 Par l'adaptation des contrats aux transporteurs et prestataires logistiques**

Les flux des transporteurs et prestataires logistiques, sont plus changeants, dans leur nature et leur localisation, que ceux des industriels. Dans un contexte d'externalisation logistique et de renforcement des activités de ces prestataires, l'offre logistique fluviale régionale doit s'adapter en proposant des contrats d'occupation de courte durée ou multisites et faciles d'utilisation.

#### **1.2.8 Par le renforcement contractuel et l'allègement des procédures**

L'emploi des sites fluviaux doit être facilité sur le plan des procédures tout en étant contractuellement encadré pour éviter les dispersions et les concurrences inutiles. L'encadrement contractuel gagnerait également à prévoir des engagements d'activité et de transfert modal comme cela se pratique dans d'autres pays.

#### **1.2.9 En privilégiant l'octroi de COT avec droits réels**

Le principe d'occupation temporaire est bien adapté aux caractéristiques des investisseurs privés dès lors que ceux-ci sont assurés de pouvoir amortir leurs investissements et de bénéficier de niveaux de tarification qui tiennent compte de leurs engagements.

#### **1.2.10 En privilégiant les candidatures de professionnels du transport**

Le développement d'activités logistiques portuaires nécessite un savoir-faire propre aux professionnels de transport et il est opportun de les privilégier dans tout renouvellement d'implantation pour renouveler et consolider les activités fluviales dans le Nord – Pas de Calais.

#### **1.2.11 En privilégiant les délégations aux opérateurs travaillant en réseau**

La gestion de concessions publiques nécessite une capacité d'investissement importante pour répondre aux besoins d'équipements, d'offre de service et de couverture géographique des principaux chargeurs.

La capacité financière, le savoir-faire, le réseau doivent figurer parmi les critères de sélection des candidats pour la gestion des équipements publics.

#### **1.2.12 En optimisant la gestion des redevances et la durée des concessions**

La durée et la redevance des délégations doivent être modulées en fonction du niveau d'investissement et des engagements contractuels de l'occupant.

#### **1.2.13 En révisant les domaines de concession**

Les Chambres de Commerce et d'Industrie ne peuvent statutairement intervenir en tant que concessionnaire que dans leur compétence territoriale comme peuvent l'être les structures intercommunales.

Cela paraît relativement étroit aujourd'hui notamment pour la CCI de Lille qui entend conforter ses lignes par des sites portuaires proches de ses principaux clients. Dans ce contexte, il paraît opportun d'identifier les conditions d'une évolution statutaire permettant à cet opérateur d'intervenir directement sur d'autres ports.

Sur un plan général, il devrait être possible de déléguer un ou plusieurs sites portuaires à un opérateur transport public ou privé situés dans des agglomérations différentes.

Le repositionnement des délégations vers des prestataires de transport et de logistique passe par une offre plus flexible d'un ou plusieurs sites portuaires à déléguer dans le cadre d'un même contrat

#### **1.2.14 Par la promotion immobilière des espaces en bord à voie d'eau**

La promotion immobilière des espaces en bord à voie d'eau est indispensable pour renouveler et revaloriser son occupation.

L'offre de sites en convention d'occupation, de bâtiments doit faire l'objet de publications et de promotion régulière à l'image de ce qui se pratique dans l'immobilier d'entreprise traditionnelle.



### 1.3 LE SCENARIO DE DEVELOPPEMENT CIBLE

Ce scénario volontariste ciblé complète l'action en matière de gestion par un engagement en matière d'innovation technique, de multimodalité et de valorisation de l'interface maritime régionale. Il prévoit une action ciblée en faveur de la maîtrise foncière et de l'aménagement de quelques sites fluviaux stratégiques. Le soutien au transfert modal et à l'utilisation des modes de transport alternatif nécessite la mise en œuvre d'une politique régionale en faveur d'équipements de manutention et de multimodalité innovants.

#### 1.3.1 Faciliter l'accès des gros chargeurs au grand gabarit

##### 1.3.1.1 Contribuer au financement d'installations terminales

Pour de nombreux chargeurs, le transport fluvial n'est compétitif que s'il peut être réalisé sur des convois de 1300 t ou davantage, avec un coût de transport final le moins élevé possible. Les implantations éloignées du canal sont pénalisées par le coût du transport routier final et l'on identifie l'intérêt de développer des installations au plus près de la voie d'eau notamment pour les matériaux et les déchets.

##### 1.3.1.2 faciliter la massification pour les chargeurs situés sur le petit gabarit

Certains chargeurs aux flux massifs sont situés sur le gabarit Freycinet et ne bénéficient pas de la compétitivité du grand gabarit, comme Roquette, Stora ou Carrières du Boulonnais. L'intérêt est de faciliter l'investissement de ces chargeurs dans des convois de barges au gabarit Freycinet.

#### 1.3.2 Innover pour la productivité de la manutention

Le coût de la rupture de charge est un frein à l'utilisation du transport fluvial. C'est en ce sens que les efforts doivent porter en priorité sur la réalisation d'interfaces bien adaptées aux flux actuels et futurs. L'objectif est de promouvoir la réalisation d'installations de manutention automatisée notamment pour les chargeurs industriels aux flux massifs. Cela peut concerner l'aide au financement d'oléoducs ou de bandes transporteuses, ou, de façon plus ambitieuse, la recherche de solutions plus innovantes permettant de décharger des convois fluviaux de façon automatique (comme cela peut se pratiquer pour les trains à trémie). Il peut aussi s'agir d'équipements de manutention horizontale dans la perspective d'un développement du transport maritime à courte distance et du fluvio-maritime.

#### 1.3.3 Faciliter la réalisation d'embranchements ferroviaires sur les ports fluviaux

La plupart des chargeurs aux flux massifs disposent d'un embranchement ferroviaire particulier. Le renforcement de la multimodalité des ports fluviaux leur permettrait de consolider leurs relations avec les chargeurs et les ports maritimes et d'élargir leur hinterland

en captant des flux destinés à des régions « non mouillées ». C'est aussi l'occasion de développer leur offre de service en tant qu'opérateur de transport en profitant de la libéralisation en cours du transport ferroviaire. Le concédant gagnerait dans cette perspective à valoriser les statistiques de flux ferroviaires générés par les sites et ports fluviaux dans un souci de contribution indirecte au transfert modal.

#### 1.3.4 Conforter la modernisation des ports majeurs existants

La couverture du territoire régional en équipements de manutention de conteneurs est bien engagée à Lille (Lille, Halluin), Delta3, Valenciennes-Prouvy, Arques et Béthune. Il s'agira à l'avenir de favoriser la modernisation et l'extension foncière de ces ports.

Pour le Port de Lille, il s'agit de veiller avec intérêt au devenir des zones industrielles situées en amont du site de Lille, en particulier vers Loos, Lomme et Sequedin.

Pour le Port de Béthune, il semble opportun de prévoir une extension des zones logistiques attenantes au port (en amont et sur les 2 rives).

Pour le Valenciennois, le site de Prouvy ne peut être étendu.

#### 1.3.5 Compléter la couverture du territoire en équipements structurants

Le complément d'équipement concernerait en priorité les sites à proximité des industries automobiles et des zones générant d'importants flux de marchandises « unitisées » internationales (conteneurs et remorques). L'objectif doit être d'adosser l'accroissement de l'offre fluviale à des flux structurants de l'industrie automobile d'une part et à la forte croissance des produits conteneurisés d'autre part. En développant l'offre fluviale destinée à ces secteurs, on renforce le transfert modal au profit du fluvial dans son ensemble.

On pense principalement à Lambres les Douai, Saint Saulve et Bouchain pour l'automobile et Dunkerque pour les flux unitisés. La possibilité de disposer d'équipements dédiés aux barges à proximité immédiate des terminaux conteneurs et RoRo du port Ouest de Dunkerque est aussi à étudier.

- La réalisation d'un équipement multimodal et d'une zone d'activité attenante à Lambres les Douai permettrait de répondre aux importants besoins d'approvisionnement, de consolidation logistique et de distribution de la filière automobile locale et régionale.
- Le développement du port de Saint Saulve s'inscrit dans la dynamique des zones industrielles Est du Valenciennois et particulièrement des sites d'Onnaing et de Feignies.
- A Bouchain, les besoins immédiats de chargeurs locaux aux flux massifs (EDF Bouchain, Glaverbel Aniche), nécessitent la réalisation d'un quai de transbordement qui pourrait être situé au nord de la ville près d'un des terrains de dépôt VNF. A cela s'ajoute l'intérêt d'installations susceptibles d'être utilisées par Sevelnord ou Causse Wallon mais aussi par les sites logistiques du Cambrésis. La pertinence commerciale de ce quai est cependant contrariée par des difficultés de localisation, de topographie et d'accessibilité et une étude de localisation préalable est à prévoir.
- L'aménagement de facilités de transbordement fluviales à proximité du terminal conteneurs et short-sea au port de Dunkerque est à étudier pour développer la part du combiné fluvial dans la desserte terrestre du port. Ce terminal répondrait aux mêmes fonctions que le dry port réservé au combiné ferroviaire.

### **1.3.6 Adopter des techniques, procédures, tarifications, facilitées pour la voie d'eau**

Le transport combiné fluvial occupe une place réduite dans la desserte maritime régionale, en particulier pour les conteneurs et les remorques. En complément de l'investissement sur le relèvement des ponts, il est important de favoriser les innovations permettant de réduire les charges de manutention dans les ports maritimes « mouillés » que sont Dunkerque et Calais. L'objectif est de pratiquer une discrimination positive en faveur de la voie d'eau pour limiter la part routière de la desserte des trafics conteneurs. Cela passe par des tarifs de manutention préférentiels, des horaires adaptés, des procédures plus souples. Cela peut également passer par l'utilisation de techniques de manutention horizontale permettant de réduire le coût de la manutention entre le terminal et la barge.

### **1.3.7 Renforcer la tarification et le mode de perception**

Les ports et quais doivent disposer de ressources régulières leur permettant d'être entretenu et modernisé. On note qu'il n'existe pas de péage sur les camions et wagons qui utilisent les infrastructures contrairement à ce qui se pratique en Belgique<sup>2</sup>.

La taxe actuelle de transbordement fluvial est aujourd'hui le plus souvent intégrée dans un prix global de services logistiques.

Dans un contexte de forte concurrence, la taxe de transbordement fluvial n'est pas véritablement appliquée par les gestionnaires ce qui pose problème pour le renouvellement de l'équipement. Dans les petits ports, elle n'est pas toujours perçue compte tenu des coûts et difficultés de perception.

Une harmonisation des taxes de transbordement et un changement de leur mode de perception en Nord Pas de Calais au profit des ports concédés et délégataires de convention d'occupation temporaire méritent d'être étudiés. Cette taxe resterait modulable selon la nature et la valeur de la marchandise. Compte tenu du coût et des difficultés de la perception de cette taxe de transbordement par les gestionnaires de ports et quais publics, il est opportun d'envisager sa perception par VNF en même temps que les péages d'accès au réseau fluvial comme la Douane perçoit actuellement les droits de port navire dans les ports maritimes. VNF reverserait l'intégralité de cette taxe aux ports qui lui en auraient délégué la perception.

## **1.4 LE SCENARIO VOLONTARISTE**

**Ce scénario volontariste est principalement constitué d'actions en faveur de l'aménagement d'importantes réserves foncières, du financement de sociétés de capitalisation en faveur d'investissements immobiliers et d'infrastructures sur le domaine public fluvial.**

<sup>2</sup> Voir Annexe Port Autonome de Namur

La maîtrise foncière des espaces en bord à voie d'eau conditionne l'implantation d'espaces logistiques capables de renforcer cette spécialité économique régionale dans le prolongement de ce qui existe en Belgique.

### **1.4.1 L'affirmation d'une vocation logistique régionale durable**

Cela passe par l'affirmation d'une vocation logistique régionale, créatrice de richesse et d'emplois. Cette vocation doit en priorité s'affirmer en complémentarité de modes de transport alternatifs à la route que sont la voie d'eau, le rail et le maritime.

L'important est de privilégier le développement d'espaces logistiques en bord à voie d'eau, en tant que sites alternatifs à ceux situés au bord de l'autoroute A1.

### **1.4.2 Un portage foncier concerté au service de cette ambition logistique**

Cette orientation se traduirait par la signature d'une convention entre VNF, la Région et les Communautés situées en bord à voie d'eau, s'engageant à privilégier le développement d'espaces logistiques et économiques (de plus de 30ha) en bord à voie d'eau.

Cette convention confierait à l'EPF le soin de réaliser le portage foncier nécessaire à la réalisation de zones logistiques prévues au schéma d'Aménagement des Ports et Sites fluviaux du Nord Pas de Calais.

Les friches industrielles en bord à voie d'eau seraient les premières concernées par cette démarche.

### **1.4.3 Privilégier la maîtrise d'ouvrage d'espaces logistiques en bord à voie d'eau**

Le portage foncier de l'EPF doit être relayé rapidement par la mise en place de structures d'aménagement capables de réaliser, d'aménager et d'exploiter ces espaces logistiques.

Ces espaces logistiques se caractériseraient par la disponibilité conjointe de terrains d'implantation et d'équipements fluviaux (quai) bien desservis par la route et si possible le rail.

L'aménagement et la gestion d'espaces logistiques comprenant des équipements intermodaux gagneraient à faire l'objet de guides de référence pour familiariser les investisseurs avec ce type d'investissement spécialisé.

### **1.4.4 Elargir les espaces fonciers des ports existants**

Pour les zones portuaires de taille importante, il est essentiel d'élargir les conditions possibles d'implantation en complétant les espaces du domaine public fluvial par des terrains complémentaires d'implantation.

Les schémas d'aménagement de ces zones doivent privilégier les statuts publics en bord à voie d'eau pour être en mesure de privilégier les utilisateurs effectifs du fluvial sur ces sites. Il n'est par contre pas exclu que d'autres terrains de proximité plus éloignés du bord à canal soient réservés à la vente pour des entreprises logistiques susceptibles d'utiliser la voie d'eau ou le rail.



#### 1.4.5 Disposer de sites d'implantation d'opportunité

Seuls les sites fluviaux disposant de surfaces minimales en arrière de leurs quais ont réussi à développer des activités à valeur ajoutée (entreposage) leur permettant d'amortir et de renouveler leurs équipements. Le développement de la logistique bord à voie d'eau nécessite la mise en œuvre d'un programme de réserve ou de reconquête foncière susceptible d'attirer de nouveaux trafics et opérateurs.

Il s'agit de réaliser des acquisitions foncières permettant de répondre à des demandes d'implantation de chargeurs ou transporteurs générateurs d'importants flux. Ils ne sont pas qualifiés de structurants dans la mesure où ils sont proches d'équipements structurants existants ou prévus, et peuvent faire l'objet d'une autre affectation.

##### 1.4.5.1 Des sites d'opportunités à court terme

Ces sites peuvent être aménagés d'ici 2010 :

- **Le site d'Annay** (Lens - 55 ha) présente un intérêt pour le développement des activités hydrocarbures et chimie. Il est proche de Harnes et Dourges et devrait vraisemblablement être spécialisé pour ne pas générer de concurrence portuaire inutile.
- **Le site de Cantin** (Douai - 37 ha) est compris dans le périmètre d'une zone d'activité dont la réalisation est prévue au SCOT. Il est cependant un peu excentré par rapport aux principaux générateurs de flux du Douaisis.

##### 1.4.5.2 Des sites d'opportunités à moyen / long terme

Il s'agit de sites pouvant être aménagés comme pôle logistique et fluvial vers 2020 si aucun n'autre projet n'y est réalisé d'ici là :

- La zone d'activité **Comines Parc Schuman** présente l'intérêt d'être l'une des rares zones proche de la voie d'eau prévue au SDAU de la métropole. Son développement en tant que pôle de consolidation de flux pourrait être limitée par une localisation excentrée par rapport aux générateurs de flux de l'agglomération lillois et un possible effet frontière.
- Le site **d'Ostricourt Noyelles – Godault** présente une réserve foncière très importante et bien desservie. Déjà identifié comme extension possible de Delta3, son avenir dépend de la reconversion de Metaleurop.
- Les réserves foncières de **Carvin** (110 ha) présentent également l'intérêt de leur bonne desserte. Elles sont, comme Annay, très proches des équipements de Harnes et Delta3.

#### 1.4.6 Aménager de nouveaux sites fluviaux structurants en bord à canal

Dans le cadre d'une vocation logistique affirmée de la région Nord - Pas de Calais, ce scénario prévoit la valorisation d'importants espaces en bord à canal permettant de fixer de nouvelles activités logistiques.

##### 1.4.6.1 Des espaces logistiques régional structurants

- Le projet de **Marquion** est lié à la réalisation de **Seine-Nord**. L'importance des disponibilités foncières identifiées (1 650 ha) permet d'envisager le développement d'un

port d'intérêt eurorégional où seraient concentrés des services fluviaux et de ferroutage dans une vaste zone d'implantation d'entrepôts.

- La réalisation d'une plate-forme portuaire spécialisée pour les automobiles et la sidérurgie à **Mardyck** (802 ha) peut représenter un atout majeur pour le **développement du Port de Dunkerque** sur ces trafics ainsi que sur le cabotage maritime et les conteneurs.
- Proche du tracé de la future **autoroute A24**, le site de **La Bassée** présente sur près de 200 ha un potentiel d'activité intéressant dans la perspective d'un développement des activités logistiques de la métropole vers le Sud-Ouest.

##### 1.4.6.2 Des projets à long terme

Ces projets correspondent à une échéance beaucoup plus lointaine, vers 2030 ou au-delà. Leur réalisation permettrait, dans l'hypothèse du développement des autres projets cités précédemment, de compléter ou renforcer le maillage régional en équipements logistiques structurants.

- Près d'Isbergues, le site de **St Venant** (180 ha) pourrait accueillir un centre de distribution européen, alimenté par le port de Dunkerque.
- Le développement d'espaces logistiques fluviaux à **Bouchain** (49 ha) permettrait à l'agglomération de Valenciennes de fixer des implantations de centre européens de distribution intéressés par les facilités portuaires mais aussi par l'offre régulière de transport fluvial liée à la présence d'importants générateurs de flux comme l'automobile.

#### 1.4.7 Disposer d'un Outil de Financement du développement du domaine fluvial

De nouveaux ports et sites fluviaux doivent pouvoir être créés en Nord - Pas de Calais à l'initiative de chargeurs ou transporteurs privés sur un modèle proche de ce qui existe en Flandres où le privé ne pré-finance directement que 20% de l'équipement sous réserve qu'il s'engage à louer le site sur une durée contractuelle de 10 à 15 ans.

Il ne s'agit pas véritablement d'une subvention de la Région Flandres dans la mesure où l'équipement reste la propriété de la structure délégante et maître d'ouvrage de l'infrastructure. On identifie bien l'intérêt d'une structure financière à vocation publique permettant de pré-financer des terrains, des infrastructures fluviales à louer.

A titre d'exemple, VNF a créé une filiale immobilière à Lyon Confluent pour valoriser son patrimoine foncier et réaliser des aménagements (construction de bureaux) en partenariat avec des promoteurs. Une structure comparable serait envisageable dans le Nord - Pas de Calais.

#### 1.4.8 Favoriser des projets de transport fluvial innovants vers Dunkerque

Les trafics de remorques routières et de véhicules neufs représentent d'importantes perspectives en raison du développement de Dunkerque sur le cabotage maritime et de la vitalité de l'industrie automobile régionale. Le positionnement de la voie d'eau sur ces trafics à valeur ajoutée nécessite la mise en place de navires et d'équipements de manutention adaptés. Sur le plan régional, l'intérêt serait d'initier et de soutenir des projets innovants permettant d'établir des relations régulières compétitives entre Dunkerque et des agglomérations à fort potentiel comme Lille et Valenciennes.

## 2. LE PLAN D' ACTIONS DES DIFFERENTS SCENARIOS

Les trois scénarios présentent la particularité de ne pas être exclusifs les uns des autres.

Ils traduisent bien trois niveaux d'engagements en faveur d'une logistique durable privilégiant un transport multimodal développé principalement en bord à canal sur un domaine public fluvial à optimiser et à développer.

Le scénario de gestion optimisée est centré sur un objectif d'adaptation de l'utilisation du domaine public fluvial, des quais et ports fluviaux aux besoins d'aujourd'hui et de demain. L'important est d'accroître son utilisation par les gestionnaires actuels les plus dynamiques et d'attirer en plus de nouveaux opérateurs susceptibles de générer du transfert modal.

Les thèmes des actions prévues sont centrés sur l'évolution de la gestion d'un pôle de responsabilités « Domaine Portuaire et Fluvial » en charge des délégations des ports, quais et espaces du domaine public fluvial.

- ⇒ La Gestion Dynamique des Délégations
- ⇒ L'Evolution des Contrats de Délégation
- ⇒ La Gestion des Délégués & l'évolution des Périmètres
- ⇒ La Promotion et la Communication sur l'intérêt du domaine portuaire et fluvial

Le scénario de développement ciblé est centré sur la poursuite des aménagements portuaires adaptés aux enjeux commerciaux et environnementaux de développement portuaire et de transfert modal. L'important est en effet que sont :

Il comprend essentiellement des cofinancements centrés sur :

- ⇒ L'adaptation et le développement d'embranchements et de solutions fluviales « gros chargeurs »
- ⇒ La modernisation des ports majeurs de la Région
- ⇒ La poursuite de la couverture territoriale du territoire pour des raisons d'adaptation de capacité (Valenciennes) ou de ciblage sur les débouchés moteurs de l'industrie automobile (Lambres les Douai, St-Saulve, Bouchain) ou du transport international de marchandises unitisées (conteneurs et remorques) tels que Dunkerque ou Lille et Dourges.
- ⇒ Le développement des infrastructures ferroviaires des sites portuaires

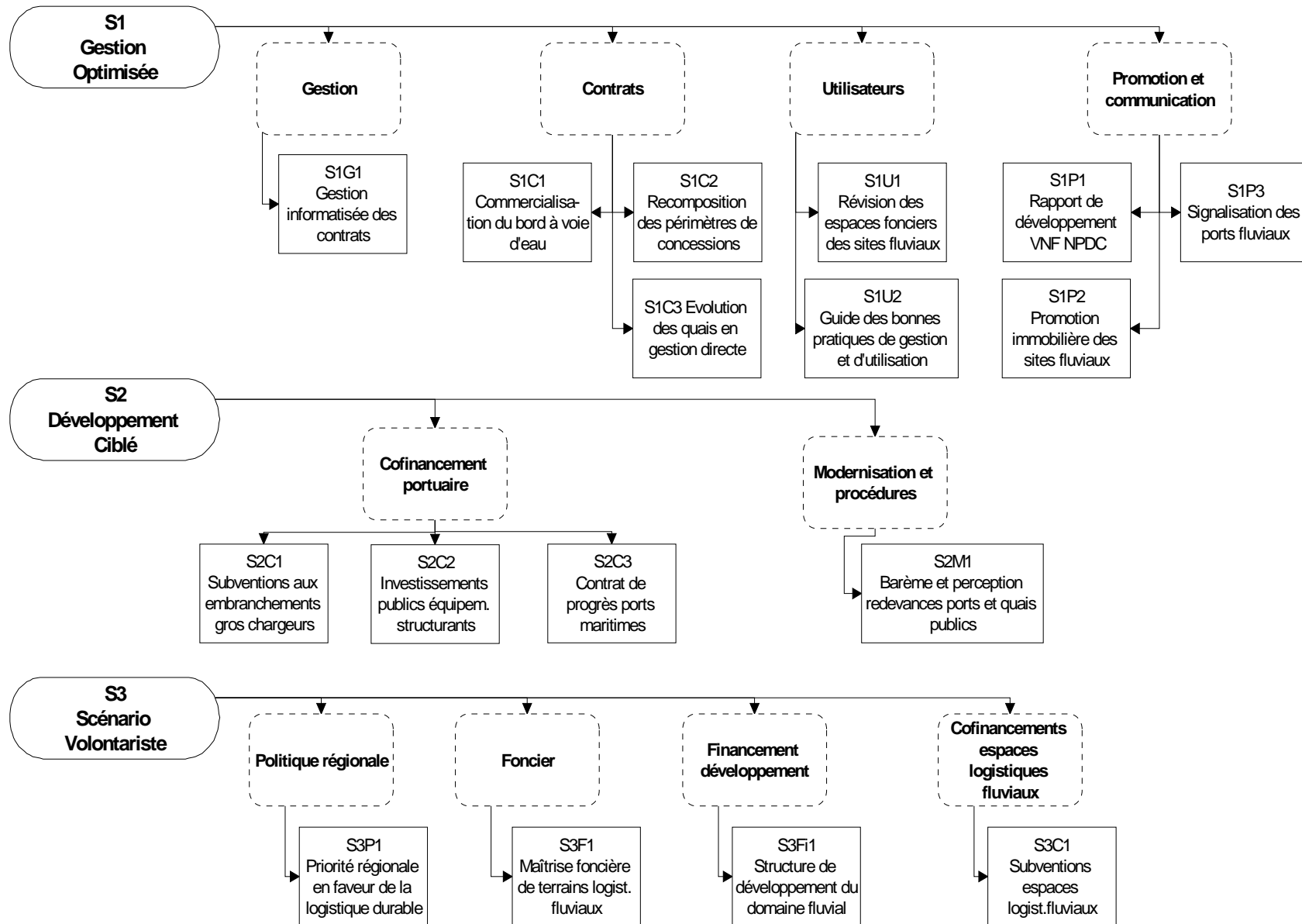
Le scénario volontariste est basé sur une volonté politique de faire de la logistique durable, une filière d'excellence régionale génératrice de nouveaux emplois notamment par l'implantation de nouveaux centres logistiques de distribution internationaux utilisant en priorité les modes alternatifs à la route. Ce scénario volontariste comprend :

- ⇒ Une politique régionale de promotion de la filière logistique durable régionale pour l'accueil de nouvelles implantations logistiques
- ⇒ Une composante de maîtrise foncière centrée sur la valorisation économique du domaine et des espaces en bord à voie d'eau
- ⇒ Le développement d'un mode de financement partenarial des acquisitions foncières, des aménagements portuaires et des solutions de transport fluvial innovantes
- ⇒ L'appui en faveur de l'aménagement d'espaces logistiques fluviaux de taille significative

Un Schéma permet de visualiser les orientations majeures des 3 scénarios qui sont ensuite démultipliées en fiches actions.

- ⇒ Scénario de Gestion Optimisé soit 4 Orientations et 9 Fiches Actions
- ⇒ Scénario de Développement Ciblé soit 2 Orientations et 4 Fiches Actions
- ⇒ Scénario Volontariste soit 4 Orientations et 4 Fiches Actions

**LE PLAN D'ACTIONS DES DIFFERENTS SCENARIOS**



Les trois scénarios sont déclinés en orientations et fiches actions en fonction des résultats d'entretiens avec les différents partenaires à chaque étape du montage de projets. L'engagement de principe des partenaires restera déterminant pour une plus grande précision dans les modalités de mise en œuvre

## 2.1 LE PLAN D'ACTION DE GESTION OPTIMISEE

### 2.1.1 Gestion : L'évolution du mode de gestion des contrats d'occupation

#### 2.1.1.1 Action S1G1 : Gestion informatisée des contrats d'occupation des ports et quais

<b>Action de Gestion Optimisée S1G1 : GESTION INFORMATISEE DES CONTRATS D'OCCUPATION DES PORTS ET QUAIS</b>	
<b>CHEF DE PROJET : VNF Direction de Lille</b>	ADVE
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : REGION &amp; DRE NORD - PAS DE CALAIS</b>	
<b>L'origine de l'action</b> La mise en place d'une gestion informatique des quais et ports intérieurs au niveau de VNF devrait permettre d'anticiper les renouvellements de contrats d'occupation et de disposer en permanence d'une information sur l'état et l'activité de chaque équipement.	
<b>Les Enjeux et Objectifs :</b> ⇒ <b>Développer une gestion proactive des contrats d'occupation</b>	
<b>Le Contenu de l'Action :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recherche d'une solution informatique de gestion des contrats d'occupation (de type bases de données professionnelles telles que logiciel pour syndic, administrateur de biens ou immobilier d'affaires)</li> <li>• Etude des possibilités d'adaptation au système informatique VNF en adéquation avec le logiciel SCOT en cours d'évolution</li> <li>• Mise en ligne des documents administratifs (déclaration statistique, demande de renouvellement)</li> <li>• Information promotionnelle en ligne sur les sites vacants ou prochainement libérés</li> </ul>	
<b>LE PLAN D' ACTIONS</b> Etude de Faisabilité technique sur la base des objectifs fixés Montage & Gestion de Projet Communication aux Subdivisions pour alimentation en ligne de la base de données et sur l'intérêt de suivre les indicateurs de gestion du domaine fluvial	
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : Avant Décembre 2006</b>	

### 2.1.2 Contrats : L'évolution des contrats d'occupation et promotion

#### 2.1.2.1 Action S1C1 : Commercialisation du bord à voie d'eau

<b>Action de Gestion Optimisée S1C1 : COMMERCIALISATION DU BORD A VOIE D'EAU</b>	
<b>CHEF DE PROJET : VNF Direction de Lille</b>	ADVE
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : REGION &amp; DRE NORD - PAS DE CALAIS</b>	
<b>L'origine de l'action</b> Le recul des implantations industrielles, le développement des échanges internationaux, le processus d'externalisation logistique des chargeurs donnent un rôle accru aux transporteurs et organisateurs de transport dans l'organisation de la chaîne logistique. L'important est de pouvoir accueillir un plus grand nombre d'entreprises de transport et de logistique en tant que délégataires de quais fluviaux. Les flux des transporteurs et prestataires logistiques, sont plus changeants, dans leur nature et leur localisation, que ceux des industriels. Pour tirer profit de cette évolution structurelle et attirer ces nouveaux générateurs de flux, l'offre logistique fluviale régionale doit s'adapter en proposant des contrats d'occupation de courte durée ou multisites et faciles d'utilisation.	
<b>Les Enjeux et Objectifs :</b> <b>Multiplier l'implantation d'entreprises de transport et de logistique en bord à quai pour faciliter le transfert modal et contribuer à la diversification des trafics fluviaux</b> <b>Moderniser la relation contractuelle</b>	
<b>Le Contenu de l'Action :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude des conditions d'adaptation des pratiques des ports belges de délégation (Concessions Port de Namur par exemple) à la réglementation nationale.</li> <li>• Adaptation des Modes d'Appel à Intérêt, des bases de tarification des redevances</li> <li>• Simplification et Adaptation des contrats d'occupation</li> </ul>	
<b>LE PLAN D' ACTIONS</b> Etude de Faisabilité – Montage et Gestion de Projet - Simplification et Adaptation des contrats Action de gestion optimisée liée aux autres fiches.	
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : Avant Décembre 2006</b>	



2.1.2.2 Action S1C2 : Recomposition des périmètres de concessions

Action de Gestion Optimisée S1C2 : RECOMPOSITION DES PERIMETRES DE CONCESSIONS	
CHEF DE PROJET : VNF Direction de Lille & REGION	ADVE
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : DRE NORD - PAS DE CALAIS / CCI Concessionnaires</b>	
<b>L'origine de l'action</b> Dans une perspective de développement du transport fluvial, il est important de favoriser l'émergence et le développement d'opérateurs fluviaux intégrés en charge de plusieurs sites sur le bassin du Nord Pas de Calais. Les Chambres de Commerce et d'Industrie ne peuvent statutairement intervenir de droit en tant que concessionnaire que dans leur compétence territoriale comme peuvent l'être les structures intercommunales. Cela paraît relativement étroit aujourd'hui notamment pour la CCI de Lille qui entend conforter ses lignes fluviales par la gestion de sites portuaires proches de ses principaux clients. Cette évolution doit pouvoir être mise en place à l'occasion de la régionalisation des ports fluviaux. Cette prise de compétence doit s'accompagner, dans la mesure du possible, d'une restructuration de certains périmètres de concessions permettant l'émergence d'opérateurs fluviaux significatifs à l'échelle du territoire du Nord - Pas de Calais.	
<b>2Les Enjeux et Objectifs :</b> Développement de réseaux intégrés d'opérateurs fluviaux à l'échelle du territoire Régional.	
<b>Le Contenu de l'Action :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Etude de faisabilité d'évolution des périmètres des concessions existantes<sup>3</sup></li> <li>o Concertation sur les recompositions de concessions portuaires à réaliser dans le prolongement de la décentralisation (élargissement territorial des concessions, recomposition de concessions à l'échelle du Nord Pas de Calais)</li> <li>o Recueil de Candidatures de concessionnaires existants pour une révision des périmètres de concessions</li> <li>o Concertation locale</li> <li>o Proposition de Réaménagement des périmètres dans le respect des obligations de mise en concurrence initiale.</li> </ul>	
<b>LE PLAN D' ACTIONS</b> Etude de Faisabilité Juridique sur la base de cas identifiés Montage & Gestion de Projet	
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : Avant Décembre 2007</b>	

2.1.2.3 Action S1C3: Evolution des quais en gestion directe

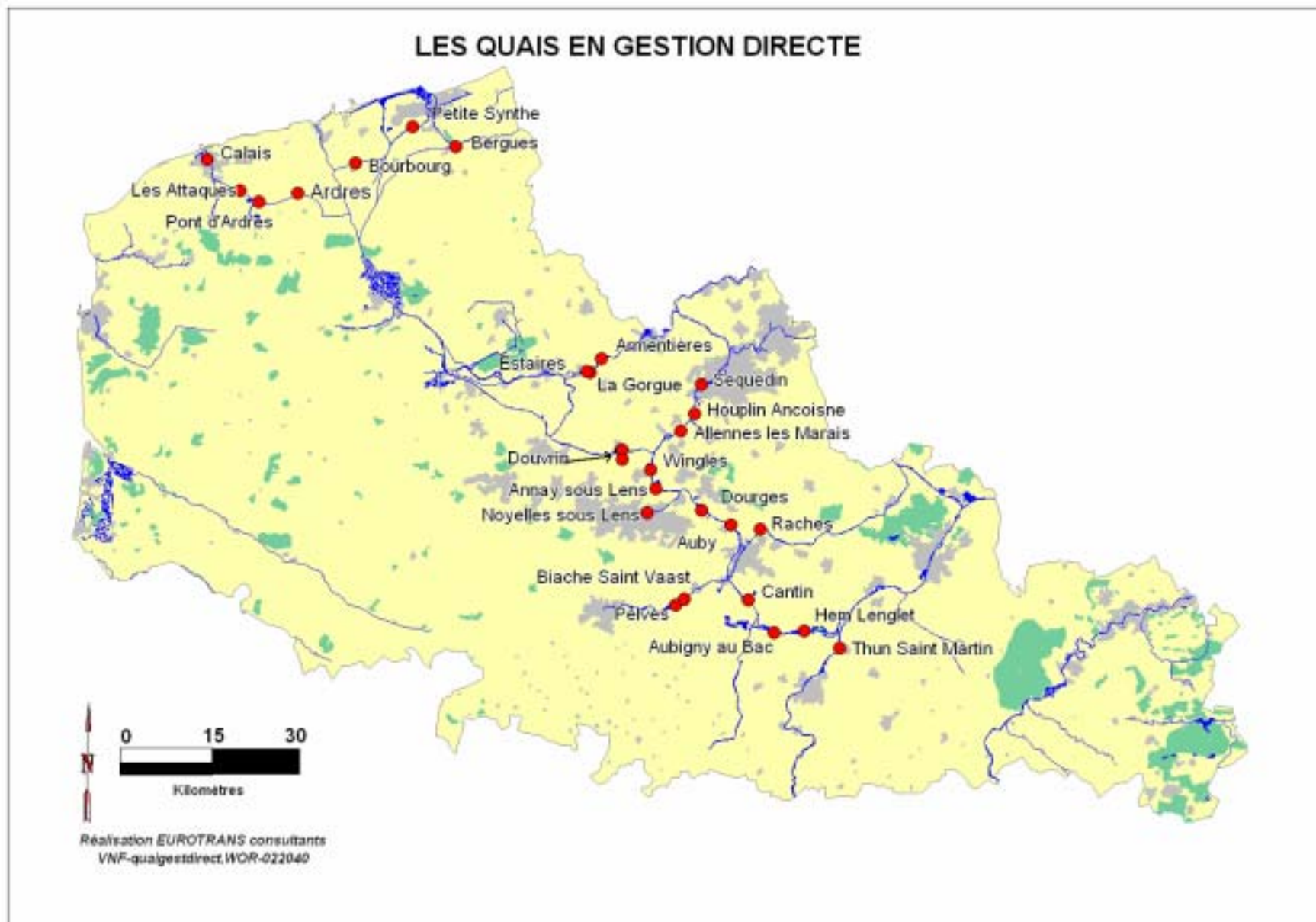
Action de Gestion Optimisée S1C3 : EVOLUTION DES QUAIS EN GESTION DIRECTE	
CHEF DE PROJET : VNF Direction de Lille	ADVE
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : REGION NORD PAS DE CALAIS – DRE NORD - PAS DE CALAIS</b>	
<b>L'origine de l'action</b> Les quais sans occupant attiré (27 sur 133 dans la région) font généralement l'objet d'une utilisation non contrôlée ni tarifée ce qui constitue une concurrence néfaste pour les ports publics. Pour remédier à cette situation, on identifie bien l'intérêt de promouvoir 2 types d'actions. Une recherche active d'utilisateurs réguliers de ces quais et espaces fluviaux d'une part et à défaut la contractualisation souple de son usage pour des transferts modaux ponctuels sur la base d'un nouveau type de contrat d'occupation, ponctuel et de très courte durée (avec réservation sur Internet). La localisation des quais en gestion directe fait l'objet de la carte suivante.	
<b>Les Enjeux et Objectifs :</b> Faciliter l'implantation de nouveaux opérateurs en bord à voie d'eau Valoriser le potentiel foncier et multimodal des quais en gestion directe Faire du Bord à voie d'eau un espace d'implantation privilégié par les générateurs de trafic	
<b>Le Contenu de l'Action :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Analyse de la valeur des quais en gestion directe (vérification technique)</li> <li>o Initiation d'une démarche d'agent immobilier pour la promotion de ces quais pour promotion d'une occupation temporaire longue durée.</li> <li>o En cas d'inoccupation régulière, tarification incitative en fonction de l'utilisation du transport fluvial (prix bas si trafic fluvial, prix du marché sinon)<sup>4</sup></li> <li>o Mise en agence immobilière des quais (2 agences + CCI + Communautés d'agglomération)</li> </ul>	
<b>LE PLAN D' ACTIONS</b> Etude des contrats et modes d'application souples. Communication aux subdivisions sur la facilité et l'obligation du recours au contrat pour l'utilisation des quais en gestion directe.	
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : Avant Décembre 2006</b>	

<sup>3</sup> Cette étude pourrait être menée dans le cadre des travaux d'assistance technique et juridique réalisés pour la Région Nord – Pas de Calais dans la perspective de la régionalisation des ports fluviaux.

<sup>4</sup> dans le respect de la structure nationale des tarifs VNF



Carte 1 Localisation des Quais en Gestion Directe par VNF dans le Nord Pas de Calais : Source VNF



**2.1.3 Utilisateurs : Espaces fonciers des sites fluviaux et bonnes pratiques**

2.1.3.1 Action S1U1 : Révision des espaces fonciers des sites fluviaux

<b>Action de Gestion Optimisée S1U1 : REVISION DES ESPACES FONCIERS DES SITES FLUVIAUX</b>
<b>CHEF DE PROJET : VNF Direction de Lille &amp; REGION</b> <span style="float: right;">ADVE</span>
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : DRE NORD PAS DE CALAIS</b>
<p><b>L'origine de l'action</b> Le domaine fluvial géré et utilisé est aujourd'hui particulièrement stable. Il est opportun, en tant que gestionnaire d'un patrimoine et d'un mode de transport de se mettre en position de vente, déclassement ou de recherche d'opportunités foncières. Pour développer les implantations économiques et logistiques en bord à quai plus favorable à l'utilisation du transport fluvial, il est opportun d'acquérir des espaces complémentaires aux quais situés le long des canaux les plus performants. L'important est de faire vivre ce patrimoine en fonction de l'évolution des territoires et de ses perspectives de valorisation et d'utilisation pour le transport fluvial et les activités économiques et logistiques. On peut aussi s'interroger avec chaque utilisateur sur la pertinence de son espace foncier pour l'activité fluviale. Pour bien exploiter un quai et faire de la valeur ajoutée, il est souvent opportun de disposer d'un espace compris entre 10 et 30 ha et non d'un simple bord à quai de quelques mètres.</p>
<p><b>Les Enjeux et Objectifs :</b> <b>Faire évoluer le patrimoine foncier concédé aux concessions ou susceptibles de faire l'objet d'occupations temporaires dans une perspective de fixer en bord à voie d'eau des activités susceptibles de recourir au transport fluvial</b></p>
<p><b>Le Contenu de l'Action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestion fine des quais et espaces fluviaux le long du canal à grand gabarit.</li> <li>• Identification des besoins fonciers de tous les utilisateurs ou des opportunités de valorisation d'espaces inutilisés</li> <li>• Concertation sur les espaces et quais intéressants pour fixer de nouvelles activités en bord à voie d'eau</li> <li>• Affectation chez VNF d'un budget pour les acquisitions foncières</li> <li>• Contribution dynamique et recherche de valorisation du bord à voie d'eau lors de l'élaboration de documents d'urbanisme (PLU, SCOT)</li> <li>• Concertation avec les Communautés en Charge de ces terrains pour faire évoluer les documents d'urbanisme et faciliter le développement d'espaces économiques spécialisés pour fixer des installations logistiques générant du trafic fluvial</li> </ul>
<p><b>LE PLAN D'ACTIONS</b> Montage et Gestion de Projets Concertation auprès des délégataires &amp; Territoires Elaboration du plan de recomposition foncière Affectation d'un Budget pour Acquisitions Foncières</p>
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : Avant Décembre 2006</b>

2.1.3.2 Action S1U2 : Guide des bonnes pratiques de gestion et d'utilisation

<b>Action de Gestion Optimisée S1U2 : GUIDE DES BONNES PRATIQUES DE GESTION ET D'UTILISATION</b>
<b>CHEF DE PROJET : VNF Direction de Lille</b> <span style="float: right;">ADVE</span>
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : REGION &amp; DRE NORD PAS DE CALAIS</b>
<p><b>L'origine de l'action</b> La gestion du domaine portuaire et fluvial se caractérise aujourd'hui par la primauté donnée au réglementaire et à l'administratif. L'important est de privilégier sur ce pôle de responsabilité, une véritable relation client – fournisseur et un travail sur objectif. Les objectifs de qualité de service, les droits et obligations, les conditions de renouvellement des conventions, les temps de réponse des services de VNF, gagneraient à faire l'objet d'engagements précis figurant sur une charte du client<sup>5</sup> largement débattue et promue auprès des concessionnaires et occupants d'installations portuaires.</p>
<p><b>Les Enjeux et Objectifs :</b> <b>Etablir un guide des engagements respectifs de VNF et du client selon différents modes d'occupations (concessions, conventions d'occupation)</b></p>
<p><b>Le Contenu de l'Action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place de <b>deux groupes de travail</b> chargés d'établir deux chartes de bonnes pratiques de gestion, mise à disposition et utilisation du domaine fluvial : <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ Une charte pour les conventions d'occupation temporaire</li> <li>☞ Une charte pour les concessions portuaires</li> </ul> </li> <li>• Chaque charte doit préciser <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ Les modalités d'occupation et d'autorisation d'occupation</li> <li>☞ Les aides possibles à l'implantation</li> <li>☞ Les engagements respectifs de qualité de relations (délais de réponse aux courriers, réactivité pour les projets commerciaux, contacts...)</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>LE PLAN D'ACTIONS</b> Développement de la Démarche Qualité sur la concertation et l'adoption d'une charte du Client Montage &amp; Gestion de Projet</p>
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : Avant Décembre 2006</b>

<sup>5</sup> à l'instar de ce qui a été mis en place par VNF pour les locations de bâtiments du domaine fluvial (maisons), et sur la base d'autres documents existants tels le « Guide des bons réflexes domaniaux ».

**2.1.4 Promotion et communication**

2.1.4.1 Action S1P1 : Rapport de développement VNF Nord – Pas de Calais

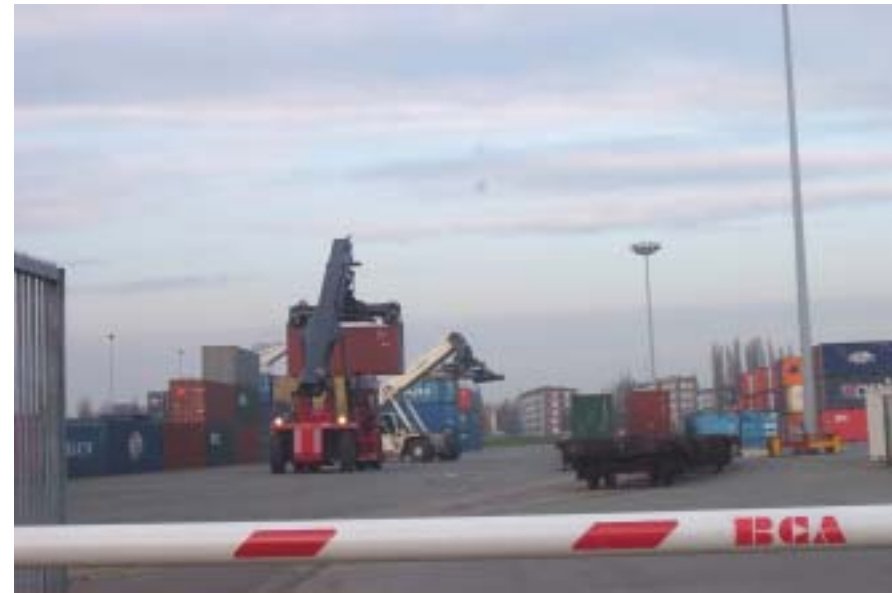
Action de Gestion Optimisée S1P1 : RAPPORT DE DEVELOPPEMENT VNF NORD-PAS DE CALAIS
<b>CHEF DE PROJET : VNF Direction de Lille</b> <span style="float: right;">ADVE</span>
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : REGION &amp; DRE NORD PAS DE CALAIS</b>
<p><b>L'origine de l'action</b></p> <p>Le besoin de présenter l'offre foncière et intermodale fluviale comme localisation de premier ordre pour la localisation d'activités industrielles et logistiques. Tous les générateurs de flux de marchandises doivent être informés sur les équipements et services offerts pour la voie d'eau pour leur activité.</p> <p>Le schéma des sites et ports peut constituer une base de communication sur la répartition de l'offre de services par filière et par territoire. Les rapports annuels constituent ensuite un bilan objectif des résultats obtenus en matière de gestion dynamique des ports et quais fluviaux.</p>
<p><b>Les Enjeux et Objectifs :</b>  <b>Faire de la gestion du domaine fluvial un pôle d'objectifs et de résultats économiques et environnementaux</b>  <b>Collecter et diffuser annuellement l'information relative aux sites portuaires délégués et préciser les résultats vis-à-vis des objectifs de développement d'activité sur les ports et sites fluviaux.</b></p>
<p><b>Le Contenu de l'Action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en ligne d'un document de déclaration d'une page à remplir annuellement par chaque utilisateur (concession, COT) sur l'activité, les projets, les difficultés</li> <li>• Regroupement au niveau des agences commerciales avec ajout d'une page de commentaires</li> <li>• Compilation par la Direction Régionale et réalisation d'un rapport annuel en deux versions (diffusion non contrôlée et diffusion contrôlée)             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Surfaces gérées et déléguées</li> <li>○ Tonnes transbordées, valeur ajoutée, emplois logistiques</li> <li>○ Principaux faits ou projets marquants de l'année écoulée, perspectives</li> </ul> </li> <li>• Adoption d'un plan de communication ciblé du rapport en diffusion non contrôlée</li> </ul>
<p><b>LE PLAN D' ACTIONS</b></p> <p>Etude des conditions d'adaptation des pratiques des ports belges en matière de gestion du domaine fluvial.</p> <p>Réalisation et Diffusion d'un Rapport Annuel et communication sur l'évolution des indicateurs de performances dans la gestion du domaine fluvial.</p>
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : Avant Juin 2006</b>

2.1.4.2 Action S1P2 : Promotion immobilière des sites fluviaux

Action de Gestion Optimisée S1P2 : PROMOTION IMMOBILIERE DES SITES FLUVIAUX
<b>CHEF DE PROJET : VNF Direction de Lille</b> <span style="float: right;">ADVE</span>
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : REGION NORD PAS DE CALAIS –DRE NORD PAS DE CALAIS</b>
<p><b>L'origine de l'action</b></p> <p>Pour initier le développement de nouvelles sites fluviaux, il est utile de pouvoir présenter aux futurs utilisateurs des modèles économiques de référence présentant les conditions de valorisation de prestations en bord à voie d'eau (manutention, pré ou post transport, entreposage, prestations logistiques...). Il s'agirait de véritables business plans de référence permettant à des entrepreneurs de s'engager dans l'offre de services dont les applications fluviales restent mal connues. C'est un peu ce qui se pratique dans le commerce avec les informations fournies dans le cadre de franchises.</p> <p>La promotion immobilière des espaces en bord à voie d'eau est indispensable pour renouveler et revaloriser son occupation. L'offre de sites en convention d'occupation, de bâtiments doit faire l'objet de publications et de promotion régulière à l'image de ce qui se pratique dans l'immobilier d'entreprise traditionnelle.</p>
<p><b>Les Enjeux et Objectifs :</b>  <b>Accroître l'intérêt et la valeur des sites portuaires fluviaux pour la localisation d'implantations de transport et de logistique</b>  <b>Accroître le nombre d'implantations logistiques et transport en bord à voie d'eau</b>  <b>Contribuer au Transfert modal</b></p>
<p><b>Le Contenu de l'Action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ La promotion de modèles économiques de gestion de sites fluviaux</li> <li>○ La promotion immobilière des espaces en bord à voie d'eau</li> </ul>
<p><b>LE PLAN D' ACTIONS</b></p> <p>Etude détaillée des quais espaces à privilégier pour l'offre de nouveaux sites fluviaux.</p> <p>Formalisation d'offre de contrats d'occupation attractifs liés au tonnage (cf. ports wallons)</p> <p>Intégration des offres de sites fluviaux à l'offre générale d'espaces logistiques spécialisés eurorégionaux.</p> <p>Promotion Immobilière directe ou par l'intermédiaire des concessionnaires des quais et sites fluviaux</p>
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : Avant Juin 2006</b>

2.1.4.3 Action S1P3 : Signalisation des ports fluviaux

<b>Action de Gestion Optimisée S1P3 : SIGNALISATION DES PORTS FLUVIAUX</b>	
<b>CHEF DE PROJET : VNF Direction de Lille</b>	ADVE
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : REGION NORD PAS DE CALAIS –DRE NORD PAS DE CALAIS</b>	
<p><b>L'origine de l'action</b>                  Les sites fluviaux et ports intérieurs ne sont pas identifiés comme équipements majeurs d'intermodalité marchandises, en particulier sur le réseau routier.</p> <p>Dans un souci de promotion et d'efficacité, il est important de mettre en place une signalisation routière homogène sur tout le réseau du Nord Pas de Calais. La signalétique pourrait se distinguer selon le type de manutention (UTI, Vrac, Divers). Les ports fluviaux sont bien signalés par des pictogrammes en Belgique (Roeselare par exemple).</p>	
<p><b>Les Enjeux et Objectifs :</b>  <b>Valoriser l'offre de transport de marchandises et d'intermodalité des ports fluviaux auprès d'une clientèle potentielle et de citoyens intéressés par l'existence de cette solution modale respectueuse de l'environnement.</b>  <b>Contribuer à l'efficacité de la desserte routière des sites fluviaux</b>  <b>Contribuer au Transfert modal</b></p>	
<p><b>Le Contenu de l'Action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Etude des conditions de faisabilité auprès des gestionnaires de réseaux</li> <li>o Etude de pictogrammes adaptés à une signalétique routière</li> <li>o Concertation avec les gestionnaires des réseaux routiers</li> <li>o Financement &amp; Adoption et mise en place d'une signalétique liée aux ports fluviaux</li> </ul>	
<p><b>LE PLAN D' ACTIONS</b>                  Etude                  Concertation                  Montage et gestion de projet                  Investissement</p>	
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : Avant Juin 2007</b>	







## 2.2 LE PLAN D'ACTION OPERATIONNEL DU SCENARIO DEVELOPPEMENT CIBLE

Ce scénario de développement ciblé complète l'action en matière de gestion par un engagement en matière d'innovation technique, de multimodalité et de valorisation de l'interface maritime régionale.

Il prévoit une action ciblée de modernisation des ports majeurs existants et d'aménagement de quelques sites fluviaux stratégiques concernés par les flux automobiles et les flux internationaux unitisés.

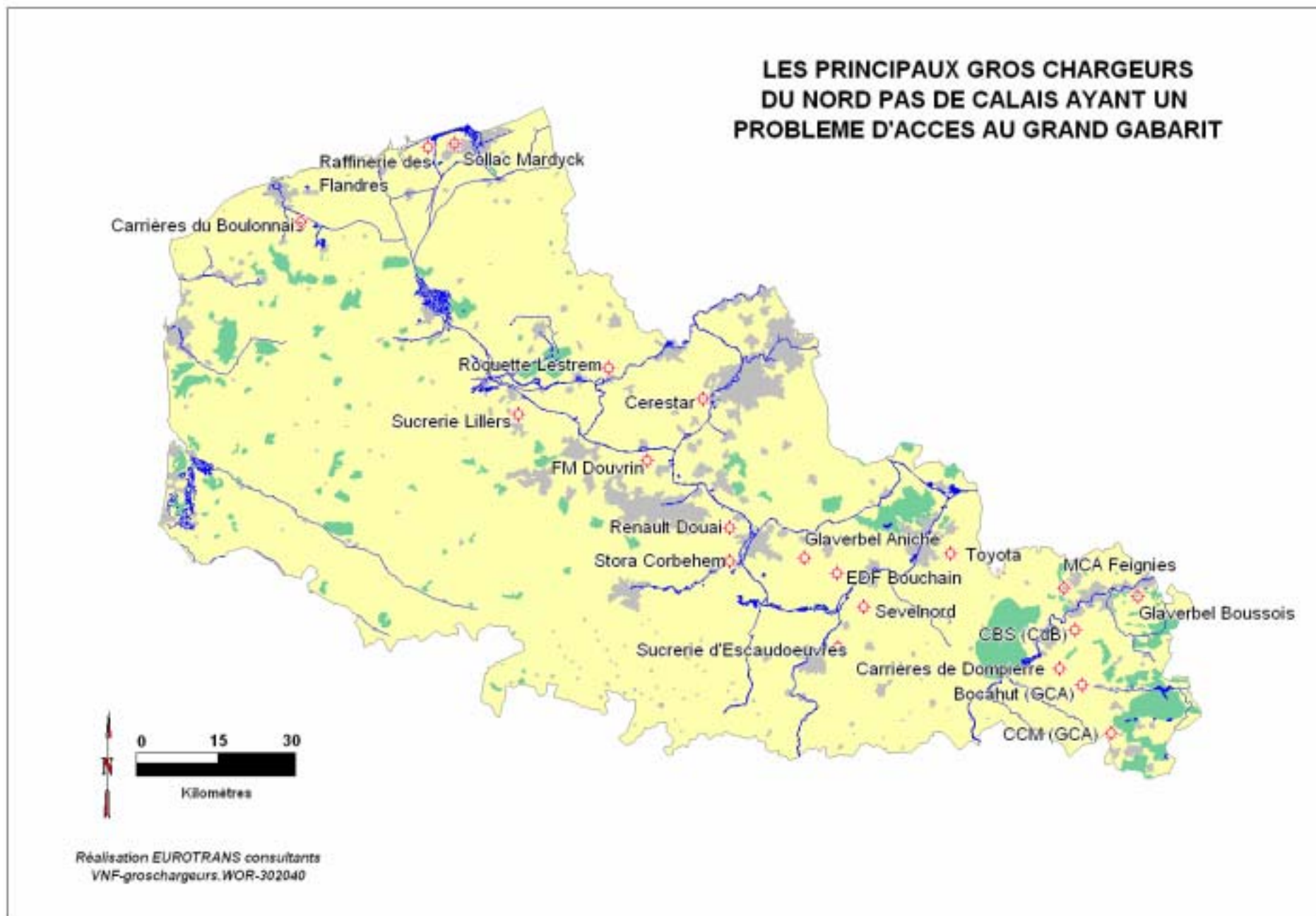


### 2.2.1 Cofinancements portuaires

#### 2.2.1.1 Action S2C1 : Subventions aux embranchements gros chargeurs

<b>Action de Développement Ciblé S2C1 : SUBVENTIONS AUX EMBRANCHEMENTS DES GROS CHARGEURS</b>
<b>CHEF DE PROJET : REGION Nord Pas de Calais – VNF Direction de Lille</b>
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : - ADEME - DRE NORD PAS DE CALAIS – MEDEF – AUTF</b>
<p><b>L'origine de l'action</b></p> <p>Faute d'une bonne utilisation du bord à voie d'eau pour la localisation d'unités industrielles et logistiques, des problèmes d'accessibilité au canal souvent assez proche se posent à d'importants chargeurs générateurs de flux massifs. Il existe une subvention VNF aux embranchements particuliers. Celle-ci est assez complexe d'utilisation mais réussit toutefois à faire émerger quelques projets tels que ceux d'ARCELOR et de Carrières du Boulonnais.</p> <p>On identifie les possibilités de financement ADEME par fonds FRAMEE et FEDER. L'important est de faire de la desserte multimodale des gros chargeurs un enjeu majeur d'aménagement du territoire et susciter des projets d'équipements adaptés dans une démarche proactive de gestion des subventions importantes pour le transfert modal. L'objectif est de contribuer au financement d'équipements permettant aux chargeurs industriels aux flux massifs d'accéder au grand gabarit :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Par la réalisation d'installations de manutention automatisée</li> <li>2. Par la mise en place de navettes de barges permettant la massification sur le grand gabarit (avec pousseur) pour les chargeurs situés sur le gabarit Freycinet (Roquette, Stora, Carrières du Boulonnais...).</li> </ol>
<p><b>Les Enjeux et Objectifs :</b></p> <p><b>Réaliser un transfert modal dans les usines les plus génératrices de flux qui ont des solutions fluviales à proximité.</b></p> <p><b>Renforcer la compétitivité du transfert fluvial par la productivité des manutentions et la réduction des ruptures de charge.</b></p>
<p><b>Le Contenu de l'Action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lancement d'une consultation sur les gros chargeurs visant la répartition de leurs flux par mode de transport</li> <li>• Concertation sur les possibilités de report modal sur le mode fluvial</li> <li>• Montage de projets d'équipements de transfert ou de solutions de transport fluvial adaptées</li> <li>• Contribution au financement de projets de transfert modal « Gros chargeurs » dans une logique de développement durable             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Soutien aux solutions innovantes pour la productivité de la manutention</li> <li>○ Soutien au financement d'une flotte permettant la massification fluviale</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>LE PLAN D' ACTIONS</b></p> <p>Concertation, Etude, Montage et gestion de projet, Cofinancement - Investissement</p>
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : 2005 - 2013</b>

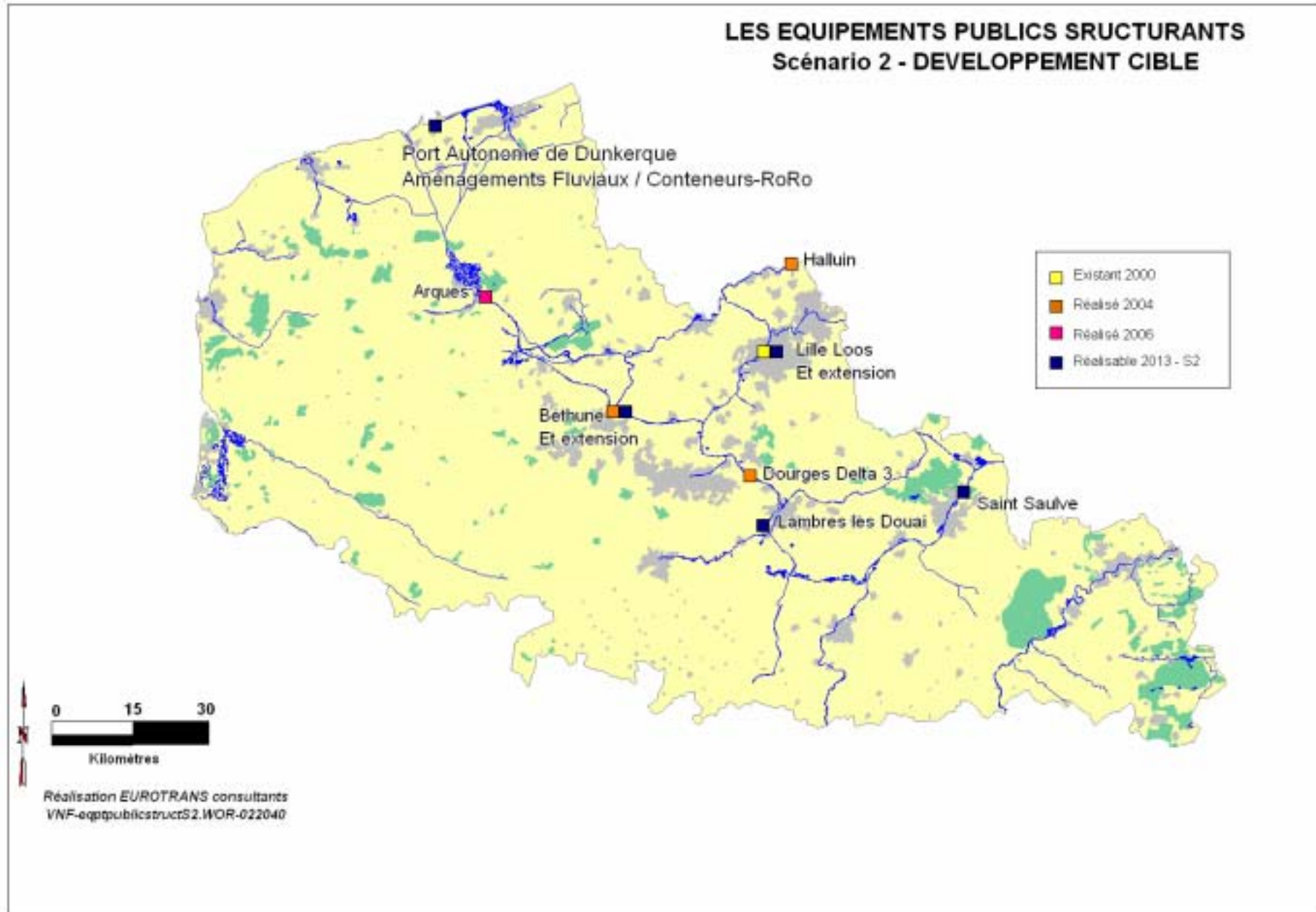




2.2.1.2 Action S2C2 : Cofinancement publics équipements structurants ciblés

<b>Action de Développement S2C2 : COFINANCEMENTS PUBLICS EQUIPEMENTS PORTUAIRES STRUCTURANTS</b>	
<b>CHEF DE PROJET : VNF Direction de Lille - REGION NORD PAS DE CALAIS</b>	ADVE
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : - DRE NORD PAS DE CALAIS</b>	
<b>L'origine de l'action</b>	
<p><b>1. Le besoin de conforter le système portuaire existant</b>                  Le territoire régional dispose déjà d'équipements performants pour la manutention de marchandises unitisées à <b>Lille, Valenciennes, Delta3, Béthune</b> et prochainement <b>Arques</b>. L'important est de conforter l'activité de ces équipements portuaires en veillant à leur capacité de développement et de diversification dans un contexte de pression foncière, comme le prévoient notamment les extensions possibles de Lille-Loos (13 ha) et Béthune (54 ha).</p> <p><b>2. Le besoin de renforcer la desserte ferroviaire des ports fluviaux</b></p> <p><b>3. Le besoin de compléter la couverture du territoire en équipements structurants</b>                  La réalisation de <b>nouveaux équipements</b> régionaux structurants doit être <b>motivée</b> par une <b>insuffisance de capacité</b> portuaire pour répondre aux besoins logistiques des deux principales filières à potentiel de développement que sont <b>l'automobile et la distribution internationale de marchandises « unitisées »</b>. C'est ce qui justifie les projets de <b>Saint-Saulve</b> (conteneurs et véhicules), <b>Lambres les Douai</b> (véhicules et zones d'activités), et <b>Dunkerque</b> (facilités de transbordement fluviales à proximité du terminal conteneurs et short-sea).</p>	
<b>Les Enjeux et Objectifs :</b>	
<b>Renforcer les trafics et transferts modaux en faveur de la voie d'eau</b>	
<b>Le Contenu de l'Action :</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Evolution des prochains documents de planification faisant ressortir la priorité donnée à ces trois axes prioritaires.</li> <li>⇒ Communication des priorités aux délégataires et opérateurs concernés</li> <li>⇒ Concertation locale concernant les nouveaux sites prioritaires (Douai, Dunkerque, Valenciennes)</li> <li>⇒ Réalisation d'études initiales</li> <li>⇒ Cofinancement de projets</li> </ul>	
<b>LE PLAN D' ACTIONS</b>	
Concertation, Etude, Montage et gestion de projet, Cofinancement - Investissement	
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : 2004 - 2013</b>	







2.2.1.3 Action S2C3 : Contrat de progrès ports maritimes

<b>Action de Développement S2C3 : CONTRAT DE PROGRES PORTS MARITIMES</b>
<b>CHEF DE PROJET : VNF Direction de Lille – PORT DE DUNKERQUE</b>
ADVE
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : REGION NORD PAS DE CALAIS – DRE – PORT DE LILLE</b>
<p><b>L'origine de l'action</b>                  ⇒ <b>Adopter des techniques, procédures, tarifications, facilitées pour la voie d'eau</b>                  Le transport combiné fluvial occupe une place réduite dans la desserte maritime régionale, en particulier pour les conteneurs et les remorques. En complément de l'investissement sur le relèvement des ponts, il est important de favoriser les innovations permettant de réduire les charges de manutention dans les ports maritimes « mouillés ».                  L'intérêt est aussi de favoriser le transbordement direct et l'adoption de procédures de type « FOB port maritime d'embarquement » pratiquées dans les ports fluviaux intérieurs.                  L'objectif est de pratiquer une discrimination positive en faveur de la voie d'eau pour limiter la part routière de la desserte des trafics conteneurs. Cela passe par des tarifs de manutention préférentiels, des horaires adaptés, des procédures plus souples.                  Cela peut également passer par l'utilisation de techniques de manutention horizontale permettant de réduire le coût de la manutention entre le terminal et la barge.</p>
<p><b>Les Enjeux et Objectifs :</b>                  Développer la desserte fluviale du port de Dunkerque.                  Développer l'utilisation du fluvial pour les trafics unitisés des ports</p>
<p><b>Le Contenu de l'Action :</b>                  ⇒ Engager une Large Concertation permettant d'aboutir à un contrat de progrès efficace pour le développement du trafic fluvial traité par le port de Dunkerque avec fixation d'objectifs d'accroissement de parts modales de la voie d'eau distincts pour le vrac et les marchandises unitisées (conteneurs et remorques). Prise en compte des acquis des contrats précédents de Rouen et au Havre sur l'amélioration de l'interface voie d'eau – maritime.                  ⇒ Débat en profondeur sur les moyens de pratiquer une discrimination positive en faveur de la voie d'eau pour limiter la part routière de la desserte des trafics conteneurs : techniques, procédures, tarifications, facilitées ou réservées pour la voie d'eau                  ⇒ Matérialisation de la voie d'eau dans la présence physique et l'action commerciale au-delà des tarifs et des procédures : système d'hébergement, d'accueil, d'information de type « Maison du batelier » dans les ports maritimes, centre de formation                  ⇒ Investissements d'adaptation                  ⇒ Montage de projets fluviaux gros chargeurs portuaires</p>
<p><b>LE PLAN D' ACTIONS</b>                  Concertation, Etude, Montage et gestion de projet, Cofinancement - Investissement</p>
<p><b>CALENDRIER PREVISIONNEL : Avant décembre 2004</b></p>

2.2.2 Modernisation et procédures

2.2.2.1 Action S2M1 : Barème et perception redevances des ports et quais publics

<b>Action de Développement Ciblé S2M1 : BAREME &amp; PERCEPTION REDEVANCES DES PORTS &amp; QUAIS PUBLICS (concessions &amp; cot)</b>
<b>CHEF DE PROJET : VNF Direction de Lille</b>
ADVE
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : REGION NORD PAS DE CALAIS –DRE NORD PAS DE CALAIS</b>
<p><b>L'origine de l'action</b>                  Les ports et quais doivent disposer de ressources régulières leur permettant d'être entretenus et modernisés. La taxe d'usage du port est aujourd'hui le plus souvent intégrée dans un prix global de services logistiques. Dans un contexte de forte concurrence, cette taxe n'est pas véritablement appliquée par les gestionnaires.                  Une taxation faible mais générale et égalitaire du passage portuaire en Nord - Pas de Calais prélevée au profit des ports concédés et gestionnaires en convention d'occupation temporaire mérite d'être étudiée. Elle doit par ailleurs reposer sur l'instauration d'une rémunération harmonisée et simplifiée du passage portuaire susceptible d'être intégrée au péage d'accès au réseau VNF.</p>
<p><b>Les Enjeux et Objectifs :</b>                  Valoriser le service rendu par les investissements portuaires sans nuire à la compétitivité de la chaîne de transport                  Intégrer les procédures de perception par l'aval – le concessionnaire - (si service de manutention rendu par lui) ou par l'amont – le réseau VNF – (en l'absence de service rendu par le concessionnaire)                  Renforcer, harmoniser et accroître les revenus d'exploitation des Ports Fluviaux notamment pour les plus petits d'entre eux</p>
<p><b>Le Contenu de l'Action :</b>                  Analyse des conditions de perception des redevances d'usage des quais                  Concertation avec l'ensemble des concessionnaires sur la mise en place d'une grille de référence harmonisée des tarifs d'usage des quais fluviaux<sup>6</sup>.                  Etude interne VNF sur les conditions de perception pour compte de tiers par délégation.                  Mise en œuvre des nouveaux principes de tarification et de perception</p>
<p><b>LE PLAN D' ACTIONS</b>                  Concertation, Etude, Montage et gestion de projet, Modernisation Procédures</p>
<p><b>CALENDRIER PREVISIONNEL : 2005</b></p>

<sup>6</sup> dans le respect de la structure nationale des tarifs VNF

## 2.3 LE PLAN D'ACTION OPERATIONNEL DU SCENARIO VOLONTARISTE

Ce scénario volontariste est principalement constitué d'actions en faveur de l'aménagement d'importantes réserves foncières, du financement de sociétés de capitalisation en faveur d'investissements immobiliers et d'infrastructures sur le domaine portuaire public fluvial. La maîtrise foncière des espaces en bord à voie d'eau conditionne l'implantation d'espaces logistiques capables de renforcer cette spécialité économique régionale dans le prolongement de ce qui existe en Belgique. Il faut en suite une priorité d'action en faveur de la logistique durable et des mécanismes de financement adaptés au développement de projets d'aménagement

### 2.3.1 Politique régionale

#### 2.3.1.1 Action S3P1 : Priorité régionale en faveur de la logistique durable

<b>Action Volontariste S3P1 : PRIORITE REGIONALE EN FAVEUR DE LA LOGISTIQUE DURABLE</b>
<b>CHEF DE PROJET : REGION NORD PAS DE CALAIS</b>
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : VNF – CRCI – SGAR - NFX</b>
<p><b>L'origine de l'action</b></p> <p>⇒ <b>L'affirmation d'une vocation logistique régionale durable</b></p> <p>Cette vocation logistique de la Région, créatrice de richesse et d'emplois doit en priorité s'affirmer en complémentarité de modes de transport alternatifs à la route que sont la voie d'eau, le rail et le maritime. L'important est de privilégier les espaces logistiques en bord à voie d'eau, en tant que sites alternatifs à ceux situés au bord de l'autoroute A1.</p>
<p><b>Les Enjeux et Objectifs :</b></p> <p><b>Faire de la logistique un pôle d'excellence régional</b></p> <p><b>Mobiliser les territoires et les opérateurs en faveur du développement de cette filière en privilégiant les modes de transport alternatifs à la route</b></p> <p><b>Assurer la promotion de cette vocation du territoire et fixer de nouvelles implantations de centres européens de distribution en bord à voie d'eau pour faciliter le transfert modal et développer l'emploi.</b></p>
<p><b>Le Contenu de l'Action :</b></p> <p>⇒ <b>Elaboration d'un Plan de Développement de la logistique durable en Région</b></p> <p>⇒ <b>Validation et Promotion de ce plan à l'échelle Régionale à l'échelle de tous les bassins d'emploi concernés</b></p> <p>⇒ <b>Promotion de sites de localisation d'équipements logistiques en bord à voie d'eau sur la base du Schéma Directeur des Ports et Quais fluviaux auprès des investisseurs internationaux et nationaux.</b></p>
<p><b>LE PLAN D' ACTIONS</b></p> <p>Plan Régional Sectoriel, Concertation, Promotion</p>
<p><b>CALENDRIER PREVISIONNEL : Avant Juin 2006</b></p>

### 2.3.2 Foncier

#### 2.3.2.1 Action S3Fo1 : Maitrise foncière de terrains logistiques fluviaux

<b>Action Volontariste S3Fo1 : MAITRISE FONCIERE DE TERRAINS LOGISTIQUES FLUVIAUX</b>
<b>CHEF DE PROJET : REGION NORD PAS DE CALAIS</b>
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : VNF - CRCI</b>
<p><b>L'origine de l'action</b></p> <p>La disponibilité d'espaces logistiques en bord à voie d'eau constitue un atout majeur de la Région face à la concurrence dans l'implantation de centres logistiques de distribution en Europe. L'étude Eurotrans a permis de recenser 5 000 ha bien situés en bord à voie d'eau dont plus de 2 000 ha particulièrement intéressants à court terme. Les choix d'implantation se font en fonction d'une offre foncière disponible à une période donnée. La Hollande et la Flandre ont jusqu'ici attiré la quasi-totalité des implantations. Dans une perspective de développement durable, l'important est de disposer en permanence de sites d'implantation en bord à voie d'eau susceptibles d'accueillir ces implantations logistiques comme Babylliss ou Colombia Sportwear hélas éloignés tous deux du canal. La proximité d'installations de transbordement est un déterminant majeur de transfert modal vers la Voie d'eau ou le rail.</p>
<p><b>Les Enjeux et Objectifs :</b></p> <p>⇒ <b>Mobiliser les ressources foncières nécessaires au développement d'implantations logistiques et industrielles en bord à voie d'eau</b></p> <p>⇒ <b>Développer les activités logistiques en bord à voie d'eau pour faciliter le transfert modal et développer l'emploi.</b></p> <p>⇒ <b>Faire de la logistique durable un pôle d'excellence régional</b></p>
<p><b>Le Contenu de l'Action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Signature d'une convention entre VNF, la Région et les Communautés situées en bord à voie d'eau, s'engageant à privilégier le développement d'espaces logistiques et économiques (de plus de 30 ha) en bord à voie d'eau.</b></li> <li>• <b>Cette convention confierait à l'EPF le soin de réaliser le portage foncier initial nécessaire à la réalisation ultérieure de zones logistiques prévues au schéma d'Aménagement des Ports et Sites fluviaux du Nord Pas de Calais. Les friches industrielles en bord à voie d'eau seraient les premières concernées par cette démarche</b></li> <li>• <b>Il s'agirait ensuite de contribuer à l'émergence d'une maîtrise d'ouvrage de projets de parcs logistiques fluviaux et multimodaux</b></li> </ul>
<p><b>LE PLAN D' ACTIONS</b></p> <p>Convention, Mobilisation, Développement de projets de parcs logistiques durables</p>
<p><b>CALENDRIER PREVISIONNEL : Avant Juin 2006</b></p>

### 2.3.3 Finance

#### 2.3.3.1 Action S3Fi1 : Société de financement ports et espaces fluviaux

<b>Action Volontariste S3Fi1 : STRUCTURE FINANCIERE DU DEVELOPPEMENT LOGISTIQUE FLUVIAL DURABLE</b>
<b>CHEF DE PROJET : REGION NORD – PAS DE CALAIS</b>
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : VNF – CRCI -- NFX – IRD - CAISSE DES DEPOTS</b>
<p><b>L'origine de l'action</b> Le pré-financement public des terrains, des infrastructures fluviales faciliterait la création de nouveaux sites fluviaux en Nord - Pas de Calais à l'initiative de chargeurs ou transporteurs sur un modèle proche de ce qui existe en Belgique où le privé ne pré-finance que 20% de l'équipement sous réserve d'un engagement de location (10 à 15 ans).</p> <p>⇒ <b>Le besoin de disposer d'un Outil de Financement</b> Cette structure permettrait d'anticiper les changements attendus dans les modes de financement des infrastructures portuaires dans la perspective de réduction des fonds FEDER. Elle aurait pour objet d'apporter un capital initial à des opérations d'aménagement et de solutions de transport innovantes, permettant :</p> <p>⇒ <b>D'élargir les espaces fonciers des ports existants</b> ⇒ <b>D'Aménager de nouveaux espaces logistiques régionaux structurants en bord à canal, notamment dans la perspective de la réalisation de Seine-Escaut</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Marquion au débouché de <b>Seine-Escaut</b> (800 ha), <b>Mardyck</b> (300 ha), <b>Givenchy</b> (96 ha), <b>Bouchain</b> (49 ha pour trafics automobiles Sevelnord et Causse-Wallon, chargeurs à flux massifs EDF Bouchain et Glaverbel Aniche), <b>St-Venant</b> (180 ha)</li> </ul> <p>⇒ <b>D'équiper des sites d'implantation fluviaux d'opportunité à moyen ou long terme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cantin (37 ha), Carvin (130 ha), Annay (55 ha), Ostricourt (300 ha), Comines Parc Schumann (63 ha)</li> </ul> <p>⇒ <b>De capitaliser des projets de transport fluvial innovants vers Dunkerque ou adaptés à Seine-Escaut</b></p>
<p><b>Les Enjeux et Objectifs :</b> <b>Développement d'une offre d'implantation de terrains industriels et logistiques équipés en bord à voie d'eau pour conforter l'emploi</b> <b>Développement du transfert modal et du trafic fluvial</b></p>
<p><b>Le Contenu de l'Action :</b> ⇒ <b>Montage et développement d'une société publique de gestion de patrimoine et de capital-risque (Société de Développement de la Logistique Durable - SDLD)</b> ⇒ <b>Cette société aurait un rôle de gestion patrimoniale (avec possibilité d'achat de surfaces bord à voie d'eau) et d'aide au financement initial de solutions de transfert modal</b> ⇒ <b>Contribution des partenaires à la Capitalisation initiale de cette société<sup>7</sup></b></p>
<p><b>LE PLAN D' ACTIONS</b> Concertation, Capitalisation Initiale de la Structure, Gestion Proactive de dossiers de financement d'acquisition foncière, de projets d'aménagement et de transport innovant...</p>
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : 2004 – 2008</b>

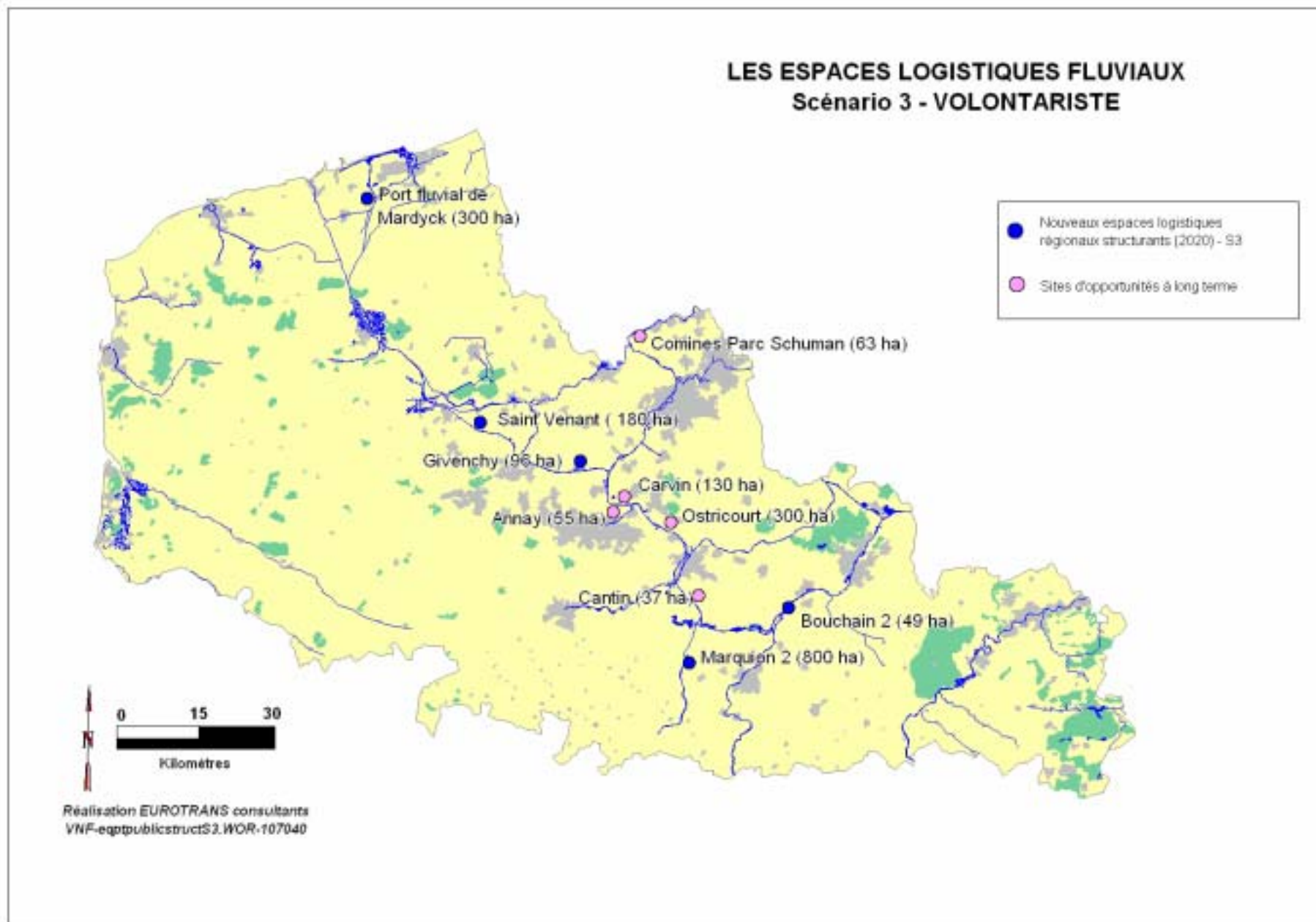
<sup>7</sup> dans le cadre notamment de l'intervention plus large du Conseil Régional dans les sociétés de financement telles que Finorpa (cf. Article paru dans « Les Echos » le 03/06/2004)

### 2.3.4 Cofinancements logistiques

#### 2.3.4.1 Action S3C1 : Subvention à la maîtrise d'ouvrage d'espaces logistiques fluviaux

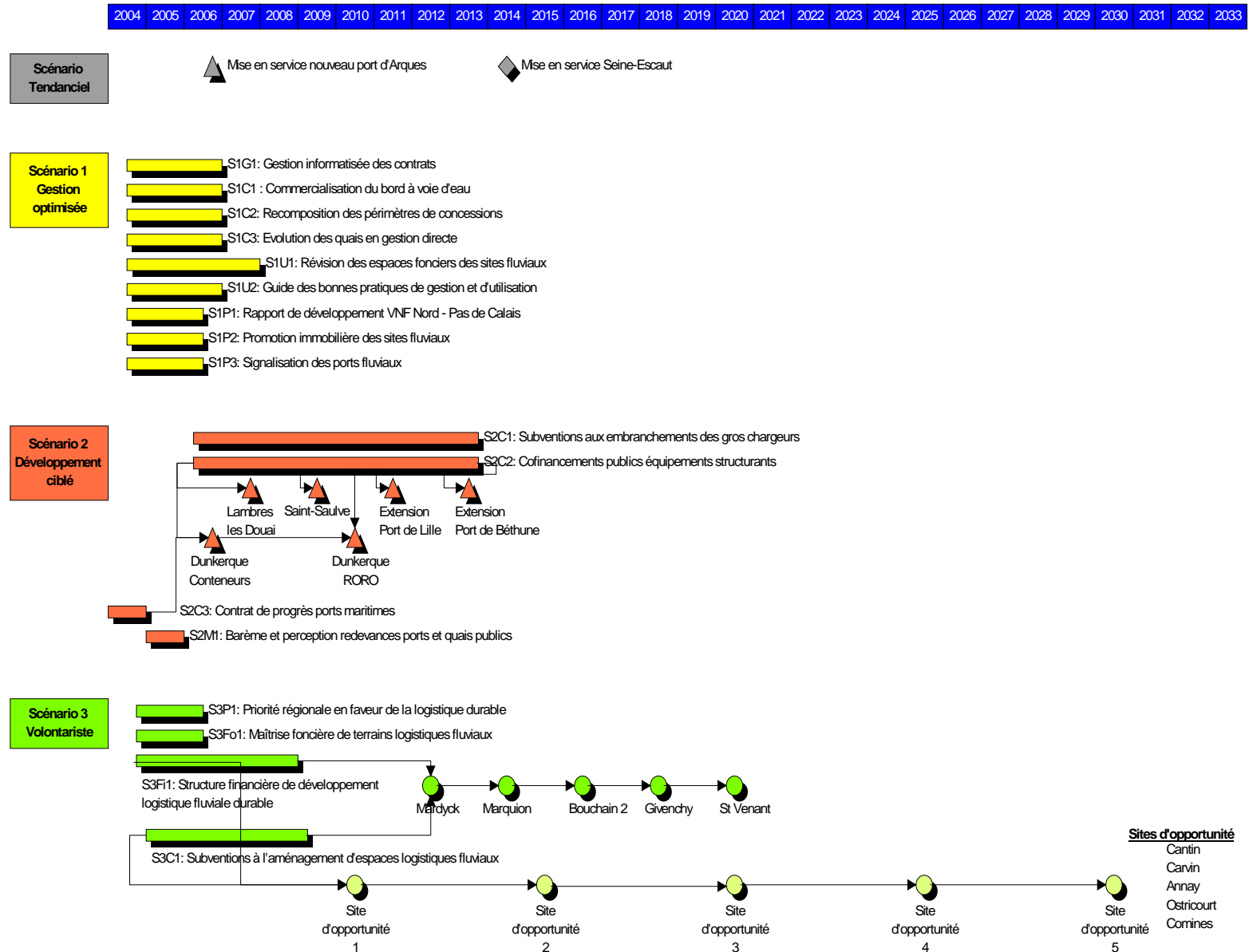
<b>Action Volontariste S3C1 : SUBVENTIONS A L'AMENAGEMENT D'ESPACES LOGISTIQUES FLUVIAUX</b>
<b>CHEF DE PROJET : Région Nord Pas de Calais</b>
<b>PARTENAIRES ASSOCIES : VNF – INTERCOMMUNALITES</b>
<p><b>L'origine de l'action</b> ⇒ <b>Favoriser l'émergence d'une maîtrise d'ouvrage d'espaces logistiques en bord à voie d'eau</b> Le portage foncier de l'EPF doit être relayé rapidement par la mise en place de structures d'aménagement capables de réaliser, d'aménager et d'exploiter ces espaces logistiques. Ces espaces logistiques se caractériseraient par la disponibilité conjointe de terrains d'implantation et d'équipements fluviaux (quai) bien desservis par la route et si possible le rail. L'aménagement et la gestion d'espaces logistiques comprenant des équipements intermodaux gagneraient à faire l'objet de guides de référence pour familiariser les investisseurs avec ce type d'investissement spécialisé.</p>
<p><b>Les Enjeux et Objectifs :</b> <b>Développement de l'emploi logistique</b> <b>Développement du transfert modal et du trafic fluvial</b></p>
<p><b>Le Contenu de l'Action :</b> ⇒ <b>Intégration de ces priorités d'aménagement dans les documents de planification</b> ⇒ <b>Elaboration d'un Guide de référence pour l'aménagement et la gestion d'espaces logistiques comprenant des équipements intermodaux pour familiariser les investisseurs avec ce type d'investissement spécialisé.</b> ⇒ <b>Cofinancement incitatif d'aménagement d'espaces logistiques en bord à canal.</b></p>
<p><b>LE PLAN D' ACTIONS</b> Concertation, mise en place de groupes de projets par territoire intercommunal pour favoriser l'émergence de projets d'espaces logistiques fluviaux</p>
<b>CALENDRIER PREVISIONNEL : 2004 - 2008</b>





## 2.4 DIAGRAMME TEMPOREL INDICATIF DE MISE EN ŒUVRE DES SCENARIOS

Le planning ci-dessous présente un déroulement temporel possible des actions des différents scénarios. Il montre également les interactions éventuelles entre les différentes actions.



## 2.5 ESTIMATION INDICATIVE DES INVESTISSEMENTS DES SCENARIOS

Le tableau ci-dessous présente une première estimation des dépenses correspondant aux différents scénarios.

Un tableau détaillé joint en annexe détaille ces investissements et propose une répartition temporelle de ces dépenses, basée sur le planning de la page précédente.

Pour les investissements du scénario 1 (Gestion Optimisée), les investissements sont quantifiés sur base d'estimations sommaires présentées et rectifiées en Comité de Pilotage.

Pour les investissements correspondant à la réalisation de nouveaux équipements structurants, l'estimation est basée sur des ratios observés pour des projets similaires. Ces ratios sont les suivants :

- 🚧 Acquisition et viabilisation des terrains au coût total de 15 € / m<sup>2</sup> soit 150 000 € / ha ;
- 🚧 Quai de transbordement (1 par port) : 3 M€
- 🚧 Superstructures (grues) : 2 M€ / port

Scénario / Action	Montant total (en k€) sur base ratios
<b>S1 Gestion optimisée</b>	2 000
S1G1 Gestion informatisée	150
S1C1 Commercialisation bord à voie d'eau	50
S1C2 Périmètres de concessions	100
S1C3 Evolution des quais en gestion directe	50
S1U1 Révision des espaces fonciers	300
S1U2 Guide des bonnes pratiques	100
S1P1 Rapport de développement	100
S1P2 Promotion immobilière	150
S1P3 Signalisation des ports fluviaux	1 000
<b>S2 Développement ciblé</b>	130 000
S2C1 Subventions gros chargeurs	80 000
S2C2 Cofinancements équipements structurants	50 000
S2C3: Contrat de progrès ports maritimes	50
S2M1: Barème et perception redevances	150
<b>S3 Volontariste</b>	350 000
S3P1 Politique régionale	100
S3Fo1 Maîtrise foncière de terrains logistiques	1 000
S3Fi1 Capitalisation structure financière	31 000
S3C1 Subventions espaces fluviaux structurants	250 000
S3C1 Subventions espaces fluviaux d'opportunité	60 000
<b>Total tous scénarios</b>	<b>482 000</b>

Le montant prévisionnel des investissements est très contrasté entre le Scénario 1 (2M€) qui prévoit essentiellement des actions relatives à la gestion et à la promotion des ports, et les Scénarios 2 (130 M€ sur 10 ans) et 3 (350 M€ sur 30 ans) qui prévoient d'importants investissements liés à la réalisation de nouveaux ports ou espaces logistiques fluviaux.

Dans la mesure où les trois scénarios ne sont pas exclusifs, mais au contraire s'emboîtent l'un dans l'autre, il est possible de considérer le coût correspondant à la réalisation des trois scénarios soit 482 M€ sur 30 ans.

### 3. L'IMPACT DES SCHEMAS POSSIBLES

La capacité de mise en œuvre des orientations du schéma d'organisation dépend des engagements et des financements qui pourront être mobilisés.

En fonction de ces engagements, cette partie présente et mesure l'impact prévisionnel de quatre scénarios distincts de mise en œuvre.

- o Le scénario tendanciel reprend la situation actuelle d'évolution du marché et sert de base au calcul d'impact.
- o Le scénario de gestion optimisée des sites traduit une meilleure gestion et promotion par l'autorité délégante. Il comprend la mise en œuvre d'actions de communication, de promotion et d'information, et la poursuite de la valorisation et de l'optimisation des équipements.
- o Le scénario de développement ciblé va au-delà en prévoyant la réalisation des sites stratégiques identifiés à court terme, et l'amélioration de l'interface maritime régionale.
- o Le scénario volontariste prévoit la réalisation de tous les sites stratégiques et d'opportunité identifiés et la mise en place d'une structure de valorisation logistique des espaces bord à voie d'eau

L'impact prévisionnel de la mise en œuvre des scénarios a été évalué pour le trafic fluvial en projetant l'évolution de l'activité de chaque port et site existant ou à développer d'ici à 2020.



#### 3.1 L'IMPACT EN TONNAGE MANUTENTIONNE

L'impact des différents scénarios a été évalué dans un premier temps sur la base des trafics 2001, avant l'annonce de la réalisation du Canal Seine-Escaut au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18/12/2003, et avant la mise en œuvre du contrat de partenariat avec l'ONIC.

Ces projections sont basées sur les hypothèses d'évolution du trafic fluvial régional utilisée par l'Union Européenne par type de marchandises.

Elles intègrent les particularités d'évolution du trafic des sites en fonction des aléas d'activités (fermeture de Metaleurop ou de Noroxo par exemple et développement de Delta3 par exemple).

Elles matérialisent différentes hypothèses de développement de trafic en fonction des aménagements et actions proposées pour chaque scénario.

La projection tendancielle est présentée dans la colonne « 2020 T » tandis que la mise en œuvre des différents scénarios est visualisée dans les colonnes « 2020 S1 » (Gestion Optimisée), « 2020 S2 » (Développement ciblé) et « 2020 S3 » (Scénario volontariste).

Impact en tonnage par type de marchandise	2001		2020		dt impact		
	2001 (t)	(indice)	T	SE	2020 S1	2020 S2	2020 S3
NST 0 (Produits agricoles)	1 142 536	100	113	0	134	134	<b>141</b>
NST 1 (Denrées alimentaires)	470 456	100	158	0	158	167	<b>188</b>
NST 2 (Combustibles solides)	672 080	100	40	0	40	70	<b>70</b>
NST 3 (Produits pétroliers)	201 625	100	111	0	111	111	<b>160</b>
NST 4 (Minerais)	1 008 120	100	62	0	62	62	<b>62</b>
NST 5 (Produits métallurgiques)	336 040	100	14	0	14	41	<b>139</b>
NST 6 (Matériaux de construction)	1 612 991	100	173	0	216	219	<b>237</b>
NST 7 (Engrais)	201 624	100	142	0	182	182	<b>232</b>
NST 8 (Produits chimiques)	672 080	100	110	0	121	124	<b>148</b>
NST 9 (Produits manufacturés)	403 247	100	413	0	413	618	<b>866</b>
Total	6 720 799	100	129	0	145	164	196

Cette même projection sur la base des trafics 2003 peut être visualisée dans le tableau ci-dessous. Elle matérialise simplement le différentiel lié à la prise en compte d'un trafic ayant déjà progressé en 2002 et 2003.

Impact en tonnage par type de marchandise	2003		dt impact				
	2003 (t)	(indice)	2020 T	SE	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Total	7 286 225	100	119	0	134	151	180

Cette projection a ensuite été actualisée en prenant en compte l'impact de la réalisation de Seine-Escaut ou de la mise en œuvre de nouveaux contrats d'objectifs. Les résultats sont naturellement plus importants en tonnage transporté puisque la réalisation de Seine-Escaut en 2014 se traduirait par une augmentation de l'ordre de 3 millions de tonnes transportées dans le scénario tendanciel.

Ce différentiel de 3 Millions de tonnes résulte principalement de l'application des hypothèses volontaristes du scénario d'évolution prévu en Région par l'Union Européenne dans ces projections globales du trafic européen à l'horizon 2020.

Les taux de progression volontaristes, qui ont conduit à ce différentiel, n'ont été appliqués qu'à compter de 2013, année prévue, de mise en service de canal Seine-Escaut. Les hypothèses détaillées de projection sont jointes en annexe.

Impact en tonnage par type de marchandise	2003 (t)	2003 indice	2020 T	dt impact SE	2020 S1	2020 S2	2020 S3
NST 0 (Produits agricoles)	1 469 644	100	154	38	158	158	163
NST 1 (Denrées alimentaires)	428 826	100	160	37	193	203	226
NST 2 (Combustibles solides)	373 260	100	79	24	79	79	133
NST 3 (Produits pétroliers)	122 680	100	195	77	195	195	277
NST 4 (Minerais)	794 749	100	121	22	121	121	121
NST 5 (Produits métallurgiques)	156 043	100	96	62	96	185	365
NST 6 (Matériaux de construct.)	2 815 808	100	162	48	185	190	197
NST 7 (Engrais)	259 131	100	189	40	218	218	257
NST 8 (Produits chimiques)	451 358	100	177	43	191	196	231
NST 9 (Produits manufacturés)	414 726	100	384	47	384	583	824
<b>Total</b>	<b>7 286 225</b>	<b>100</b>	<b>165</b>	<b>42</b>	<b>179</b>	<b>195</b>	<b>225</b>

### 3.2 L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DES 3 SCENARIOS

L'impact socio-économique est réalisé par projection des valeurs ajoutées et emplois moyens constatés par tonne et type de trafic (valeur ajoutée à la tonne) et par un emploi moyen à l'hectare constaté en zone logistique fluviale (10 emplois à l'hectare). On identifie bien dans cette projection l'apport majeur des différents scénarios.

L'engagement dans un scénario de gestion optimisée permet de consolider la part du transport fluvial dans la répartition modale. Celle-ci passerait augmenterait globalement de 0,4% pour dépasser les 5% en scénario 1 contre 4,67%. La mise en œuvre du scénario 1 permettrait de plus de concrétiser l'accroissement de trafic attendu par la réalisation de Seine - Escaut.

En terme d'emplois, la progression est relativement faible dans la mesure où l'ensemble des moyens engagés est centré sur l'utilisation croissante des différents postes à quai existants.

La progression est un peu plus sensible dans le scénario 2 en raison notamment de la valorisation de nouveaux parcs logistiques multimodaux à mettre en place. On identifie bien l'intérêt de modernisation et de consolidation des ports fluviaux qui s'inscrirait dans le prolongement de ce qui a été engagé durant les dernières années avec la création de plusieurs quais (Delta3, Harnes, Halluin, Arques...). La part modale du transport fluvial augmenterait sensiblement pour atteindre 5,5% de l'ensemble des flux de la Région Nord Pas de Calais.

Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	dt impact SE	2020 S1	2020 S2	2020 S3
<b>Nombre de sites transport</b>	133	102	0	108	114	119
<b>Nombre de gestionnaires</b>	75	55	0	65	67	69
<b>Surface valorisée (ha)</b>	799	809	0	818	964	2 369
<b>Tonnage transporté (milliers de tonnes) dont :</b>	7 286	12 077	3 031	13 061	14 215	16 435
<b>NST 0 (Produits agricoles)</b>	1 470	2 270	564	2 318	2 318	2 398
<b>NST 1 (Denrées alimentaires)</b>	429	685	157	829	869	969
<b>NST 2 (Combustibles solides)</b>	373	295	91	295	295	495
<b>NST 3 (Produits pétroliers)</b>	123	239	94	239	239	339
<b>NST 4 (Minerais)</b>	795	863	176	863	863	863
<b>NST 5 (Produits métallurgiques)</b>	156	149	97	149	289	569
<b>NST 6 (Matériaux de construction)</b>	2 816	4 695	1 362	5 344	5 474	5 674
<b>NST 7 (Engrais)</b>	259	489	104	566	566	666
<b>NST 8 (Produits chimiques)</b>	451	799	193	864	884	1 044
<b>NST 9 (Produits manufacturés)</b>	415	1 593	194	1 593	2 417	3 417
<b>Part modale transport Nord - Pas de Calais</b>	3,36%	4,68%	1,18%	5,07%	5,51%	6,37%
<b>Valeur ajoutée directe manutention (M euros)</b>	59	103	20	106	119	140
<b>Valeur ajoutée zones fluviales (millions d'euros)</b>	613	623	0	632	778	2 183
<b>Valeur ajoutée totale logistique fluviale (M euros)</b>	672	726	20	738	897	2 323
<b>Part du PIB régional</b>	1,10%	0,85%	0,02%	0,86%	1,05%	2,72%
<b>Emplois directs estimés manutention</b>	850	1 468	292	1 507	1 703	1 999
<b>Emplois estimés zones fluviales</b>	6 127	6 230	0	6 320	7 780	21 830
<b>Total des Emplois estimés logistique fluviale</b>	6 977	7 698	292	7 827	9 483	23 829

En scénario 3, l'impact sur le transport fluvial est légèrement supérieur et la part modale du fluvial atteint 6,37%. Les perspectives d'emploi et d'activité explosent sur la base d'une valorisation foncière complémentaire de 1200 ha supplémentaires dédiés à l'implantation de nouvelles activités de logistique durable.

Les activités des zones et ports fluviaux génèreraient à elles seules 2,7% du PIB régional pour 23 829 emplois contre 1,28% et 9483 emplois en scénario 2.

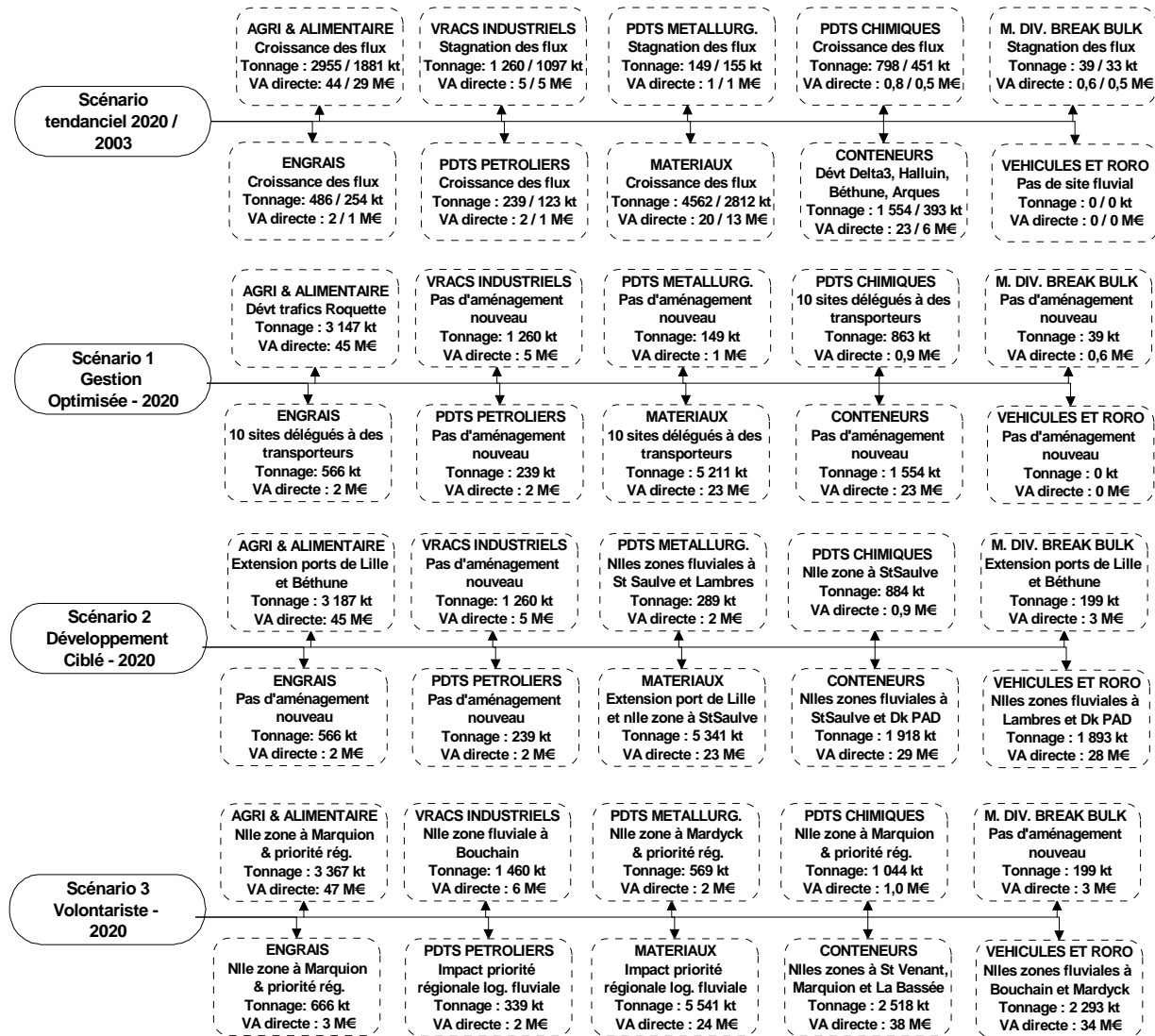






## 4. L'IMPACT DES SCHEMAS POSSIBLES PAR FILIERE

### L'IMPACT DES DIFFERENTS SCENARIOS SUR LES FILIERES EN 2020



#### 4.1.2 Les enjeux fluviaux majeurs de la filière d'ici 2020

Le transport fluvial est particulièrement apprécié par la filière agricole et alimentaire. Il connaît actuellement une croissance forte suite à la mise en place du contrat de progrès ONIC-VNF et aux difficultés rencontrées par le fret ferroviaire. La filière s'est de plus profondément concentrée ces dernières années. D'importantes coopératives ont fusionné, ce qui a permis de réaliser des économies d'échelle. Les principales attentes de la filière portent sur le bon entretien des infrastructures portuaires et des canaux. En dépit du grand nombre de quais utilisés, on continue à identifier des besoins ponctuels et limités de nouveaux quais et espaces complémentaires de 2 à 3 ha permettant de fixer de nouvelles installations.

#### 4.1.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles d'ici 2020

Tous les scénarios prévoient une optimisation ou un renouvellement des installations existantes utiles à toutes les filières plutôt que la création de nouveaux quais dédiés à la filière agricole.

**Le scénario 1 de gestion optimisée** des 133 quais doit favoriser le renouvellement de l'occupation de quais et sites existants au profit des utilisateurs du transport fluvial.

**Le scénario 2 de développement ciblé** prévoit des investissements centrés sur le trafic international de conteneurs et le secteur automobile qui permettront **d'élargir la couverture portuaire régionale** pour les flux palettisés de produits alimentaires. L'effort prévu en matière de desserte ferroviaire doit permettre à certains opérateurs d'externaliser toute leur logistique sur les ports fluviaux s'ils le souhaitent. **Le scénario 3 volontariste** offre quant à lui une politique forte de valorisation économique et logistique **du bord à voie d'eau sur plus de 1200 hectares**, ce qui constitue une offre d'installations en bord à canal nouvelle massive, déterminante pour toutes les filières ayant recours au transport fluvial.

#### 4.1.4 L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles d'ici 2020

Le développement prévu du trafic est principalement conditionné en tendanciel (2020T) par la poursuite du transfert modal au profit du fluvial et par l'impact économique positif sur la logistique de la filière que ne manquera pas d'avoir la réalisation du Canal Seine-Escaut. La desserte Sud du Cambrésis (Marquion, Havrincourt...) sera nettement améliorée et des relocalisations de silos seront vraisemblablement réalisées.

La mise en œuvre des différents scénarios prévus ne contribue pas directement à un accroissement sensible du trafic fluvial. On partait d'une situation relativement positive et favorable en matière portuaire notamment depuis l'accord ONIC-VNF de 2002.

Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	61	62	62	64	69
Nombre de gestionnaires	26	26	26	26	28
<b>Tonnage fluvial total transporté</b>	<b>1 881</b>	<b>2 955</b>	<b>3 147</b>	<b>3 187</b>	<b>3 367</b>
<b>Part modale transport Nord - Pas de Calais</b>	<b>4,94%</b>	<b>6,02%</b>	<b>6,42%</b>	<b>6,50%</b>	<b>6,87%</b>
Valeur ajoutée directe manutention (millions d'euros)	29	44	45	45	47
Emplois directs estimés manutention	420	626	644	647	669

## 4.1 LA FILIERE AGRICOLE ET ALIMENTAIRE

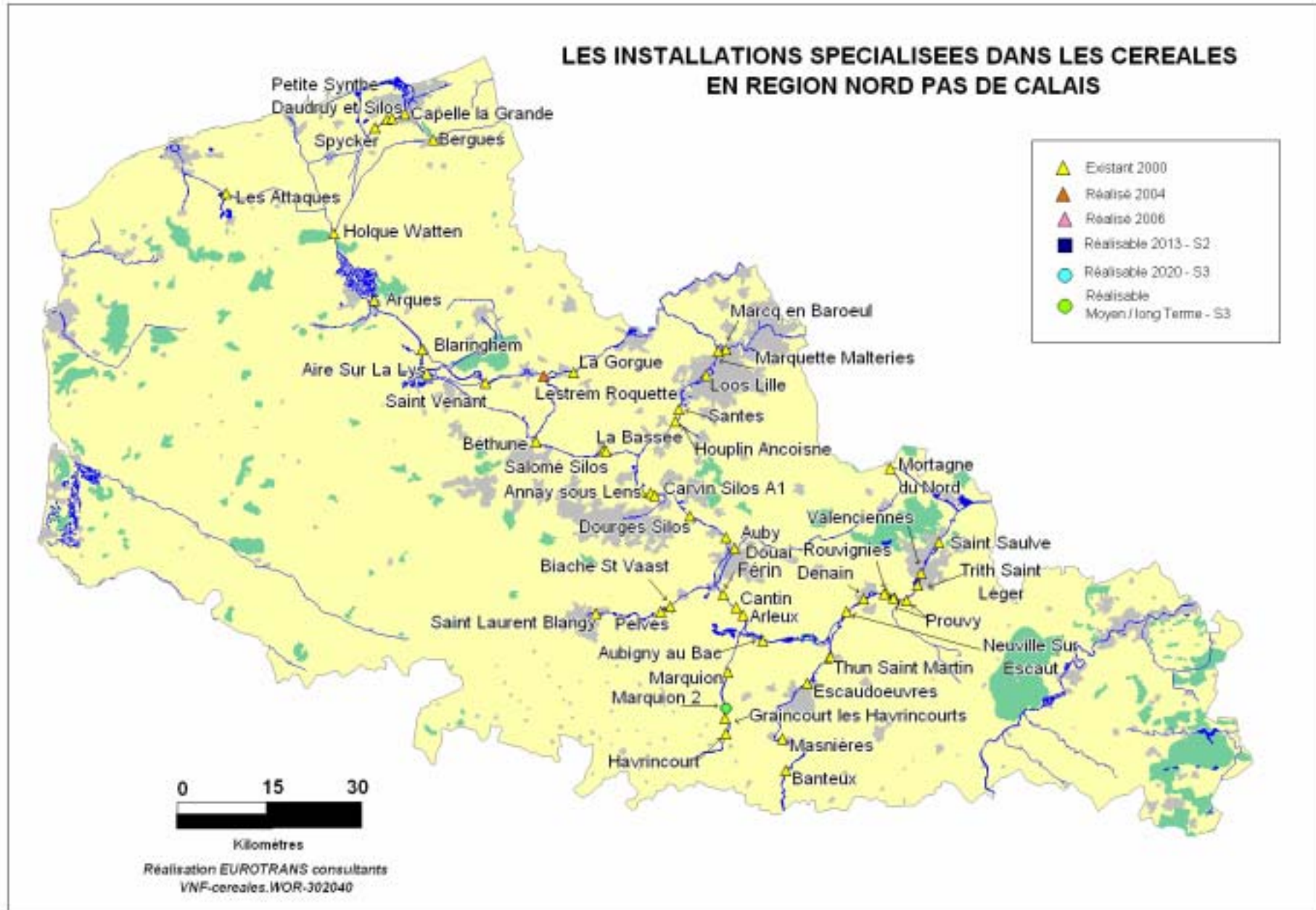
### 4.1.1 Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais

Le Nord - Pas de Calais comprend 53 sites traitant régulièrement des trafics de céréales. Ces quais et ports sont particulièrement bien disséminés sur le territoire régional desservi par la voie d'eau. Les tonnages de céréales réalisés durant ces dernières années sont classés par catégorie de taille.<sup>8</sup>

Les installations sont le plus souvent composées d'un quai public en occupation temporaire et de silos de stockage de proximité.

Cat.	Ter.	Site	Cat.	Ter.	Site
2	Arras	SAINT LAURENT BLANGY CCI	1	Lens	ANNAY sous LENS Port Public
3	Béthune	BETHUNE CCI	2	Lens	CARVIN Silos A1
1	Béthune	BETHUNE Essars Silos	2	Lens	DOURGES Silos
1	Béthune	SAINT VENANT Darse Hue	1	Lille	HOUPLIN ANCOISNE Silos
1	Cambrai	AUBIGNY AU BAC Port Public	1	Lille	LA BASSEE CCI
1	Cambrai	ESCAUDOEUVRES Sucrerie	1	Lille	LA GORGUE Port Public ex Silos
1	Cambrai	GRAINCOURT LES HAVRINC.	2	Lille	LOOS Lille
2	Cambrai	HAVRINCOURT Rampe Carré	3	Lille	MARCO EN BAROEUL
3	Cambrai	VAUCELLES LES RUES DES VIGNES Silos	3	Lille	MARQUETTE Malteries
4	Cambrai	MARQUION Port Public	2	Lille	SALOME Silos
2	Cambrai	MASNIERES Silos	2	Lille	SANTES CCI
2	Cambrai	THUN ST MARTIN Port Public Dit d'Iwuy	2	Saint Omer	AIRE SUR LA LYS Malteries
2	Cambrai	THUN ST MARTIN Silos A1	2	Saint Omer	AIRE SUR LA LYS Silos
3	Douai	ARLEUX Silos + nouveau	2	Saint Omer	ARQUES Port Communal SABA
1	Douai	AUBY Union Minière	1	Saint-Omer	BLARINGHEM Baudelet
1	Douai	BIACHE SAINT VAAST P. Public	1	Saint-Omer	HOLQUE WATTEN Silos
1	Douai	CANTIN Port Public	2	Valenciennes	DENAIN CCI
1	Douai	DOUAI CCI	1	Valenciennes	MORTAGNE DU NORD Delquignies
2	Douai	FERIN Carré	2	Valenciennes	NEUVILLE SUR ESCAUT Silos
2	Douai	PELVES Port Public	4	Valenciennes	PROUVY Darse Malteries
1	Dunkerque	BERGUES Port Public	1	Valenciennes	PROUVY Lesaffre
3	Dunkerque	CAPPELLE LA GRANDE Lesieur	2	Valenciennes	PROUVY Sogescout/ CCES
1	Dunkerque	LES ATTAQUES Silos	1	Valenciennes	ROUVIGNIES CCI Quai Roro & App.
3	Dunkerque	PETITE SYNTHÉ Daudruy	2	Valenciennes	ROUVIGNIES Silos
3	Dunkerque	PETITE SYNTHÉ Silos	2	Valenciennes	ST SAULVE CCI
1	Dunkerque	SPYCKER Soflutraf	1	Valenciennes	TRITH ST LEGER Manugesteam
			3	Valenciennes	VALENCIENNES CCI

<sup>8</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 0 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.



## 4.2 LA FILIERE ENGRAIS

### 4.2.1 Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais

Le Nord - Pas de Calais comprend 36 sites traitant régulièrement des trafics d'engrais. Ces quais et ports proches des installations agricoles sont particulièrement bien répartis sur le territoire régional desservi par la voie d'eau.

Les tonnages réalisés durant ces dernières années sont classés par taille.<sup>9</sup>

Cat.	Ter.	Site	Cat.	Ter.	Site
1	Arras	SAINT LAURENT BLANGY	1	Lille	ARMENTIERES Port Public
3	Béthune	BETHUNE CCI	2	Lille	HOLQUE WATTEN Silos
1	Béthune	BLARINGHEM Baudelet	1	Lille	HOULPIN ANCOISNE Silos
2	Béthune	MERVILLE Silos	1	Lille	LA BASSEE CCI
1	Cambrai	AUBIGNY AU BAC Port	1	Lille	LA GORGUE Port Public ex Silos
1	Cambrai	BANTEUX Gare d'Eau	1	Lille	LOOS Produits Chimiques
1	Cambrai	HAVRINCOURT Rampe	1	Lille	LOOS LILLE CCI
1	Cambrai	MARQUION Port Public	1	Lille	SALOME Silos
1	Cambrai	MASNIERES Silos	1	Maubeuge	BOURBOURG Port Public
1	Douai	AUBY Union Minière	1	Saint Omer	AIRE SUR LA LYS Silos
1	Douai	FERIN Carré	1	Saint Omer	GARLINGHEM AIRE SUR LA LYS Legrain
1	Dunkerque	PONT D'ARDRES Port	1	Saint Omer	ARLEUX Silos + nouveau
1	Dunkerque	LES ATTAQUES Port	2	Saint Omer	ARQUES Smetz CCI
1	Dunkerque	BERGUES Port Public	1	Valenciennes	BIACHE SAINT VAAST Port Public
1	Dunkerque	CALAIS Port Public Fluvial	2	Valenciennes	DENAIN CCI Aval (quai Cacheux)
1	Dunkerque	SPYCKER Soflutraf	1	Valenciennes	NEUVILLE SUR ESCAUT Silos
1	Lens	ANNAY SOUS LENS Port	1	Valenciennes	ST SAULVE CCI
1	Lens	DOURGES Silos	1	Valenciennes	VALENCIENNES CCI

### 4.2.2 Les enjeux fluviaux majeurs de la filière d'ici 2020

Le transport fluvial est particulièrement intéressant pour des flux d'engrais solides et liquides à l'importation depuis les ports maritimes qui se développent à mesure que la production nationale régresse.

Les exigences relatives à la sécurité d'entreposage sont cependant de plus en plus draconiennes et il est probable que tous les sites ne seront plus habilités à stocker ces produits en quantité à l'avenir.

Dans ce contexte, on identifie le maintien de petits flux isolés et l'émergence de plateformes d'importance capable de fournir une zone de chalandise légèrement plus importante que dans le passé.

Les adaptations passent dans ce contexte par de la modernisation des installations de stockage dans les ports les plus importants de la région ainsi que l'identification de sites plus adaptés que d'autres pour traiter ces trafics en toute sécurité.

### 4.2.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles d'ici 2020

Tous les scénarios prévoient une optimisation ou un renouvellement des installations existantes utiles à toutes les filières plutôt que la création de nouveaux quais dédiés à la filière agricole.

On peut penser que cette démarche devra être complétée par un traitement particulier accordé aux sites qui traiteront des trafics d'engrais dans le prolongement d'une étude de danger.

**Le scénario 1 de gestion optimisée** des 133 quais doit favoriser le suivi des aménagements nécessaires aux trafics d'engrais.

**Le scénario de développement ciblé** prévoit des actions de modernisation des ports majeurs de la région qui devront traiter au cas par cas les besoins relatifs aux trafics d'engrais.

**Le scénario volontariste** offre quant à lui de larges possibilités de localisation de nouveaux sites logistiques spécialisés dans l'entreposage de marchandises réglementées.

### 4.2.4 L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles d'ici 2020

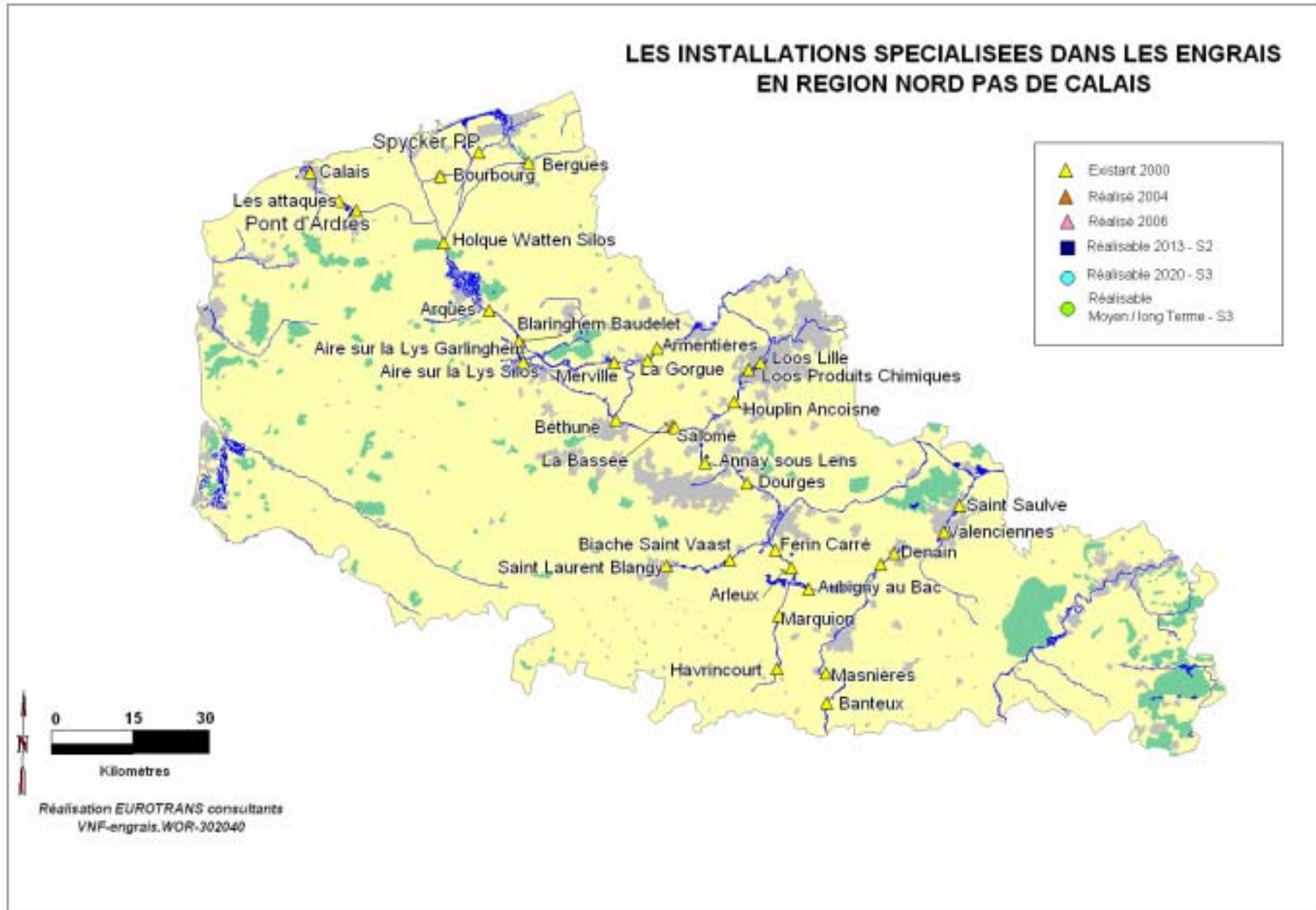
Le développement prévu du trafic est principalement conditionné en tendanciel (2020T) par la poursuite du transfert modal au profit du fluvial et à l'impact économique extrêmement positif sur la logistique de la filière que ne manquera pas d'avoir la réalisation du Canal Seine-Escaut.

Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	40	37	47	47	48
Nombre de gestionnaires	31	37	47	47	48
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>254</b>	<b>486</b>	<b>566</b>	<b>566</b>	<b>666</b>
<b>Part modale transport Nord - Pas de Calais</b>	<b>0,67%</b>	<b>0,99%</b>	<b>1,15%</b>	<b>1,15%</b>	<b>1,36%</b>
Valeur ajoutée directe manutention (millions)	1	2	2	2	3
Emplois directs estimés manutention	15	28	33	33	39

La mise en œuvre du scénario 3 contribue à une évolution sensible du trafic notamment dans une perspective de valorisation de sites au débouché du Canal Seine-Escaut à Marquion, particulièrement bien situés pour fixer des installations logistiques liées à la filière agricole.

<sup>9</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 0 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.





#### 4.3 LA FILIERE VRAC INDUSTRIEL & COMBUSTIBLES

##### 4.3.1 Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais

Le Nord - Pas de Calais comprend 29 sites traitant régulièrement des trafics de vrac industriel solide (charbon, minerais et déchets industriels). Ces installations sont essentiellement concentrées dans l'ancien Bassin Minier et Sidérurgique qui va de Béthune à Valenciennes.

Ces quais et ports sont situés à proximité d'installations industrielles produisant le plus souvent des produits semi-finis.

Les tonnages réalisés durant ces dernières années sont classés par taille.<sup>10</sup>

Cat.	Ter.	Site	Cat.	Ter.	Site
2	Béthune	BETHUNE CCI	1	Lens	WINGLES Port Public
2	Béthune	ISBERGUES Ugine	2	Lens	ANNAY SOUS LENS Port Public
1	Cambrai	ESCAUDOEUVRES Sucrierie	Début	Lens	NOYELLES GODAULT Sita
1	Cambrai	MARQUION Port Public	1	Lille	ARMENTIERES Port Public
5	Douai	AUBY Union Minière	1	Lille	MARQUETTE CCI
1	Douai	CANTIN Port Public	2	Lille	LOOS LILLE CCI
1	Douai	DOUAI CCI	3	Lille	HALLUIN CCI
1	Douai	PROUVY Sogescout/ CCES	1	Saint Omer	AIRE SUR LA LYS Balland
4	Douai	STORA Charbon, bobines, kaolin	2	Valenciennes	BOUCHAIN CCI
1	Dunkerque	LES ATTAQUES Port Public	2	Valenciennes	DENAIN CCI
2	Dunkerque	LEFFRINCKOUCKE Ascométal	3	Valenciennes	ST SAULVE CCI
2	Dunkerque	SPYCKER Soflutraf	3	Valenciennes	VALENCIENNES CCI
1	Lens	DOURGES Port Public Agrégats	4	Valenciennes	NEUVILLE SUR ESCAUT Silos
1	Lens	PONT A VENDIN Ciments	4	Valenciennes	TRITH ST LEGER Ferrailles
1	Lens	VENDIN LE VIEIL Charbons			

##### 4.3.2 Les enjeux fluviaux majeurs de la filière

Cette filière est particulièrement concernée par la mutation industrielle en cours dans le Nord - Pas de Calais.

Dans le cadre d'une redistribution internationale des activités, le renouvellement du tissu régional se fait particulièrement aux dépens des industries de production de produits semi-finis.

La fermeture de Metaleurop en 2003, premier client du transport fluvial régional, en est l'illustration la plus récente.

Dans ce contexte, on identifie bien **l'importance à accorder aux traitements des friches** en fixant en priorité sur ces sites, d'autres activités génératrices de flux massifs comme les déchets ou des centres logistiques de distribution de vrac.

<sup>10</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 0 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.

##### 4.3.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

L'amélioration des infrastructures fluviales est le premier déterminant de progression du trafic de vrac. Un transfert modal fort au profit du fluvial devrait permettre de faire progresser le trafic actuel en dépit d'une demande de transport en baisse. **Les deux premiers scénarios** ne prévoient pas d'aménagements particuliers dédiés aux trafics de vracs industriels.

**L'aménagement de nouveaux sites fluviaux prévu dans le scénario 3** est de nature à générer un trafic de vrac industriel supplémentaire. On pense particulièrement aux aménagements concernant Mardyck et Bouchain.

##### 4.3.4 L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles

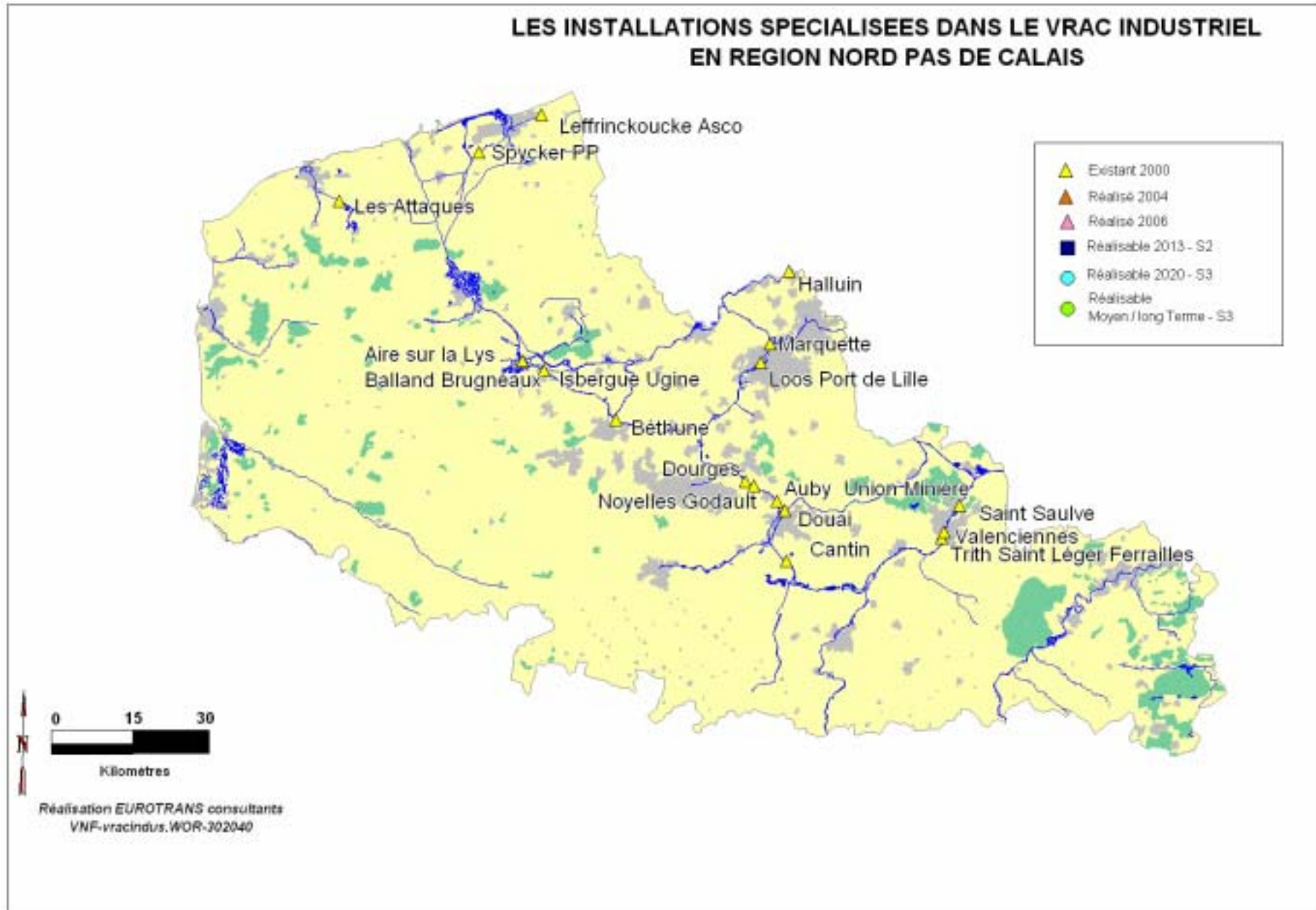
Le développement prévu du trafic est principalement conditionné en tendanciel (2020T) par la poursuite du transfert modal au profit du fluvial et à l'impact économique extrêmement positif sur la logistique de la filière que la filière ne manquera pas d'avoir la réalisation du Canal Seine-Escaut.



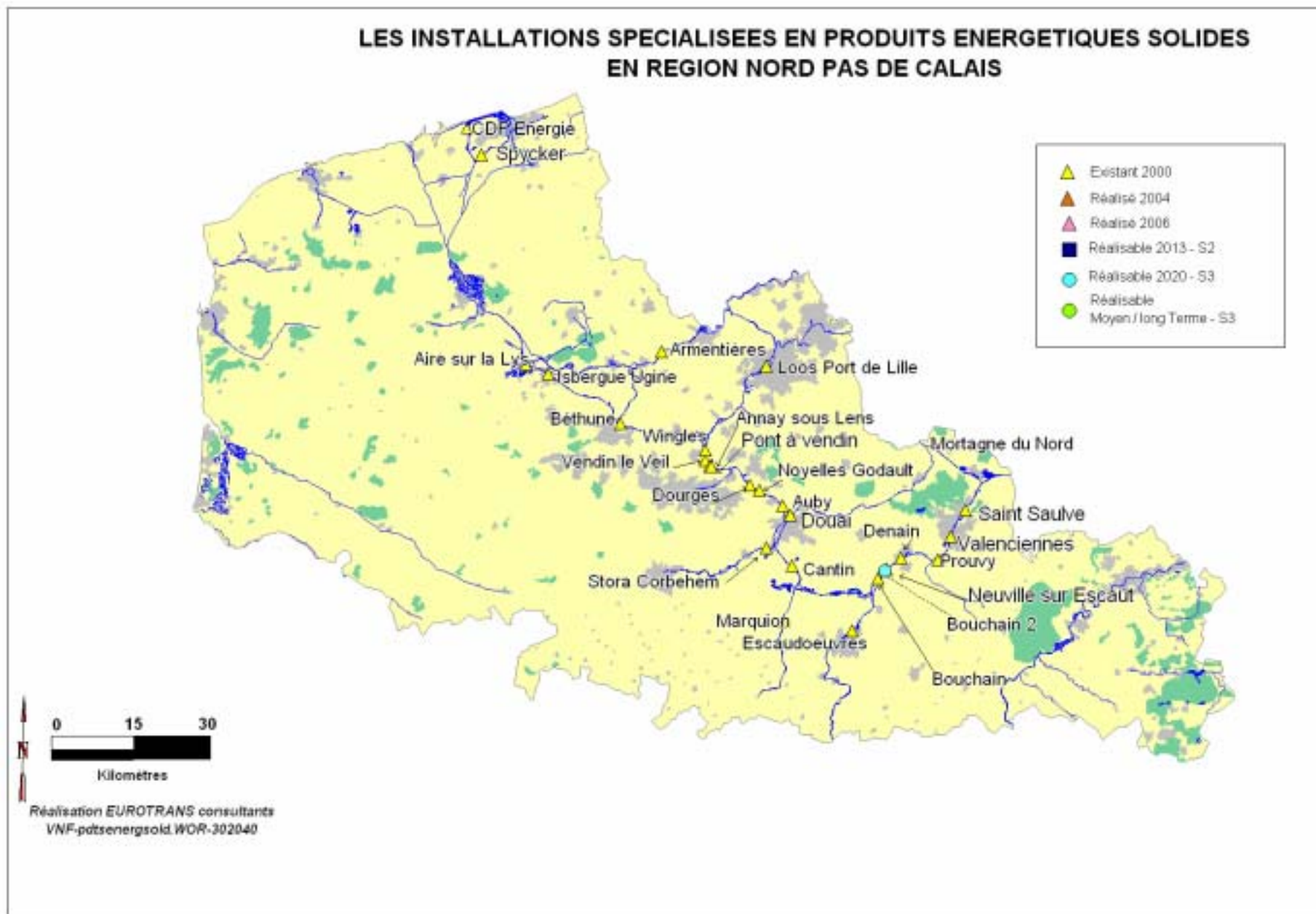
A cela s'ajoute l'intérêt d'améliorer le transfert modal vers la voie d'eau de certains flux localisés à proximité de sites fluviaux à créer dans l'hypothèse de mise en œuvre d'un scénario 3 volontariste.

Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	31	28	28	28	29
Nombre de gestionnaires	26	26	26	26	26
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>1 097</b>	<b>1 260</b>	<b>1 260</b>	<b>1 260</b>	<b>1 460</b>
<b>Part modale transport Nord - Pas de Calais</b>	<b>2,88%</b>	<b>2,57%</b>	<b>2,57%</b>	<b>2,57%</b>	<b>2,98%</b>
Valeur ajoutée directe manutention (millions)	5	5	5	5	6
Emplois directs estimés manutention	66	75	75	75	86

La cartographie distingue les sites traitant des combustibles solides et des minerais.











## 4.4 LA FILIERE PRODUITS PETROLIERS

### 4.4.1 Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais

Le Nord - Pas de Calais ne compte plus que 6 sites traitant régulièrement des trafics des produits pétroliers.

Ces installations ont le plus souvent un caractère historique et ne correspondent pas à une organisation destinée à desservir le territoire régional de manière structurée.

Les tonnages réalisés durant ces dernières années sont classés par taille.<sup>11</sup>

Cat.	Ter.	Site	Cat.	Ter.	Site
2	Béthune	BETHUNE CCI	2	Lille	LOMME Mory
1	Calais	CALAIS Port Public Fluvial	1	Lille	MARCO EN BAROEUL Lesaffre
4	Lens	ANNAY SOUS LENS Port Public	2	Valenciennes	DENAIN CCI Aval (quai Cacheux)

### 4.4.2 Les enjeux fluviaux majeurs de la filière

Cette filière est particulièrement concernée par le besoin d'adapter la répartition modale des trafics émanant de gros chargeurs. On s'achemine depuis plusieurs années vers une réduction de la part de produits pétroliers transportée par la voie fluviale.

Pour des raisons de surcoûts d'exploitation que génèrent les dépôts intérieurs, ceux-ci sont fermés au profit d'approvisionnements directs réalisés par camion notamment depuis la raffinerie des Flandres de Dunkerque.

Il s'en suit un trafic de camions citernes au départ de Dunkerque vers toutes les villes de la Région avec un usage important de l'autoroute A25 déjà bien chargée.

Il est bien entendu que les chargeurs de produits pétroliers ne sont pas demandeurs pour l'instant d'aménagements particuliers concernant le fluvial.

La question se pose davantage aux pouvoirs publics et à leur intérêt d'inverser cette tendance dans une logique de développement durable.

### 4.4.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

Le suivi des conditions d'application des accords internationaux sur l'environnement constitue l'un des déterminants de la répartition modale de trafics de produits pétroliers.

<sup>11</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 0 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.

La disponibilité de dépôts pétroliers desservis par la voie d'eau dans les zones les plus éloignées du littoral telles que Douai<sup>12</sup>, Lille et Béthune, constituerait un retour en arrière salutaire pour réduire la congestion et les rejets.

Cette orientation n'est pas à l'ordre du jour pour l'instant et il est difficile d'en projeter les résultats pour 2020.

**Le premier scénario** prévoit une optimisation dans la gestion des quais fluviaux intérieurs qui peut contribuer à faire émerger des projets de localisation de dépôts intérieurs.

**Le second scénario** présente l'avantage de traiter en profondeur de la desserte des gros chargeurs. La raffinerie des Flandres, bien desservie par voie d'eau en est un et il sera particulièrement important d'envisager « un contrat de progrès fluvial » avec ce raffineur qui alimente la Région Nord - Pas de Calais.

**Le troisième scénario** présente l'intérêt des nouvelles surfaces d'espaces économiques développées en bord à canal où des installations de stockage de produits pétroliers pourraient trouver intérêt à s'y localiser.

### 4.4.4 L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles d'ici 2020

Le développement prévu du trafic est principalement conditionné en tendanciel (2020T) par l'impact économique positif sur la logistique de la filière que la filière que ne manquera pas d'avoir la réalisation du Canal Seine-Escaut.

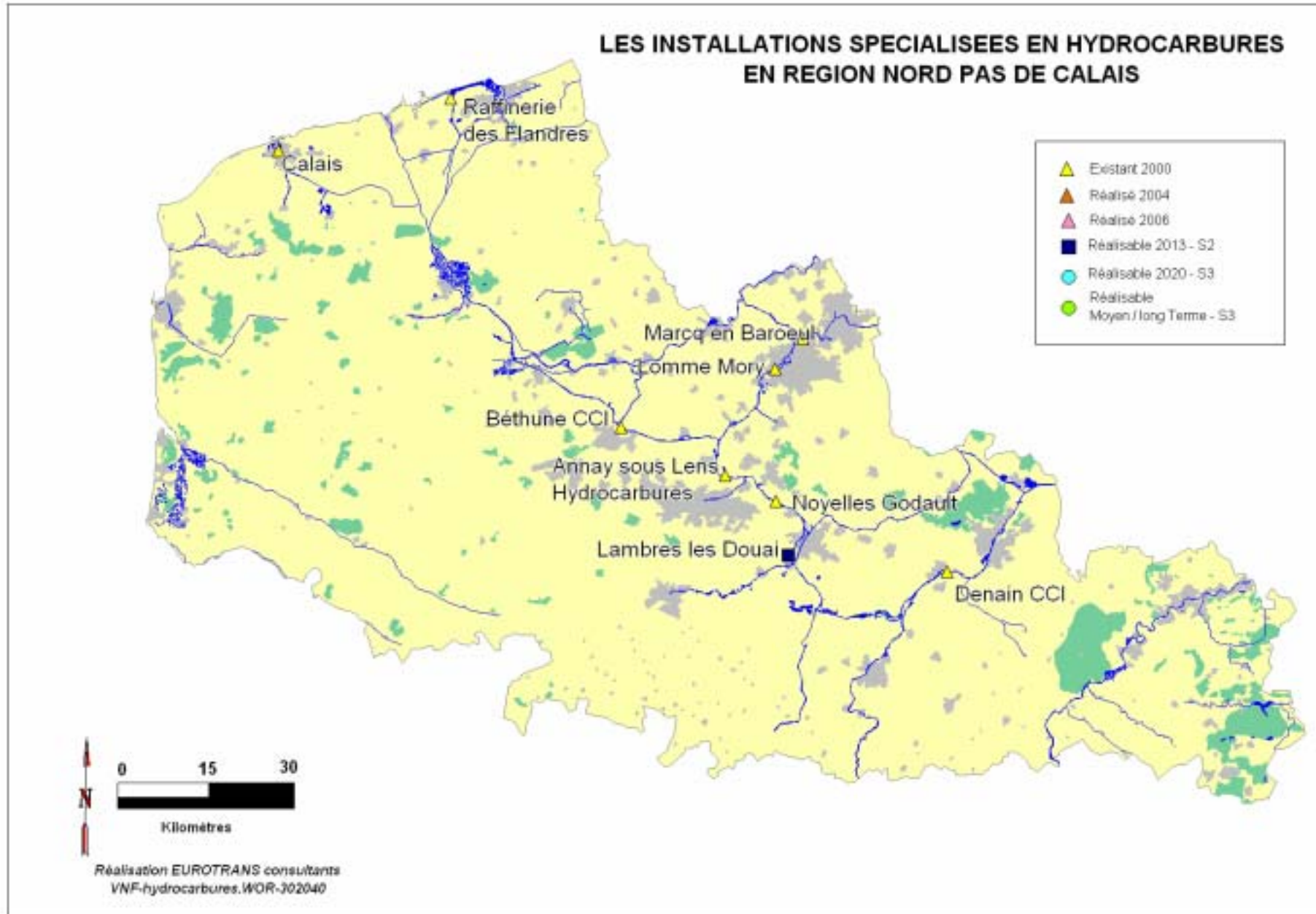
On peut notamment penser à l'avenir à une diversification des sources d'approvisionnement en produits pétroliers qui permettrait de renforcer la part modale du transport fluvial.

Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	6	6	6	6	6
Nombre de gestionnaires	5	5	5	5	5
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>123</b>	<b>239</b>	<b>239</b>	<b>239</b>	<b>339</b>
<b>Part modale transport Nord - Pas de</b>	<b>0,32%</b>	<b>0,49%</b>	<b>0,49%</b>	<b>0,49%</b>	<b>0,69%</b>
Valeur ajoutée directe manutention (millions)	1	2	2	2	2
Emplois directs estimés manutention	15	23	23	23	28

L'impact du scénario 2 reste particulièrement conditionné à l'engagement incertain à ce jour des autorités régionales dans le transfert modal des flux générés par les plus gros chargeurs régionaux.

L'impact du scénario 3 est lié à la multiplication des opportunités de fixer de nouveaux centres logistiques qui pourraient générer des trafics diversifiés dont un certain nombre de produits pétroliers.

<sup>12</sup> BP Courchelettes traitait encore récemment un trafic fluvial de près de 200 000 t par an avant de se limiter à une activité de dépôt de GPL avec des flux nettement moins importants.



## 4.5 LA FILIERE PRODUITS METALLURGIQUES

### 4.5.1 Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais

Le Nord - Pas de Calais compte 9 sites traitant régulièrement des trafics des produits métallurgiques du bassin minier et Sidérurgique d'une part et du Dunkerquois d'autre part. Ces installations sont principalement implantées à proximité d'industries de produits semis-finis. Les tonnages réalisés durant ces dernières années sont classés par taille.<sup>13</sup>

Cat.	Ter.	Site	Cat.	Ter.	Site
1	Béthune	BETHUNE CCI	1	Lille	LOOS LILLE CCI
4	Béthune	ISBERGUES Ugine	2	Lens	Sallaumines Cablerie
2	Dunkerque	SPYCKER Port Public	1	Saint Omer	GARLINGHEM AIRE SUR LA LYS Legrain
1	Lens	ANNAY SOUS LENS Port Public	1	Valenciennes	ST SAULVE CCI
2	Lens	NOYELLES GODAULT Sita			

### 4.5.2 Les enjeux fluviaux majeurs de la filière

Cette filière est particulièrement concernée par la mutation industrielle en cours. Dans le cadre d'une concentration mondiale du secteur des produits sidérurgiques et métallurgiques, celle-ci a tendance à se localiser de plus en plus à proximité des ports majeurs. De nombreux sites intérieurs ont été fermés ces dernières années et l'on devrait continuer à assister à une concentration sur les sites les plus performants.



<sup>13</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 0 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.

Les usines sont historiquement bien desservies par le fer et l'usage de la voie d'eau est considéré comme un complément performant sur certaines relations inter-usines ou à trafic massif (automobile) quand les installations fluviales d'expédition ou de réception sont particulièrement performantes.

Les sites maritimes de Dunkerque et Gand sont bien reliés au réseau de voies navigables. Le site de Mardyck si proche de la mer n'est pas directement accessible en fluvio-maritime, ce qui limite l'utilisation de ce mode de transport à part entière si peu utilisé pour l'instant en raison de contraintes d'infrastructures qui limitent la taille des expéditions.

### 4.5.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles d'ici 2020

Le développement du transport fluvial de produits métallurgiques reste particulièrement conditionné à la manière dont l'industrie automobile régionale sera desservie dans les années à venir ainsi qu'à l'amélioration des conditions de desserte des sites de production.

L'amélioration des infrastructures fluviales et notamment de Seine-Escaut permettra de compenser les pertes récurrentes de trafic liées à la réduction d'activité des sites intérieurs.

**Le premier scénario** ne prévoit pas d'aménagement particulier permettant d'identifier de développements de trafics significatifs de produits métallurgiques.

**Le second scénario** présente l'avantage de **traiter en profondeur la desserte des gros chargeurs automobiles sur des sites tels que Lambres les Douai et St Saulve, ce qui permet d'envisager un doublement de trafic.**

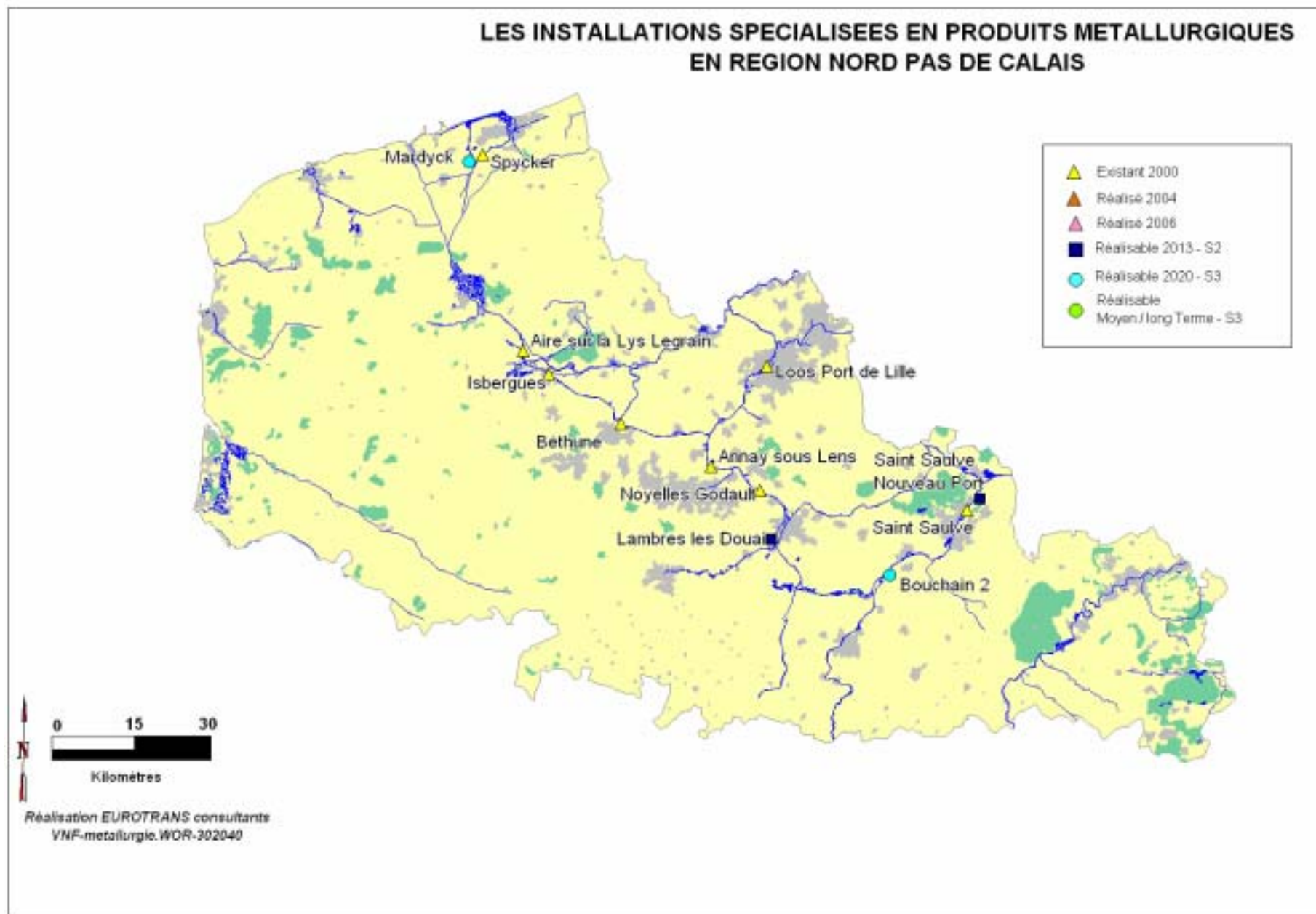
**Le troisième scénario** est encore plus déterminant dans la mesure où il prévoit la réalisation de Bouchain et l'aménagement d'une plate-forme à Mardyck favorable au transbordement des usines Sollac au potentiel intéressant notamment en fluvio-maritime.

### 4.5.4 L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles

Le développement prévu du trafic est principalement conditionné aux aménagements portuaires prévus dans les scénarios 2 et 3.

Face à l'importance du ferroviaire, le transport fluvial restera un mode de transport assez faiblement utilisé qui constitue cependant une alternative crédible et intéressante financièrement pour certaines relations inter - usines du secteur de la métallurgie ainsi que pour les approvisionnements de l'industrie automobile.

Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	13	11	11	13	14
Nombre de gestionnaires	12	11	11	12	13
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>155</b>	<b>149</b>	<b>149</b>	<b>289</b>	<b>569</b>
<b>Part modale transport Nord - Pas de Calais</b>	<b>0,41%</b>	<b>0,30%</b>	<b>0,30%</b>	<b>0,59%</b>	<b>1,16%</b>
Valeur ajoutée directe manutention (millions)	1	1	1	2	2
Emplois directs estimés manutention	15	9	17	25	33





## 4.6 LA FILIERE MATERIAUX & DECHETS

### 4.6.1 Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais

Le Nord - Pas de Calais comprend 42 sites traitant régulièrement des trafics de minéraux et matériaux. Ces quais et ports sont particulièrement bien disséminés sur le territoire régional desservi par la voie d'eau. Les tonnages réalisés durant ces dernières années sont classés par taille.<sup>14</sup> Les installations sont le plus souvent composées d'un quai public en occupation temporaire et de dépôts ouverts à proximité.

Cat.	Ter.	Site	Cat.	Ter.	Site
1	Arras	SAINT LAURENT BLANGY CCI	1	Lille	HAUBOURDIN CCI
4	Béthune	BETHUNE CCI	2	Lille	HOUPLIN ANCOISNE
1	Cambrai	AUBIGNY AU BAC Port Public	2	Lille	LA BASSEE CCI
1	Cambrai	MARQUION Port Public	1	Lille	LOMME Clément
2	Cambrai	MASNIERES Verreries	5	Lille	LOOS LILLE CCI
1	Douai	AUBY Port Public	2	Lille	MARQUETTE CCI
2	Douai	AUBY Union Minière	2	Lille	SANTES CCI
4	Douai	STORA Charbon, bobines, kaolin	1	Lille	SAINT ANDRE
2	Douai	CANTIN Port Public	1	Lille	WAMBRECHIES CCI
1	Douai	DOUAI Bétons	1	Saint Omer	GARLINGHEM AIRE
1	Douai	DOUAI CCI	5	Saint Omer	ARQUES Verreries +
4	Calais-Dk	COULOGNE Carrières du Boulonnais	4	Saint Omer	BLARINGHEM
4	Dunkerque	SPYCKER Soflutraf	1	Saint Omer	HOLQUE WATTEN
2	Lens	ANNAY SOUS LENS Port Public	4	Valenciennes	BOUCHAIN CCI
2	Lens	DOURGES Port Public Agrégats	2	Valenciennes	DENAIN CCI Aval
1	Lens	DOURGES Silos	1	Valenciennes	ESCAUTPONT
3	Lens	HARNES CALL Nouveau Port	1	Valenciennes	MORTAGNE DU
1	Lens	PONT A VENDIN Ciments	1	Valenciennes	NEUVILLE SUR
1	Lens	VENDIN LE VIEIL Charbons	1	Valenciennes	PROUVY Sogescout/
1	Lens	WINGLES Port Public	2	Valenciennes	ROUVIGNIES CCI
1	Lille	Allennes les Marais PP	2	Valenciennes	THIANT Eternit

### 4.6.2 Les enjeux fluviaux majeurs de la filière

Cette filière génère les flux les plus massifs d'importants chargeurs tels que les grands groupes du ciment et du béton, les carrières, les entreprises de travaux publics et les industries consommatrices de minéraux.

La compétitivité du transport fluvial devrait s'affirmer encore davantage dans cette filière pour lui permettre d'accroître sa part de marché par rapport à son principal concurrent qu'est le transport routier qui ne subit pas les nécessaires ruptures de charge.

L'avantage tarifaire du transport fluvial sera accru par l'accroissement de la taille des unités de transport capables de relier le Bassin de la Seine.

Cet avantage tarifaire devrait être aussi déterminant pour capter les nouveaux flux liés à la concentration des sites de production de minéraux liés notamment à une politique plus restrictive d'autorisations d'exploitation de nouvelles carrières.

On identifie par ailleurs l'importance des flux de matériaux liés au recyclage et aux obligations relatives à la gestion des déchets. Les sites plus particulièrement concernés par la gestion des déchets font l'objet d'une cartographie particulière.

### 4.6.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles d'ici 2020

Tous les scénarios prévoient une optimisation ou un renouvellement des installations existantes utiles à toutes les filières plutôt que la création de nouveaux quais dédiés à la filière minéraux et matériaux.

**Le scénario 1 de gestion optimisée** des 133 quais doit favoriser le renouvellement de l'occupation de quais et sites existants au profit des utilisateurs du transport fluvial et accroître sensiblement le trafic de minéraux.

**Le scénario de développement ciblé** ne contribue qu'à renforcer l'ensemble portuaire régional et ne prévoit rien de particulier pour la filière.

**Le scénario volontariste** offre quant à lui de nouvelles opportunités de localiser des espaces logistiques dédiés aux minéraux et matériaux en bord à voie d'eau ce qui permettra de capter des trafics nouveaux.

### 4.6.4 L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles d'ici 2020

Le développement prévu du trafic est principalement conditionné en tendanciel (2020T) par l'impact économique positif sur la logistique de la filière que ne manquera pas d'avoir la réalisation du Canal Seine-Escaut.

L'optimisation des sites et quais fluviaux prévue en scénario 1 permettra d'accroître la part modale du transport fluvial et de dépasser les 5 millions de tonnes de trafic annuel.

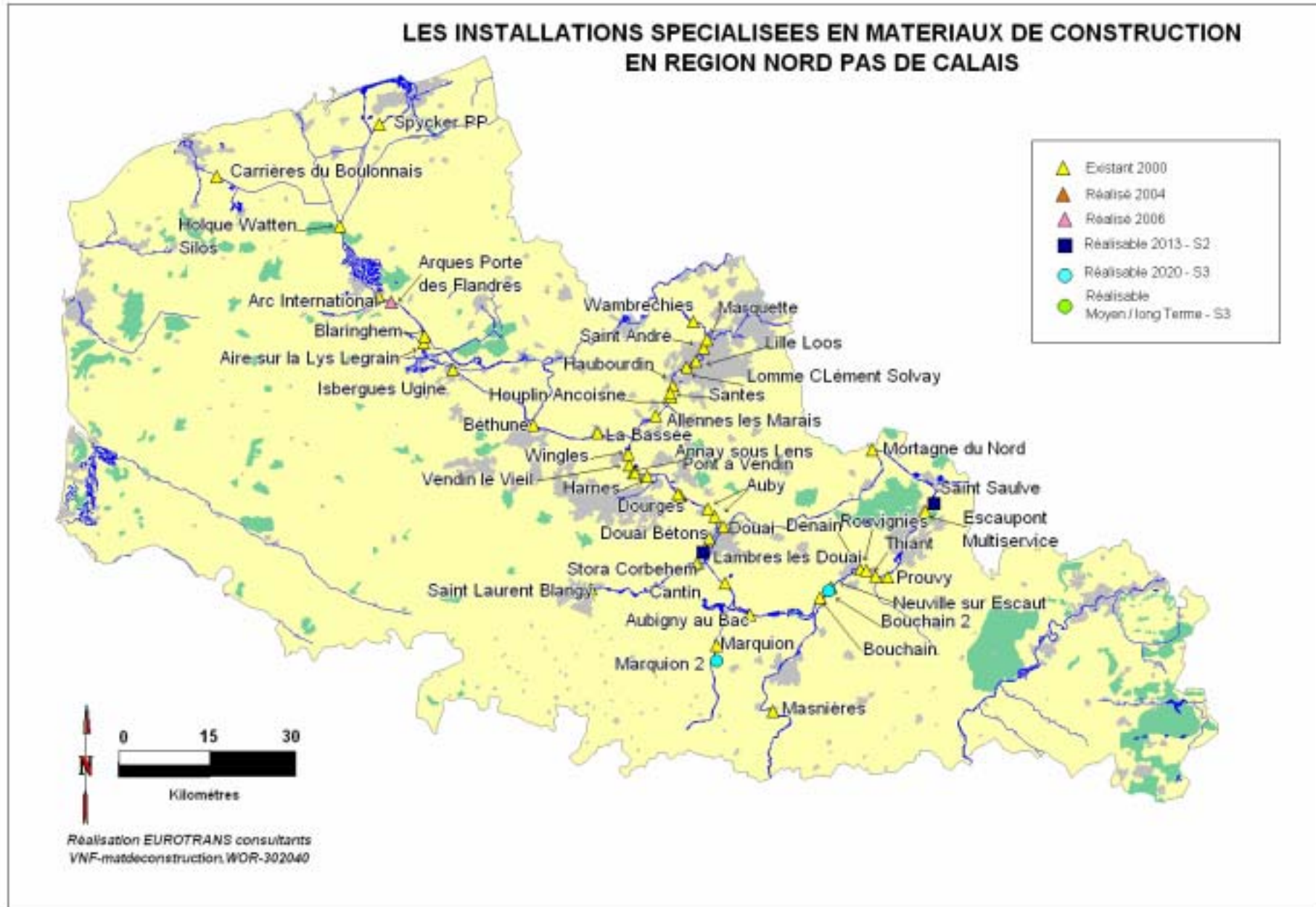
Les autres scénarios ont un impact moins nets sur ce type de trafic dont le développement est moins dépendant des investissements portuaires et logistiques réalisés que pour les autres filières.

La compétitivité tarifaire du transport fluvial et les évolutions réglementaires restent en effet les deux éléments moteurs de ce type de trafic.

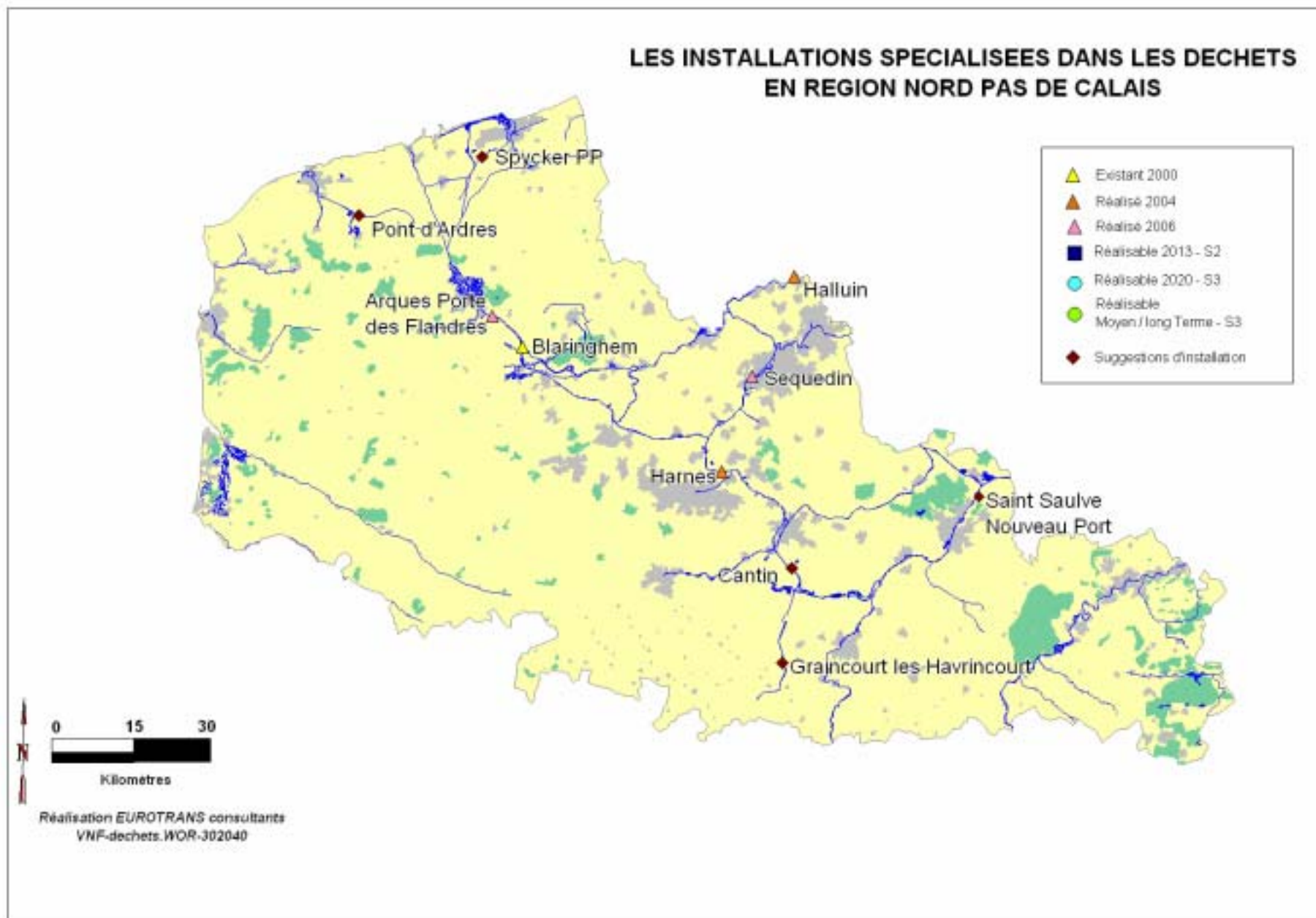
Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	45	42	54	56	56
Nombre de gestionnaires	36	41	54	55	55
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>2 812</b>	<b>4 562</b>	<b>5 211</b>	<b>5 341</b>	<b>5 541</b>
<b>Part modale transport Nord - Pas de Calais</b>	<b>7,38%</b>	<b>9,30%</b>	<b>10,62%</b>	<b>10,89%</b>	<b>11,30%</b>
Valeur ajoutée directe manutention (millions)	13	20	23	23	24
Emplois directs estimés manutention	182	291	328	335	347

<sup>14</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 0 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.









## 4.7 LA FILIERE CHIMIE

### 4.7.1 Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais

Le Nord - Pas de Calais compte 16 sites traitant régulièrement des trafics des produits chimiques localisés le plus souvent à proximité d'industries consommatrices. Les tonnages réalisés durant ces dernières années sont classés par taille.<sup>15</sup>

Cat.	Ter.	Site	Cat.	Ter.	Site
2	Béthune	BETHUNE CCI	2	Lille	LOOS LILLE CCI
1	Cambrai	MASNIERES Verreries	2	Lille	MARQUETTE Rhodia
3	Douai	AUBY Union Minière	1	Saint Omer	GARLINGHEM AIRE SUR
3	Douai	STORA Charbon, bobines, kaolin	3	Saint Omer	ARQUES Verreries +
1	Dunkerque	COUDEKERQUE BRANCHE Borax	1	Saint Omer	BLARINGHEM Baudelet
1	Lens	ANNAY SOUS LENS Port Public	1	Valenciennes	DENAIN CCI Aval (quai
4	Lens	WINGLES BP	1	Valenciennes	MORTAGNE DU NORD
1	Lille	HOUPLIN ANCOISNE Vitse	1	Valenciennes	PROUVY Lesaffre

### 4.7.2 Les enjeux fluviaux majeurs de la filière

Cette filière est particulièrement concernée par la mutation industrielle en cours dans le Nord Pas de Calais. Dans le cadre d'une redistribution internationale des activités, le renouvellement du tissu régional se fait particulièrement aux dépens des industries de production de produits semi-finis. L'arrêt de l'activité de Noroxo en 2003 en est l'illustration la plus récente.

Les flux de produits chimiques vont cependant continuer à s'accroître tout en évoluant fortement au niveau du conditionnement. Les flux de produits palettisés et conteneurisés de produits chimiques vont s'accroître sensiblement aux dépens des flux de vrac.

Les pâtes à papier constituent un trafic repris sous l'appellation « produits chimiques ». Il continue à présenter un certain potentiel pour les territoires disposant d'une industrie papetière comme l'Audomarois.

### 4.7.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

Tous les scénarios prévoient une optimisation ou un renouvellement des installations existantes utiles à toutes les filières plutôt que la création de nouveaux quais dédiés à la filière chimique.

**Le scénario 1 de gestion optimisée** des 133 quais doit favoriser le suivi des aménagements nécessaires aux trafics de produits chimiques. On pense particulièrement à la possibilité de promouvoir l'implantation de plates-formes logistiques isolées traitant des produits réglementés en toute sécurité dans des sites ou friches à reconvertir.

On identifie bien le potentiel lié à l'implantation de transporteurs et prestataires logistiques en bord à voie d'eau. On peut penser que cette démarche devra être complétée par un traitement

particulier accordé aux sites qui traiteront des trafics de produits chimiques dans le prolongement d'une étude de danger.



**Le scénario de développement ciblé** prévoit des actions de modernisation des ports majeurs de la région qui devront traiter au cas par cas les besoins relatifs aux trafics de produits chimiques. Cette modernisation pourra comprendre la mise aux normes de terminaux capables de traiter des conteneurs de produits réglementés.

**Le scénario volontariste** offre quant à lui des possibilités complémentaires de localisation de nouveaux sites spécialisés dans l'entreposage de marchandises réglementées.

### 4.7.4 L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles

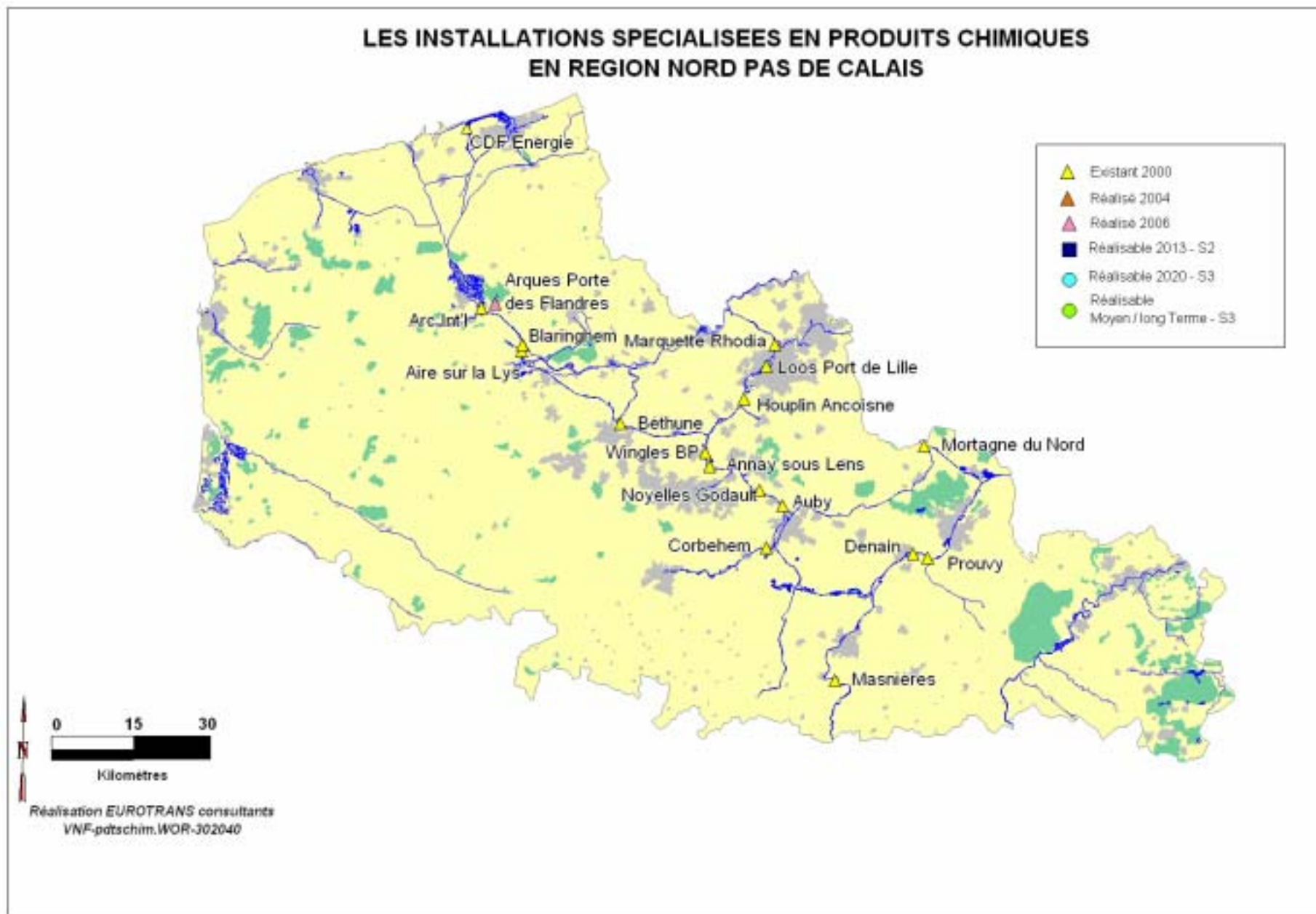
Le développement prévu du trafic est principalement conditionné en tendanciel (2020T) par l'impact économique positif sur la logistique de la filière que ne manquera pas d'avoir la réalisation du Canal Seine-Escaut.

Le transfert modal de produits palettisés et conteneurisés réalisé au profit de la voie d'eau viendra compenser nettement la baisse des trafics traditionnels en vrac.

Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	26	22	31	32	33
Nombre de gestionnaires	23	17	27	27	28
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>451</b>	<b>798</b>	<b>863</b>	<b>884</b>	<b>1 044</b>
<b>Part modale transport Nord - Pas de Calais</b>					
Valeur ajoutée directe manutention (millions d'euros)	0,5	0,8	0,9	0,9	1,0
Emplois directs estimés manutention	6	11	12	13	15

<sup>15</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 0 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.







## 4.8 LA FILIERE CONTENEURS, VEHICULES & DIVERSES

### 4.8.1 Les sites portuaires et de transbordement du Nord Pas de Calais

Les trafics de produits manufacturés comprennent les flux acheminés par conteneurs, les marchandises diverses manutentionnées en conventionnel et les véhicules.

Le Nord - Pas de Calais compte sept principaux sites dédiés aux **trafics conteneurs**.

Les tonnages réalisés durant ces dernières années sont classés par taille.<sup>16</sup>

Cat.	Ter.	Site	Cat.	Ter.	Site
5	Lille	LILLE LOOS CCI	Nouv.	Béthune	BETUHNE CCI
Nouv.	Lille	LILLE HALLUIN CCI	4	Valenciennes	PROUVY CCES
Nouv.	St Omer	ARQUES Porte des Flandres	Nouv.	Lens -Hénin	DELTA3
2	Dunkerque	Port Ouest - PAD			

A cela s'ajoute un certain nombre de sites traitant plus ou moins régulièrement des marchandises diverses non conteneurisées.

Cat.	Ter.	Site	Cat.	Ter.	Site
	Dunkerque	PAD	1	Lille	Santes CCI
1	St Omer	Arc Int'l	1	Valenciennes	St Saulve CCI
1	Béthune	Lestrem	1	Valenciennes	St Saulve Vallourec
1	Lens-Hénin	Pont à Vendin	1	Valenciennes	Bouchain CCI
1	Lens-Hénin	Wingles BP	1	Valenciennes	Rouvignies CCI
2	Lens-Hénin	Wingles	1	Valenciennes	Valenciennes CCI
1	Lens-Hénin	Vendin le Vieil	1	Valenciennes	Denain CCI

On ne compte hélas pas encore de ports et sites en charge de trafics de véhicules en dépit de l'importance des flux de véhicules neufs générés par l'industrie automobile de la Région.

### 4.8.2 Les enjeux fluviaux majeurs de la filière d'ici 2020

Les enjeux fluviaux sont importants en matière de marchandises diverses. Les échanges internationaux de conteneurs évoluent annuellement de 5 à 6%. A cela s'ajoute un recours accru au transbordement portuaire de conteneurs. Le conteneur s'est imposé comme le conditionnement dominant du transport de marchandises.

Le transport fluvial est un mode dont les qualités sont reconnues pour desservir les grands ports. Plus flexible que le train, il permet aux péniches de desservir plusieurs terminaux portuaires d'un même port sans difficulté. L'important sera de renforcer le rôle du transport fluvial dans la desserte des ports maritimes.

Le transport fluvial devra par ailleurs accompagner le développement du Port de Dunkerque dont les capacités ont été nettement accrues avec la mise en service du Quai de Flandres.

L'un des enjeux régionaux majeurs est aussi de transporter par voie fluviale, les importants **flux de véhicules** produits dans les usines de la Région Nord - Pas de Calais.

<sup>16</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 0 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.

C'est tout l'enjeu des nouvelles installations à prévoir dans le Douaisis et le Valenciennois mais aussi à Mardyck et au Port de Dunkerque.

**Le développement du cabotage maritime** au Port de Dunkerque nécessite d'envisager les aménagements nécessaires au transport fluvial de remorques.

La desserte de la métropole Lilloise doit pouvoir se faire pour les conteneurs et les remorques par voie fluviale. La voie fluviale constitue la solution alternative la plus compétitive par rapport à la route pour des flux réguliers sur de faibles distances.

Les marchandises diverses conventionnelles, celles-ci sont de moins en moins nombreuses et l'important est de disposer de solutions possibles bien réparties sur le territoire régional.

### 4.8.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

Le scénario de gestion optimisée n'a pas d'impact significatif sur ces trafics dans la mesure où il ne prévoit pas de nouveaux équipements. Il se traduit, comme le scénario tendanciel, par une forte augmentation des trafics conteneurs dans le prolongement des aménagements récents à Dourges, Halluin et Béthune ou en cours à Arques.

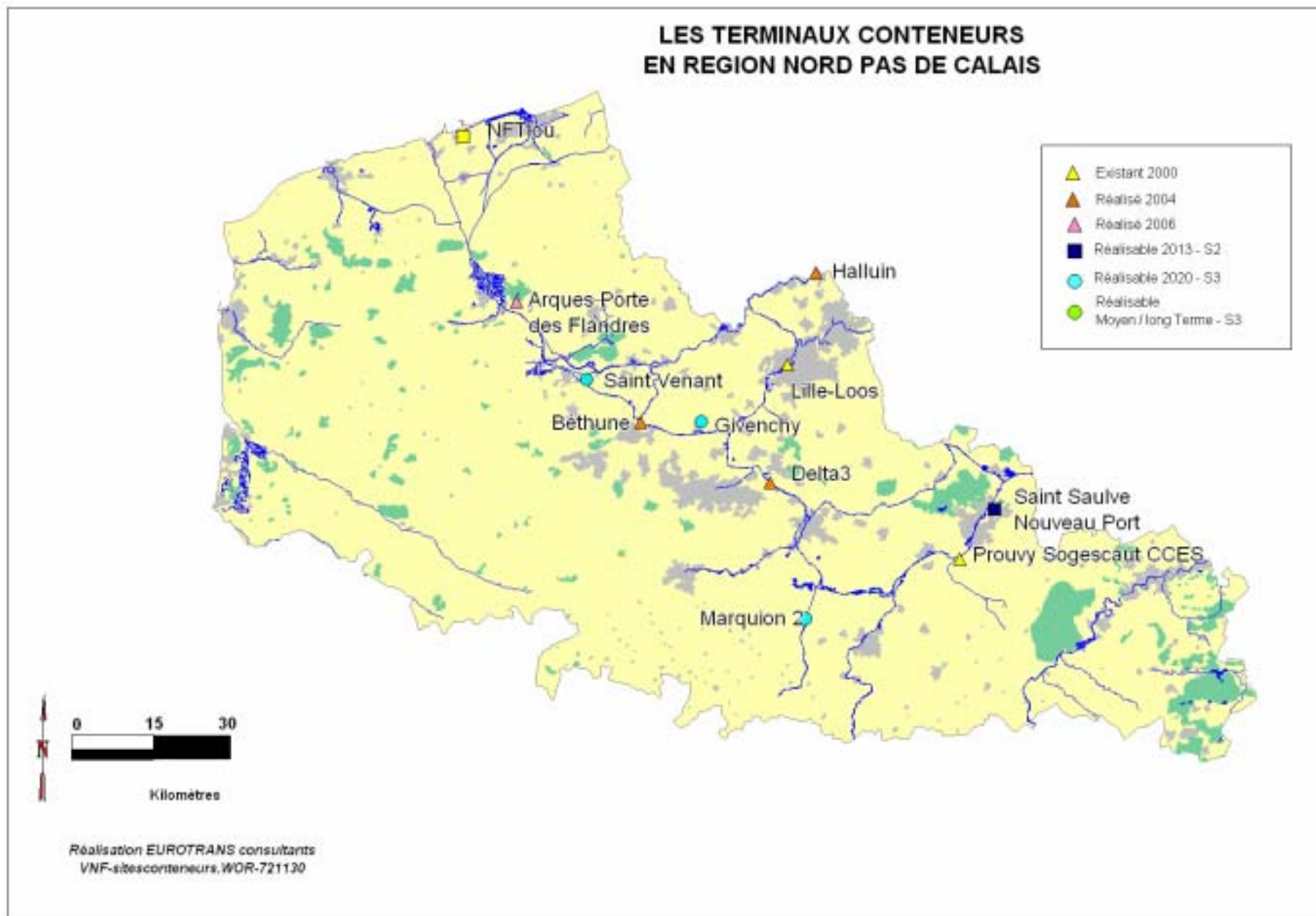
Le scénario de développement ciblé a un impact important sur le trafic conteneurs grâce au projet de St Saulve et au développement des installations de transbordement de Dunkerque, et surtout sur les flux automobiles grâce à la réalisation du premier port fluvial adapté pour ces trafics en Nord – Pas de Calais à Lambres. Le scénario volontariste va plus loin encore avec la réalisation de nouveaux équipements à Marquion et Bouchain.

### 4.8.4 L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles

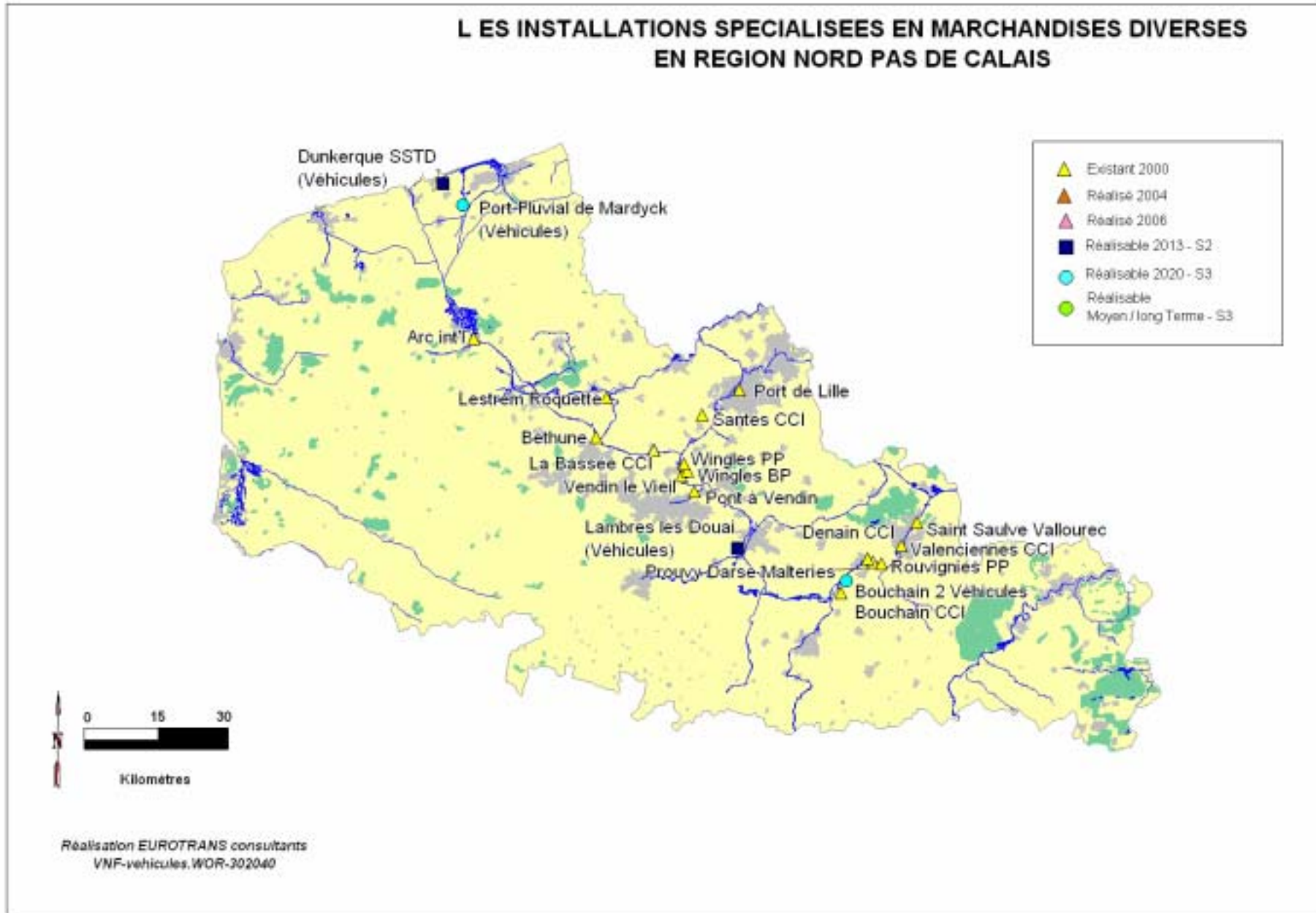
Impact des scénarios - filière conteneurs	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	8	9	9	11	14
Nombre de gestionnaires	6	5	5	6	7
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>393</b>	<b>1 554</b>	<b>1 554</b>	<b>1 918</b>	<b>2 518</b>
Valeur ajoutée directe manutention (millions d'euros)	6	23	23	29	38
Emplois directs estimés manutention	84	333	333	411	540

Impact des scénarios - filière véhicules & RoRo	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	0	0	0	2	4
Nombre de gestionnaires	0	0	0	2	3
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 893</b>	<b>2 293</b>
Valeur ajoutée directe manutention (millions d'euros)	0,0	0,0	0,0	28,4	34,4
Emplois directs estimés manutention	0	0	0	406	491

Impact des scénarios - filière marchandises diverses hors conteneurs et véhicules	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	17	14	14	16	16
Nombre de gestionnaires	13	9	9	9	9
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>33</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>199</b>	<b>199</b>
Emplois directs estimés manutention	7	8	8	43	43







## 4.9 LA FILIERE IMPLANTATIONS LOGISTIQUES & TRANSPORT

### 4.9.1 Les sites portuaires du Nord Pas de Calais

On identifie actuellement 12 sites portuaires où interviennent directement des transporteurs ou commissionnaires de transport offrant des prestations de transport et d'entreposage. Ces sites sont présentés ci-dessous par classe de trafic traité<sup>17</sup>.

Cat.	Ter.	Site	Cat.	Ter.	Site
3	Valencienne	Escaupont Multiservices	nouv	St Omer	LCT Arques
4	Valencienne	Prouvy CCES	nouv	Lille	LCT Halluin
0	Valencienne	Trith Saint Léger Manugesteam	5	Lille	LCT Loos
2	Valencienne	Mortagne du Nord Delquignies	4	Lille	Santes
nouv	Cambrai	LCT Marquion	4	Spycker	Soflutraf
nouv	Lens-Hénin	LDCT	nouv	Béthune	CCES
nouv	Lens	LCT Harnes			

### 4.9.2 Les enjeux fluviaux majeurs de la filière d'ici 2020

Les Implantations de transporteurs et de prestataires logistiques ne constituent pas une véritable filière.

Ils sont pourtant présentés en tant que tel dans la mesure où le développement de ces implantations sur le domaine portuaire fluvial conditionne en grande partie la réussite du transfert modal de la route vers la voie d'eau.

### 4.9.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles d'ici 2020

**Le premier scénario** prévoit un renouvellement des cibles de délégation de sites fluviaux au profit des transporteurs. La localisation de transporteurs en bord à voie d'eau est un élément important pour réussir un certain nombre de transferts modaux notamment de vrac de la route vers le fluvial.

**Le second scénario** renforce le rayonnement de ports majeurs et peut permettre de fixer certaines localisations de prestataires et de transporteurs sur de nouveaux ports et sites fluviaux structurants.

**Le troisième scénario** repose sur une localisation importante de nouveaux centres logistiques sur les sites portuaires de la Région.

### 4.9.4 L'impact des scénarios d'organisation et d'aménagement possibles

L'impact des scénarios se mesure essentiellement en valeur ajoutée et en emplois.

L'augmentation du nombre de sites gérés par des transporteurs et des logisticiens bénéficie directement au rayonnement économique de l'activité fluviale dans le Nord – Pas de Calais.

Les principaux développements attendus concernent en effet des filières au fort degré d'externalisation tels que les conteneurs, la logistique automobile, le transport des produits manufacturés.

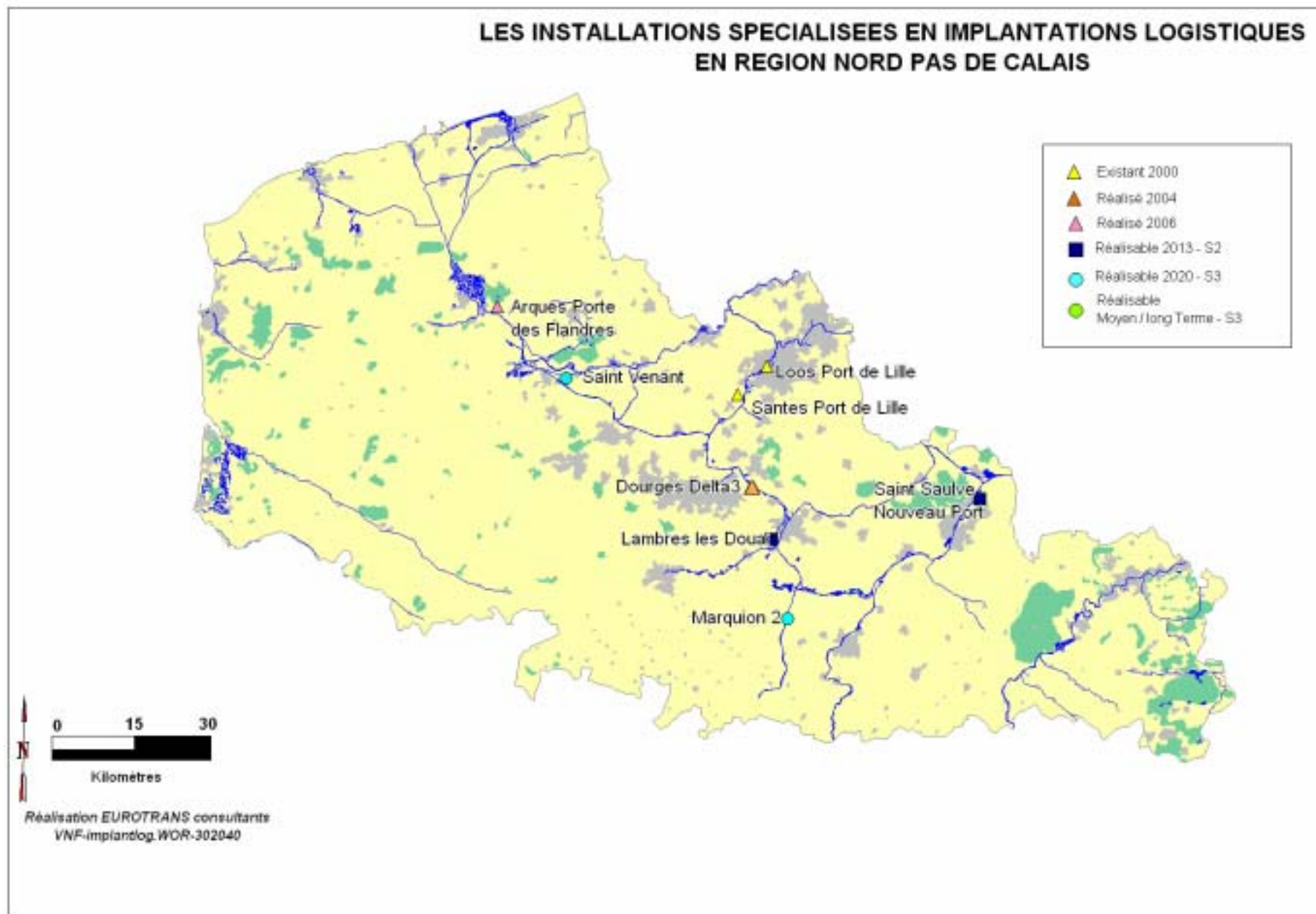
L'augmentation très importante des emplois directs générés par la filière fluviale notamment dans le scénario 3 dépendra principalement des nouveaux sites confiés à des prestataires logistiques ou à des transporteurs.

C'est particulièrement le cas des nouveaux sites de Marquion et de Mardyck ainsi que de Lambres lès Douai.

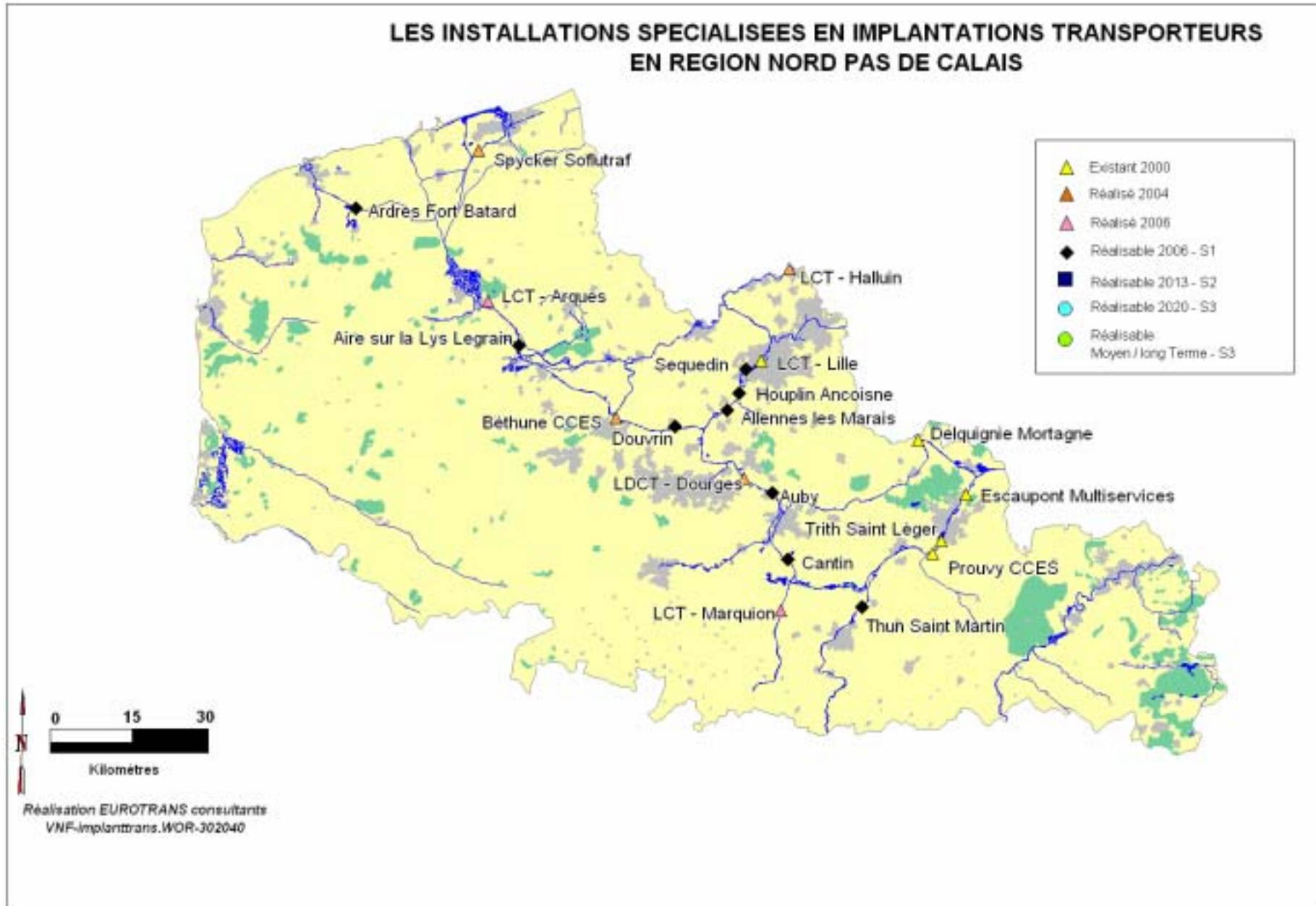
Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Surface valorisée (ha)	799	809	818	964	2 369
Tonnage total transporté	7 286	12 077	13 061	14 215	16 435
Part modale transport Nord - Pas de Calais	3,36%	4,68%	5,07%	5,51%	6,37%
Valeur ajoutée directe manutention (millions d'euros)	59	103	106	119	140
Valeur ajoutée zones fluviales (millions d'euros)	613	623	632	778	2 183
Valeur ajoutée totale logistique fluviale (M euros)	672	726	738	897	2 323
Part du PIB régional	1,10%	0,85%	0,86%	1,05%	2,72%
Emplois directs estimés manutention	850	1 468	1 507	1 703	1 999
Emplois estimés zones fluviales	6 127	6 230	6 320	7 780	21 830
Total des Emplois estimés logistique fluviale	6 977	7 698	7 827	9 483	23 829

<sup>17</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 0 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.





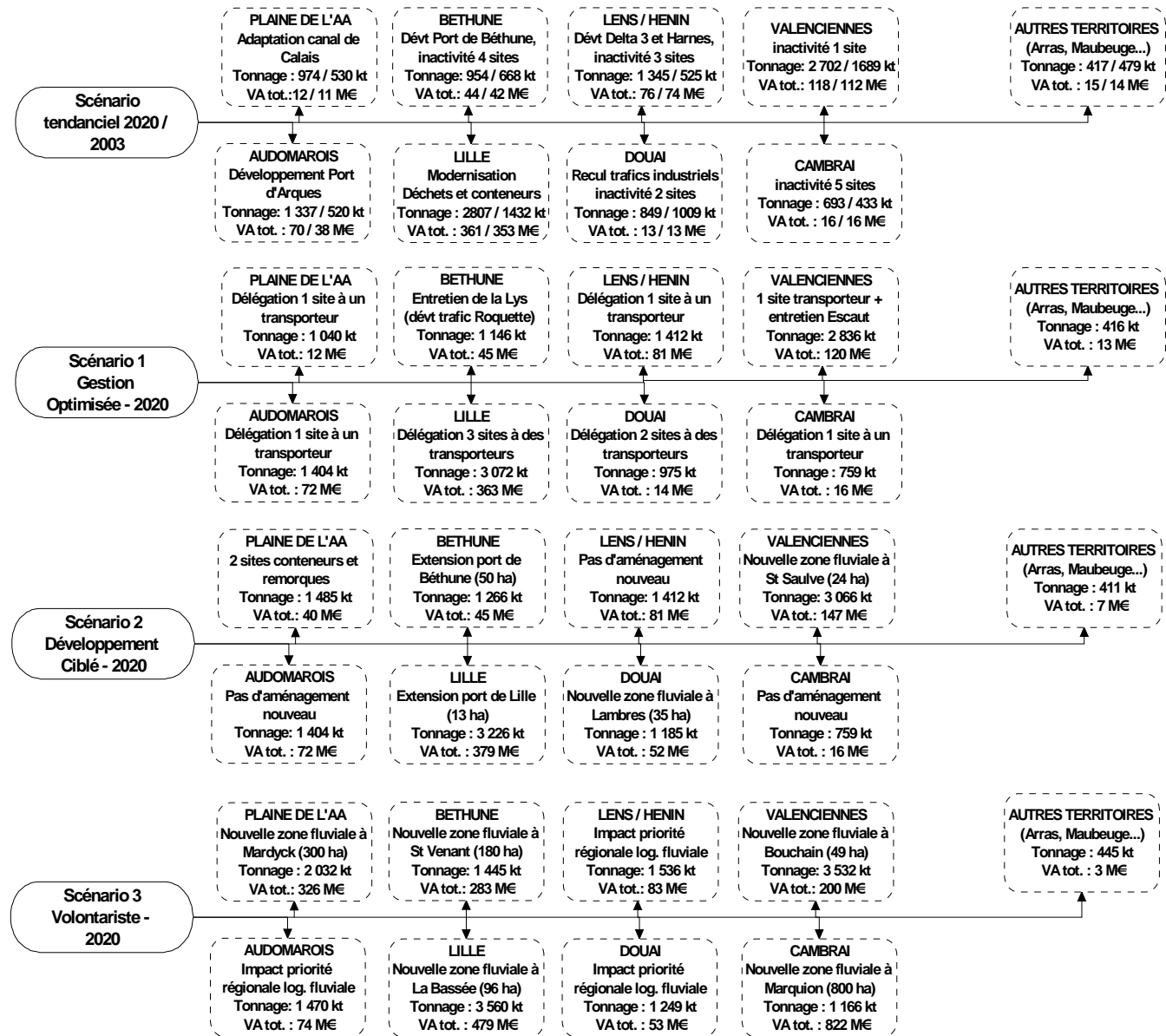






## 5. L'IMPACT DES SCHEMAS POSSIBLES PAR TERRITOIRE

### L'IMPACT DES DIFFERENTS SCENARIOS SUR LES TERRITOIRES EN 2020





## 5.1 LE TERRITOIRE DE DUNKERQUE-CALAIS (PLAINE DE L'AA)

### 5.1.1 Les sites portuaires du Littoral Dunkerque-Calais (hors PAD)

Le territoire de la plaine de l'Aa se caractérise par l'importance des sites publics. Près de la moitié des sites existants (hors Port Autonome de Dunkerque) sont en gestion directe. Les sites privés concentrent l'essentiel du trafic, en particulier Carrières du Boulonnais et Spycker Soflutraf (plus de 150 000 tonnes chacun).

Cat <sup>18</sup>	Sites	Cat.	Sites
0	ARDRES FORT BATARD Port Public	1	LES ATTAQUES Port Public Honoré
1	BERGUES Port Public	2	LES ATTAQUES Silos
1	BOURBOURG Port Public	3	PETITE SYNTHÉ Daudruy
1	CALAIS Port Public Fluvial	2	PETITE SYNTHÉ Port Public ex SLPM
2	CAPPELLE LA GRANDE Lesieur	3	PETITE SYNTHÉ Silos
1	COUDEKERQUE BRANCHE Borax	0	PONT D'ARDRES Port Public
4	COULOGNE Carrières du Boulonnais	4	SPYCKER Soflutraf
1	LEFFRINCKOUCKE Ascométal	0	VIEILLE EGLISE Silos

### 5.1.2 Les enjeux fluviaux du territoire

Sur le plan du transport de marchandises, les enjeux fluviaux du territoire concernent principalement l'adaptation aux évolutions des trafics stratégiques du Port de Dunkerque (conteneurs, short sea shipping, véhicules), notamment dans un contexte de saturation de sa desserte ferroviaire, et la réponse aux besoins de transbordement des céréaliers et des producteurs de minéraux (Carrières du Boulonnais).

### 5.1.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

Le contenu des différents scénarios est présenté de façon synthétique ci-dessous.

○ Scénario tendanciel

- Arrêt prévisible d'activité des 3 sites sans trafic en 2003 (Ardres Fort Batard Port Public, Pont d'Ardres Port Public, Vieille Eglise Silos)
- Prise en compte des travaux sur le canal de Calais (augmentation de capacité à 300 000 t)

○ Scénario 1 (Gestion Optimisée) :

- Délégation d'un des sites publics sans trafic à un transporteur pour qu'il y développe des trafics de vracs (par exemple Ardres Fort Batard Port Public)

○ Scénario 2 :

- Résolution des problèmes d'accessibilité au canal pour les chargeurs de flux massifs : Raffinerie des Flandres, Sollac Mardyck, Carrières du Boulonnais
- Facilitation du transbordement fluvial à proximité des terminaux conteneurs et RoRo (2 sites sur 20 ha au total)
- Développement de la desserte fluviale du Port de Dunkerque

○ Scénario 3 :

- Aménagement d'un port fluvial servant de base arrière du Port de Dunkerque pour les produits métallurgiques et les véhicules : Mardyck (300 ha environ)
- Capitalisation des projets de transport fluvial innovants vers Dunkerque

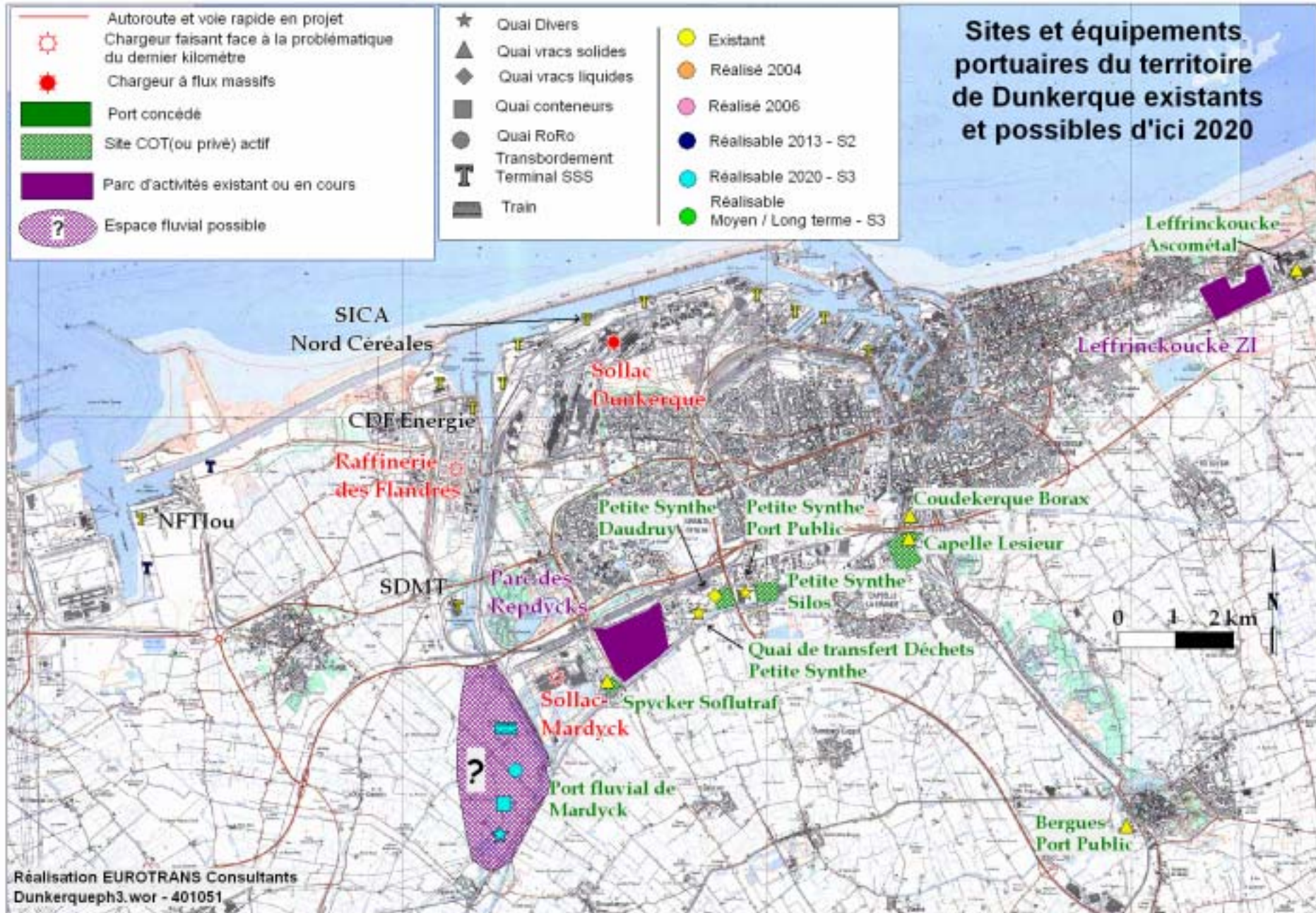
### 5.1.4 L'impact des scénarios possibles d'ici 2020

L'impact des scénarios est présenté ci-dessous par surface valorisée, tonnage, et rayonnement économique (valeur ajoutée, emplois directs).

Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	16	13	14	16	17
Nombre de gestionnaires	9	8	9	11	12
Surface valorisée (ha)	7	5	6	26	306
Tonnage transporté (milliers de tonnes)					
NST 0 (Produits agricoles)	139	219	219	219	227
NST 1 (Denrées alimentaires)	30	46	46	46	50
NST 2 (Combustibles solides)	0	0	0	0	0
NST 3 (Produits pétroliers)	1	1	1	1	1
NST 4 (Minerais)	31	32	32	32	32
NST 5 (Produits métallurgiques)	13	50	50	50	257
NST 6 (Matériaux de construction)	291	582	635	635	660
NST 7 (Engrais)	22	43	50	50	54
NST 8 (Produits chimiques)	4	8	14	14	15
NST 9 (Produits manufacturés)	0	0	0	444	744
<b>Tonnage total transporté (hors sites PAD)</b>	<b>530</b>	<b>982</b>	<b>1 048</b>	<b>1 492</b>	<b>2 040</b>
Valeur ajoutée directe manutention (M d'euros)	4	6	7	15	20
Valeur ajoutée zones fluviales (millions d'euros)	7	5	6	26	306
<b>Valeur ajoutée totale logistique fluviale (M€)</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>40</b>	<b>326</b>
Part du PIB régional	0,02%	0,01%	0,01%	0,05%	0,38%
Emplois directs estimés manutention	52	91	94	211	291
Emplois estimés zones fluviales	72	52	57	257	3 057
<b>Total des emplois estimés logistique fluviale</b>	<b>124</b>	<b>143</b>	<b>151</b>	<b>468</b>	<b>3 348</b>

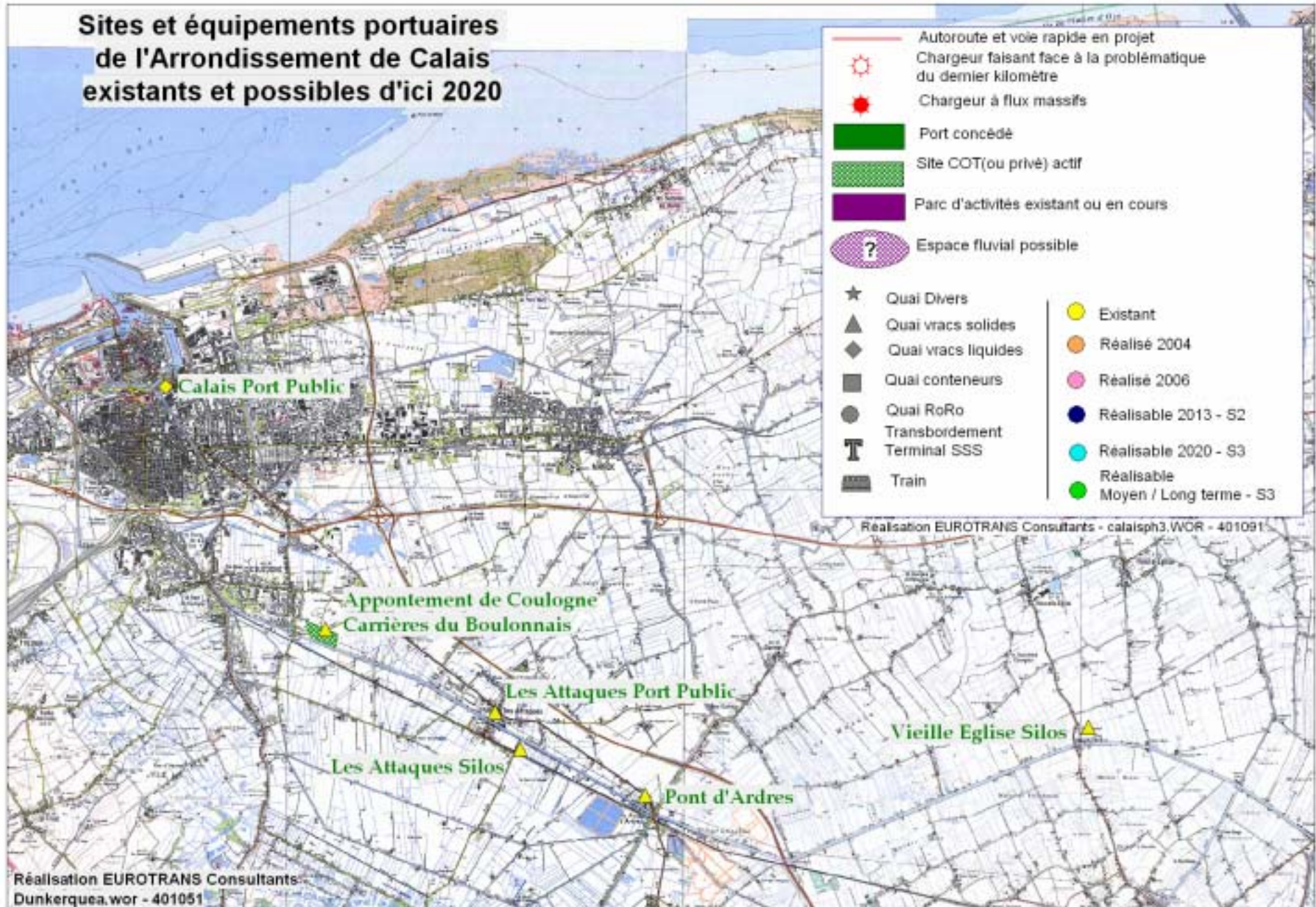
L'impact du scénario 3 est très important en terme de tonnage et surtout de valeur ajoutée grâce au rayonnement direct du port fluvial de Mardyck.

<sup>18</sup> kt : Indication de Tonnage 2003 par N° soit : 1 entre 1 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.









## 5.2 LE TERRITOIRE DE L'AUDOMAROIS

### 5.2.1 Les sites portuaires de l'Audomarois

L'Audomarois compte 10 sites fluviaux, dont deux seulement ont un trafic supérieur à 50 000 tonnes par an. Le trafic le plus important est traité par Arc International (300 000 tonnes environ).

L'unique port public du territoire, Arques CCI traite actuellement un trafic faible de moins de 30 000 tonnes principalement constitué de céréales et de matériaux de construction. A noter l'abondance de sites à Aire-sur-la-Lys (5).

Cat <sup>19</sup>	Sites	Cat.	Sites
1	AIRE SUR LA LYS Balland Brugneaux	2	ARQUES Smetz CCI
1	AIRE SUR LA LYS Malteries	5	ARQUES Verreries + Fontinettes
2	AIRE SUR LA LYS Matériaux	3	BLARINGHEM Baudelet
2	AIRE SUR LA LYS Silos	0	GARLINGHEM AIRE SUR LA LYS Legrain
2	ARQUES Port Communal SABE	2	HOLQUE WATTEN Silos

### 5.2.2 Les enjeux fluviaux du territoire

Pour l'Audomarois, les enjeux fluviaux correspondent principalement à une diversification des trafics principalement centrés sur l'agroalimentaire et les vrac solides.

Cela passe par la réalisation d'un port public diversifié permettant de traiter tout type de trafic, notamment les conteneurs et les produits forestiers, aux côtés d'un Parc d'Activités Economiques et Logistiques pour l'accueil des entreprises.

La réalisation d'un parc d'activités logistiques spécialisé dans les marchandises unitisées est particulièrement importante pour l'Audomarois pour diversifier son tissu économique dans un contexte de stagnation de l'activité des verreries.

On identifie bien aussi l'intérêt de développer une zone d'implantations et d'activités logistiques dans l'immédiat arrière-pays du Port de Dunkerque.

### 5.2.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

o Scénario tendanciel :

- Fermeture probable d'un site sans trafic en 2003 (Garlinghem Legrain)
- Développement du nouveau Port d'Arques (pâte à papier et conteneurs)

o Scénario 1 :

- Délégation du site de Garlinghem Legrain à un transporteur pour qu'il y développe des trafics de vrac

o Scénario 2 :

- Pas d'aménagement particulier (le nouvel équipement structurant du territoire est déjà prévu dans le scénario tendanciel).

o Scénario 3 :

- Développement de la logistique fluviale dans le prolongement des actions régionales en matière de gestion et financement des espaces logistiques.

### 5.2.4 L'impact des scénarios possibles d'ici 2020

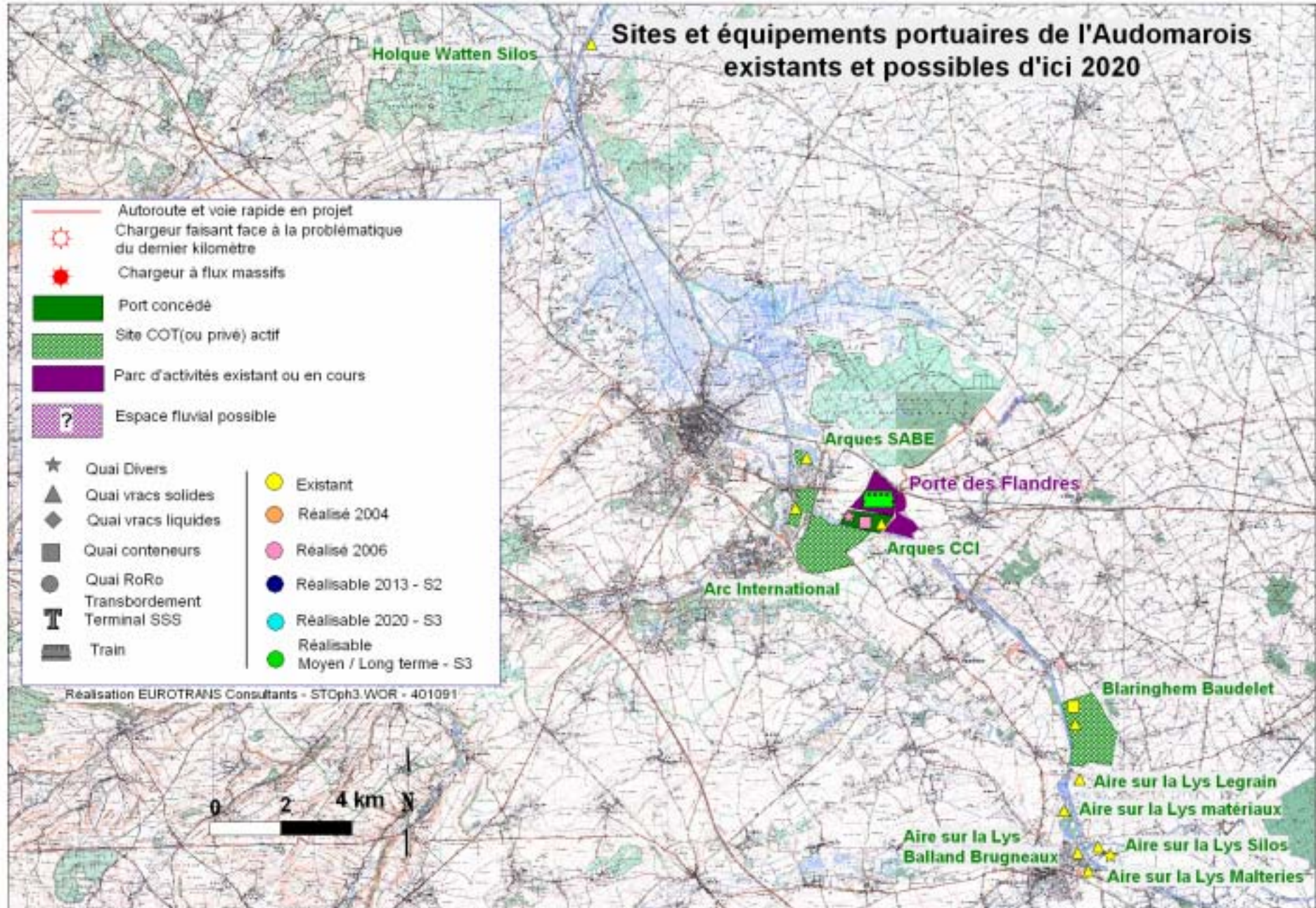
Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	10	9	10	10	10
Nombre de gestionnaires	9	8	9	9	9
Surface valorisée (ha)	221	248	250	250	250
Tonnage transporté (milliers de tonnes)					
NST 0 (Produits agricoles)	66	104	104	104	108
NST 1 (Denrées alimentaires)	21	32	32	32	35
NST 2 (Combustibles solides)	4	5	5	5	5
NST 3 (Produits pétroliers)	0	0	0	0	0
NST 4 (Minerais)	0	0	0	0	0
NST 5 (Produits métallurgiques)	0	0	0	0	0
NST 6 (Matériaux de construction)	285	705	757	757	781
NST 7 (Engrais)	46	86	93	93	102
NST 8 (Produits chimiques)	68	261	267	267	279
NST 9 (Produits manufacturés)	31	145	145	145	159
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>520</b>	<b>1 337</b>	<b>1 404</b>	<b>1 404</b>	<b>1 470</b>
Valeur ajoutée directe manutention (M d'euros)	3	8	8	8	10
Valeur ajoutée zones fluviales (millions d'euros)	35	62	64	64	64
<b>Valeur ajoutée totale logistique fluviale (M€)</b>	<b>38</b>	<b>70</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>74</b>
Part du PIB régional	0,06%	0,08%	0,08%	0,08%	0,09%
Emplois directs estimés manutention	45	116	119	119	147
Emplois estimés zones fluviales	351	621	641	641	641
<b>Total des emplois estimés logistique fluviale</b>	<b>396</b>	<b>737</b>	<b>760</b>	<b>760</b>	<b>788</b>

L'impact des différents scénarios est assez peu contrasté. Cela n'est pas surprenant dans la mesure où le principal projet d'envergure, la réalisation d'un nouveau port à Arques sur 30 ha avec 130 de zone d'activités attenante, est prévu dans tous les scénarios.

Cela se traduit à terme pour l'Audomarois par un triplement des tonnages traités et un doublement du rayonnement économique de l'activité portuaire grâce au développement des trafics à plus haute valeur ajoutée (marchandises diverses, pâtes à papier).

<sup>19</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 1 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.





### 5.3 LE TERRITOIRE DE BETHUNE

#### 5.3.1 Les sites portuaires du territoire de Béthune

Le territoire de Béthune compte 8 sites fluviaux, dont deux qui réalisent un trafic de plus de 100 000 tonnes. Le port concédé de Béthune réalise un trafic diversifié de près de 500 000 tonnes. Les quais en gestion directe ne réalisent aucun trafic.

Cat <sup>20</sup>	Sites	Cat.	Sites
5	BETHUNE CCI	1	LA GORGUE Port Public ex Silos
0	BETHUNE ESSARS Silos	2	LESTREM Roquette
0	ESTAIRE Port Public	0	MERVILLE Silos
4	ISBERGUES Ugine	1	SAINT VENANT Darse Hue

#### 5.3.2 Les enjeux fluviaux du territoire

Les principaux enjeux identifiés au sein de ce territoire sont liés à l'éloignement de plusieurs chargeurs à flux massifs de la voie d'eau et aux difficultés qu'ils rencontrent pour y transférer certains trafics. C'est le cas notamment de l'entreprise ROQUETTE à Lestrem. Bien qu'ayant récemment réalisé un quai fluvial sur la Lys, il recourt essentiellement aux modes routier et ferroviaire pour ses pré- et post-acheminements. Cette situation s'explique notamment par le gabarit trop faible de la Lys sur cette section.

Une solution fluviale, alternative aux autres solutions déjà mises en place par ce chargeur, semble devoir être étudiée, pour répondre à l'important potentiel de ce chargeur (7 000 tonnes par jour en approvisionnement, auxquels s'ajoutent en distribution de nombreux conteneurs destinés à l'export (via le port d'Anvers aujourd'hui)).

La création d'un nouveau port fluvial dans le secteur de St Venant – où plusieurs sites stratégiques ont été identifiés – permettrait également d'engager un renouvellement du tissu économique de la région d'Isbergues en offrant des opportunités d'implantations, dans un contexte de restructuration de l'activité métallurgique régionale.

D'autres chargeurs importants de ce secteur se trouvent à l'écart de la voie d'eau : la S.D.H.F. à Lillers (SUCRERIES DISTILLERIES DES HAUTS DE FRANCE), la Société de Transmission Automatique (STA – Barlin), le Centre d'Enfouissement Technique de Barlin... On peut s'interroger sur l'opportunité d'aménager des sites fluviaux adaptés aux besoins de ces chargeurs à flux massifs du secteur de Béthune.

#### 5.3.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

o Scénario tendanciel :

- Risque d'arrêt des trafics fluviaux d'Ugine Isbergues et fermeture probable de 3 sites sans trafic en 2003

o Scénario n1 :

- Développement (jusqu'à 200 000 t par an) du trafic de Roquette dans l'hypothèse d'un entretien de la Lys
  - o Scénario 2 :
- Subventions aux équipements de raccordement au canal pour les chargeurs aux flux massifs : Sucreries Lillers et Roquette Lestrem
- Extension du port de Béthune sur une zone portuaire proche (50 ha environ)
  - o Scénario 3 :
- Aménagement d'une nouvelle zone logistique fluviale et d'un terminal conteneurs à Saint-Venant sur 180 ha

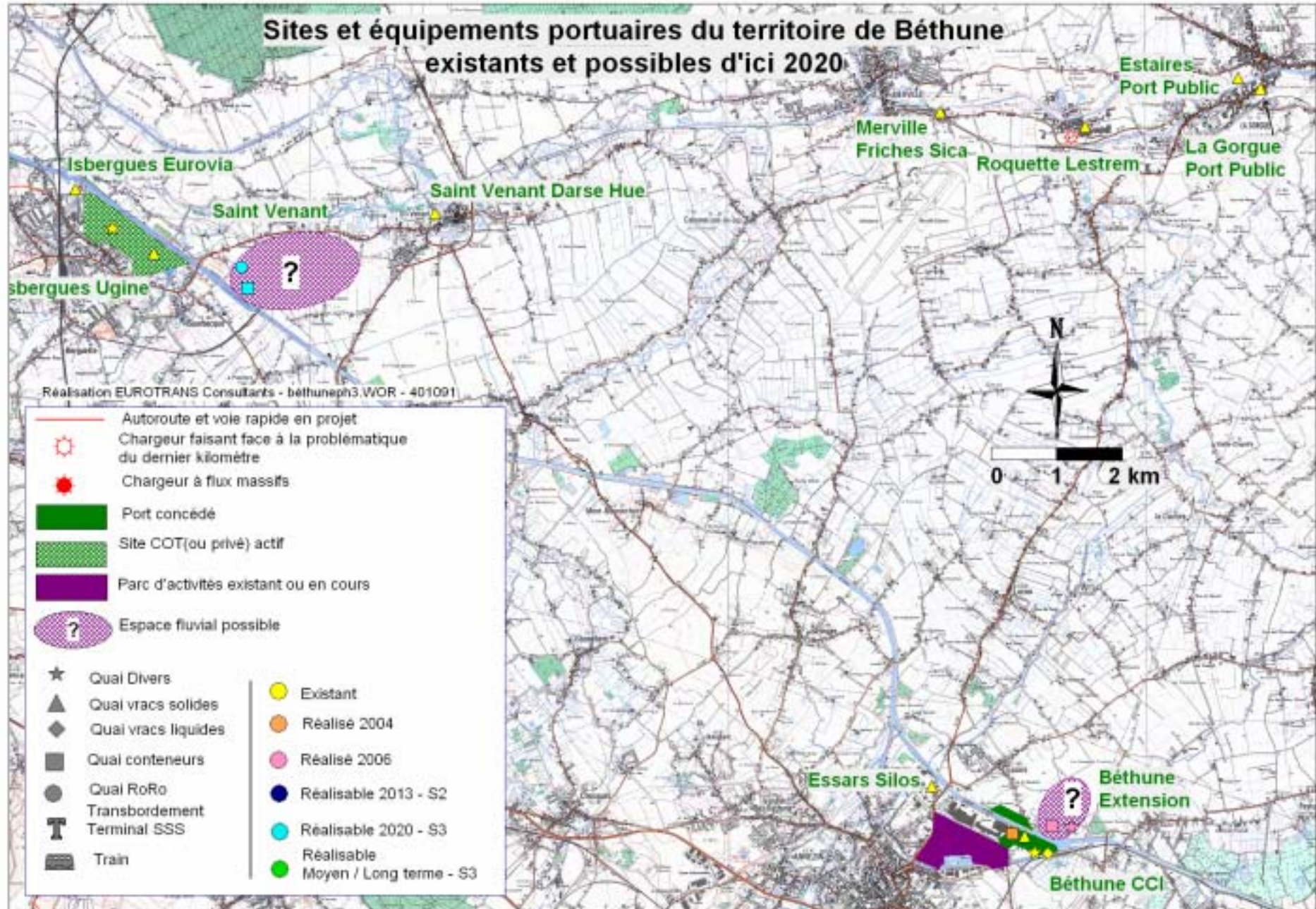
#### 5.3.4 L'impact des scénarios possibles d'ici 2020

Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	8	4	4	5	6
Nombre de gestionnaires	8	4	4	4	5
Surface valorisée (ha)	38	37	37	91	271
Tonnage transporté (milliers de tonnes)					
NST 0 (Produits agricoles)	121	191	239	239	244
NST 1 (Denrées alimentaires)	76	117	261	281	289
NST 2 (Combustibles solides)	29	36	36	36	36
NST 3 (Produits pétroliers)	16	31	31	31	36
NST 4 (Minerais)	59	61	61	61	61
NST 5 (Produits métallurgiques)	99	21	21	21	50
NST 6 (Matériaux de construction)	193	284	284	284	298
NST 7 (Engrais)	60	116	116	116	128
NST 8 (Produits chimiques)	1	2	2	22	23
NST 9 (Produits manufacturés)	13	97	97	177	283
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>668</b>	<b>956</b>	<b>1 148</b>	<b>1 268</b>	<b>1 447</b>
Valeur ajoutée directe manutention (M d'euros)	4	7	8	10	12
Valeur ajoutée zones fluviales (millions d'euros)	38	37	37	91	271
<b>Valeur ajoutée totale logistique fluviale (M€)</b>	<b>42</b>	<b>44</b>	<b>45</b>	<b>101</b>	<b>283</b>
<b>Part du PIB régional</b>	<b>0,07%</b>	<b>0,05%</b>	<b>0,05%</b>	<b>0,12%</b>	<b>0,33%</b>
Emplois directs estimés manutention	59	100	118	138	165
Emplois estimés zones fluviales	379	371	371	911	2 711
<b>Total des emplois estimés logistique fluviale</b>	<b>438</b>	<b>471</b>	<b>489</b>	<b>1 049</b>	<b>2 876</b>

Les scénarios sont surtout contrastés en terme de valeur ajoutée et d'emplois directs. Le scénario 3, comprenant la création d'une nouvelle zone logistique fluviale à Saint-Venant, se traduirait par une multiplication par 6 du rayonnement socio-économique direct de la voie d'eau sur ce territoire par rapport aux autres scénarios.

<sup>20</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 1 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.





## 5.4 LE TERRITOIRE DE LA METROPOLE LILLOISE

### 5.4.1 Les sites portuaires de la Métropole Lilloise

Le territoire de Lille se caractérise par l'abondance des sites fluviaux (28) et le trafic important des 8 sites concédés au Port de Lille.

On note un nombre important de sites réalisant un trafic entre 1 et 50 000 tonnes. 7 ports ne réalisent aucun trafic.

Cat <sup>21</sup>	Sites (du Nord au Sud)	Cat.	Sites
3	HALLUIN CCI	0	SEQUEDIN Port Public
4	WAMBRECHIES CCI	0	HAUBOURDIN Cerestar
5	MARQUETTE Cibié	0	HAUBOURDIN Biloré ex Lever
0	MARQUETTE Boone Comenor	2	HAUBOURDIN CCI
3	MARQUETTE Malteries	4	SANTES CCI
2	MARQUETTE Rhodia	4	HOUPLIN ANCOISNE Vitse
1	MARQUETTE CCI	0	HOUPLIN ANCOISNE Port Public
3	MARCQ EN BAROEUL Lesaffre	1	HOUPLIN ANCOISNE Silos
1	SAINT-ANDRE Matériaux	0	ALLENES LES MARAIS P. Public
5	LOOS LILLE CCI	1	ALLENES LES MARAIS Lesaffre
3	LOOS Produits Chimiques	2	SALOME Silos
0	LOMME Clément Solvay	1	LA BASSEE CCI
2	LOMME Mory	1	DOUVVIN Port Public
0	SEQUEDIN CCI	0	DOUVVIN Port Public ex Finalens

### 5.4.2 Les enjeux fluviaux du territoire

Dans une agglomération marquée par une pression foncière de plus en plus forte dans sa partie centrale, le principal enjeu fluvial du territoire est lié au maintien d'un potentiel de développement pour les sites fluviaux les plus actifs.

Lille est en effet le principal générateur de trafic fluvial de la région. Les différents sites du Port de Lille génèrent en particulier un trafic diversifié important, notamment pour les conteneurs.

A cela s'ajoute l'intérêt de conserver au cœur de la métropole des fonctions de distribution spécialisée pour les hydrocarbures, les déchets, les matériaux de construction dans un contexte de congestion croissante des axes routiers et autoroutiers.

Les principaux sites à potentiel de développement sont situés aux extrémités nord et sud de l'agglomération (Halluin, La Bassée, Douvrin).

### 5.4.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

o Scénario tendanciel

- Risque d'arrêt de l'activité fluviale de certaines usines bord à voie d'eau (PCL, Rhodia) et fermeture de 8 sites fluviaux inactifs en 2003

o Scénario 1 :

- Délégation de 4 sites en gestion directe (Allennes PP, Douvrin PP, Houplin Ancoisne PP, Sequedin PP) à des transporteurs pour qu'ils y développent des trafics de vracs

o Scénario 2 :

- Subventions aux équipements de raccordement au canal pour les chargeurs aux flux massifs : Française de Mécanique à Douvrin
- Extension du port de Lille sur une zone portuaire proche (13 ha environ)

o Scénario 3 :

- Aménagement d'un nouvel espace fluvial structurant à La Bassée (92 ha)
- Aménagement d'un site d'opportunité (moyen ou long terme) sur la zone d'activité de Comines Parc Schuman (63 ha)

### 5.4.4 L'impact des scénarios possibles d'ici 2020

Projection des impacts des scénarios	2020				
	2003	T	S1	S2	S3
Nombre de sites transport	29	19	21	22	23
Nombre de gestionnaires	15	9	12	12	12
Surface valorisée (ha)	343	340	341	354	450
Tonnage transporté (milliers de tonnes)					
NST 0 (Produits agricoles)	155	245	245	245	253
NST 1 (Denrées alimentaires)	150	231	231	251	269
NST 2 (Combustibles solides)	5	6	6	6	6
NST 3 (Produits pétroliers)	36	71	71	71	100
NST 4 (Minerais)	40	33	33	33	33
NST 5 (Produits métallurgiques)	0	0	0	0	0
NST 6 (Matériaux de construction)	784	1 497	1 708	1 758	1 825
NST 7 (Engrais)	20	33	61	64	68
NST 8 (Produits chimiques)	28	16	42	43	48
NST 9 (Produits manufacturés)	213	696	696	776	979
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>1 432</b>	<b>2 828</b>	<b>3 093</b>	<b>3 247</b>	<b>3 581</b>
Valeur ajoutée directe manutention (millions d'euros)	10	22	23	26	29
Valeur ajoutée zones fluviales (millions d'euros)	343	340	341	354	450
<b>Valeur ajoutée totale logistique fluviale (M euros)</b>	<b>353</b>	<b>361</b>	<b>363</b>	<b>379</b>	<b>479</b>
<b>Part du PIB régional</b>	<b>0,58%</b>	<b>0,42%</b>	<b>0,43%</b>	<b>0,44%</b>	<b>0,56%</b>
Emplois directs estimés manutention	140	309	324	367	419
Emplois estimés zones fluviales	3 428	3 397	3 407	3 537	4 497
<b>Total des emplois estimés logistique fluviale</b>	<b>3 568</b>	<b>3 706</b>	<b>3 731</b>	<b>3 904</b>	<b>4 916</b>

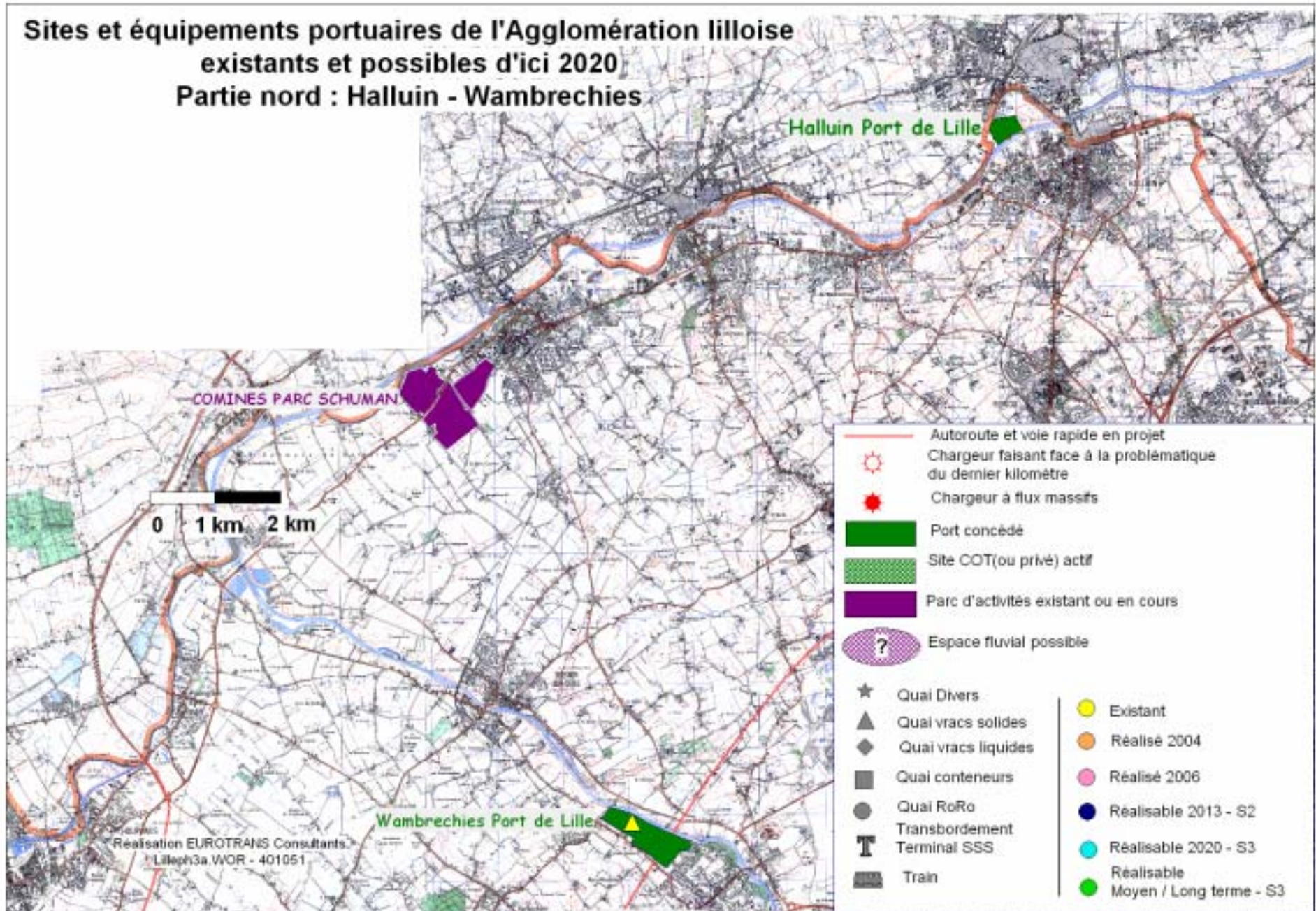
Les scénarios sont peu contrastés en terme de tonnage, beaucoup plus en terme de rayonnement économique (valeur ajoutée et emplois).

La diversité des sites existants et l'importance de leur trafic actuel permettent d'envisager un doublement des trafics traités par la métropole d'ici 2020 dans tous les scénarios.

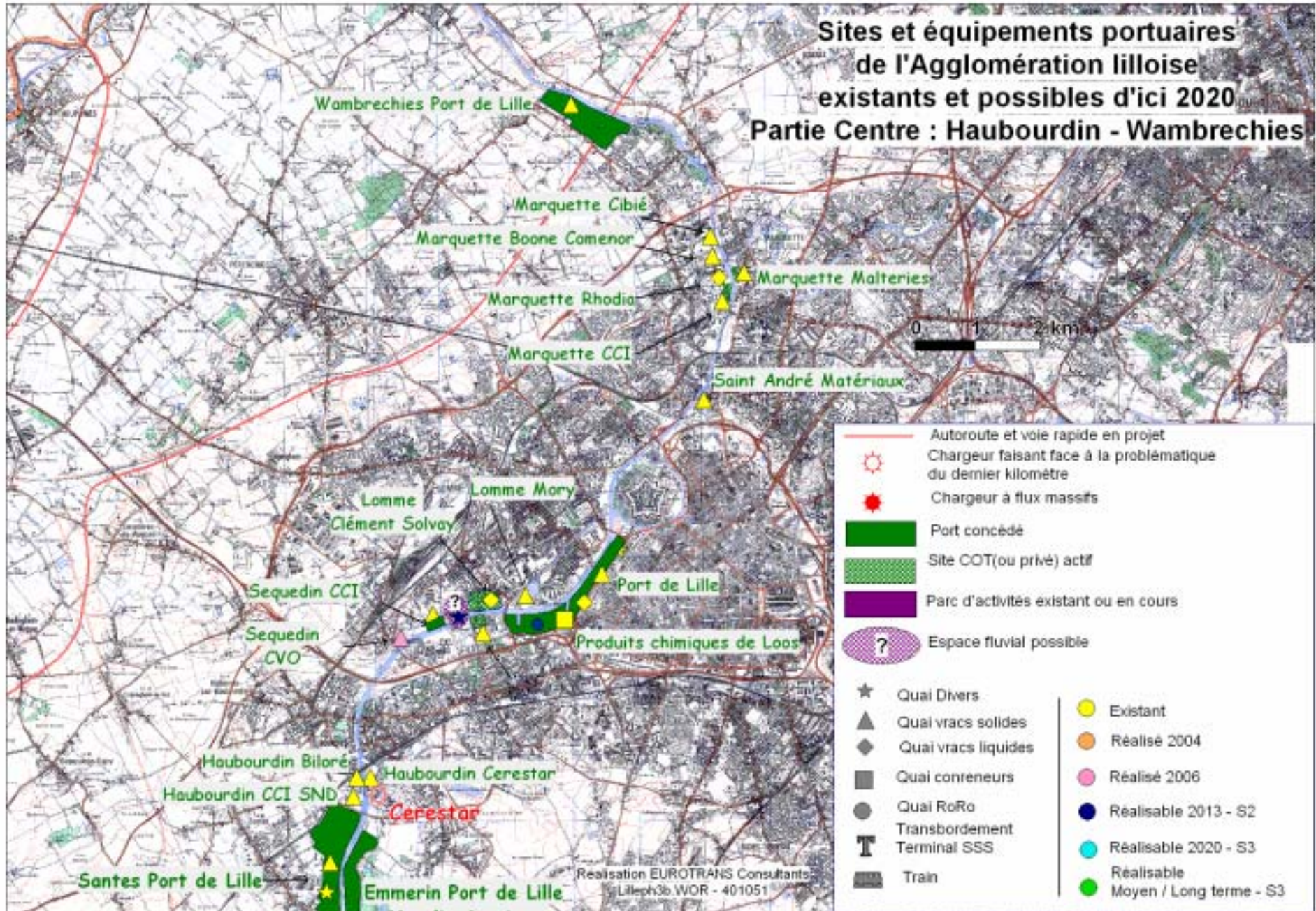
Le scénario 3 se traduirait par une valorisation de 100 ha supplémentaires pour des activités logistiques à valeur ajoutée ce qui générerait environ 1 000 emplois nouveaux par rapport aux autres scénarios.

<sup>21</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 1 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.

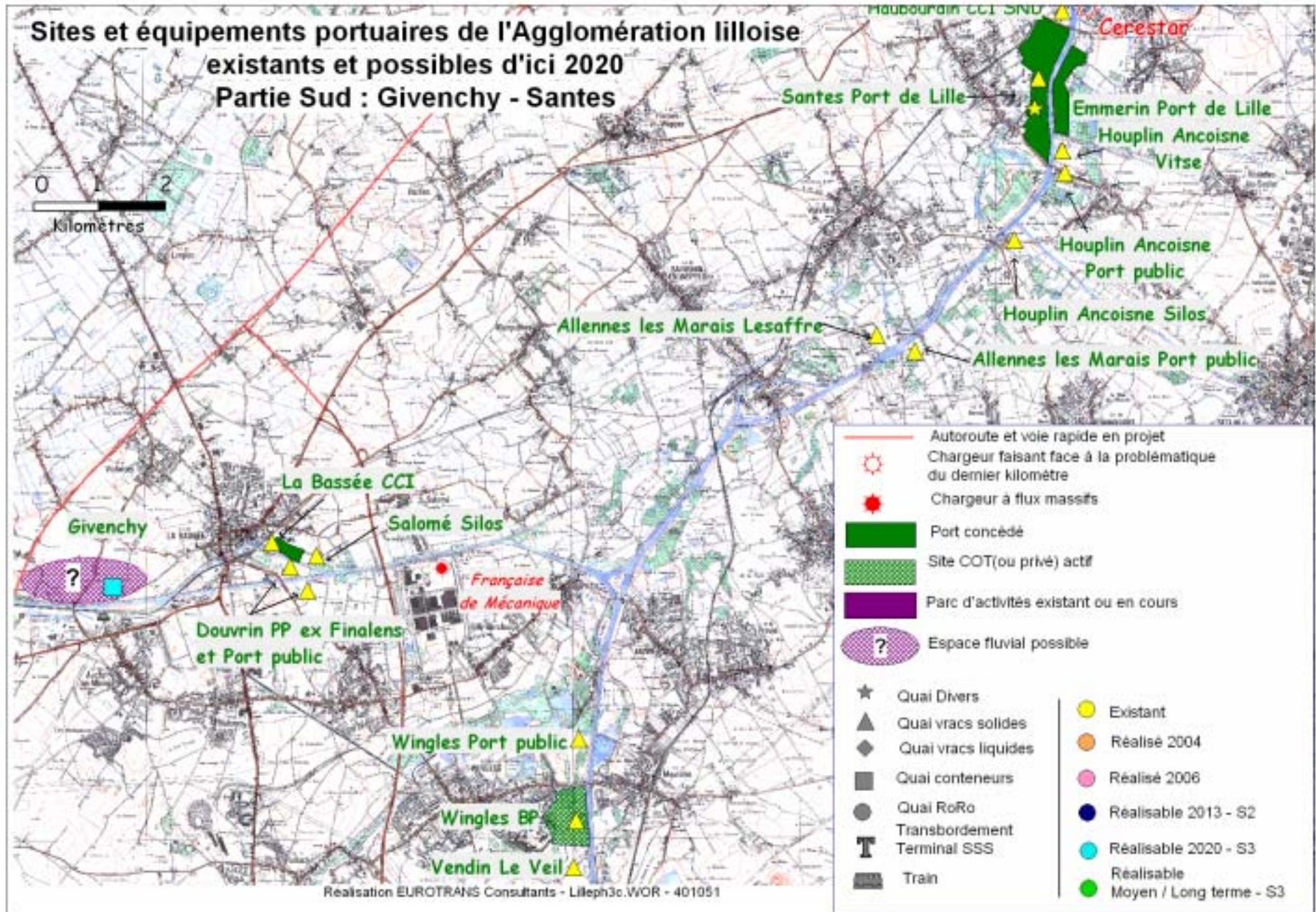












## 5.5 LE TERRITOIRE DE LENS-HENIN

### 5.5.1 Les sites portuaires de la région de Lens-Hénin

Le territoire de Lens comporte 17 sites dont deux réalisant un trafic de plus de 50 000 tonnes et un réalisant plus de 100 000 tonnes (Wingles BP). On recense un grand nombre de sites ayant de faibles trafics.

Cat <sup>22</sup>	Sites	Cat.	Sites
1	ANNAY SOUS LENS Agrégats	début	NOYELLES GODAULT SITA
3	ANNAY SOUS LENS Hydrocarbures	3	HARNES CALL Nouveau Port
2	ANNAY SOUS LENS Port Public	1	NOYELLES SOUS LENS Port Public
1	CARVIN Silos A1	1	PONT A VENDIN Bétons
0	CARVIN Silos UCCC	1	PONT A VENDIN Ciments
début	DOURGES Delta 3	2	VENDIN LE VIEIL Charbons
1	DOURGES Port Public Agrégats	4	WINGLES BP
2	DOURGES Silos	2	WINGLES Port Public
2	SALLAUMINES Câbleries		

### 5.5.2 Les enjeux fluviaux du territoire

Le secteur dispose d'un équipement structurant dont la mise en service a eu lieu fin 2003 : Dourges Delta 3. Delta 3 comprend un centre trimodal de 70 ha et deux parcs logistiques adjacents d'une surface totale d'environ 70 ha.

Les partenaires régionaux attendent beaucoup de cet équipement novateur en matière de lignes régulières ferroviaires et fluviales ainsi qu'en implantations logistiques.

Le secteur dispose également à Harnes, d'un autre port ayant fait l'objet d'investissements publics récents et appartenant à une zone portuaire.

D'importantes réserves foncières ont été identifiées dans cette partie du territoire régional, à Annay, à Ostricourt et Carvin... Ces espaces peuvent être intéressants pour le développement à venir de la voie d'eau et le renouvellement et la diversification du tissu économique local.

A cela s'ajoute l'intérêt de proposer un accès au grand gabarit pour certains industriels qui en sont éloignés comme Lensoise du Cuivre.

### 5.5.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

○ Scénario tendanciel

- Fin de l'activité fluviale de Lensoise du Cuivre, fermeture d'un site sans trafic en 2003
- Développement de Delta 3 et Harnes

○ Scénario 1 :

- Développement du trafic fluvial de Noyelles-Godault Sita

○ Scénario 2 :

- Pas d'aménagement particulier

○ Scénario 3 :

- Développement de la logistique fluviale dans le prolongement des actions régionales en matière de gestion et financement des espaces logistiques
- Aménagement possible de sites d'opportunité à long terme pour la logistique fluviale: Annay sous Lens (55 ha), Ostricourt (300 ha) et Carvin (130 ha)

### 5.5.4 L'impact des scénarios possibles d'ici 2020

Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	17	14	15	15	15
Nombre de gestionnaires	13	10	11	11	11
Surface valorisée (ha)	71	65	70	70	70
Tonnage transporté (milliers de tonnes)					
NST 0 (Produits agricoles)	50	79	79	79	82
NST 1 (Denrées alimentaires)	1	28	28	28	28
NST 2 (Combustibles solides)	50	54	54	54	54
NST 3 (Produits pétroliers)	65	127	127	127	179
NST 4 (Minerais)	31	61	61	61	61
NST 5 (Produits métallurgiques)	25	2	2	2	15
NST 6 (Matériaux de construction)	82	165	232	232	239
NST 7 (Engrais)	6	9	9	9	10
NST 8 (Produits chimiques)	189	370	370	370	404
NST 9 (Produits manufacturés)	25	451	451	451	463
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>525</b>	<b>1 346</b>	<b>1 413</b>	<b>1 413</b>	<b>1 537</b>
Valeur ajoutée directe manutention (M d'euros)	3	11	11	11	14
Valeur ajoutée zones fluviales (millions d'euros)	71	65	70	70	70
<b>Valeur ajoutée totale logistique fluviale (M€)</b>	<b>74</b>	<b>76</b>	<b>81</b>	<b>81</b>	<b>83</b>
Part du PIB régional	0,12%	0,09%	0,09%	0,09%	0,10%
Emplois directs estimés manutention	41	159	163	163	194
Emplois estimés zones fluviales	707	646	696	696	696
<b>Total des emplois estimés logistique fluviale</b>	<b>748</b>	<b>805</b>	<b>859</b>	<b>859</b>	<b>890</b>

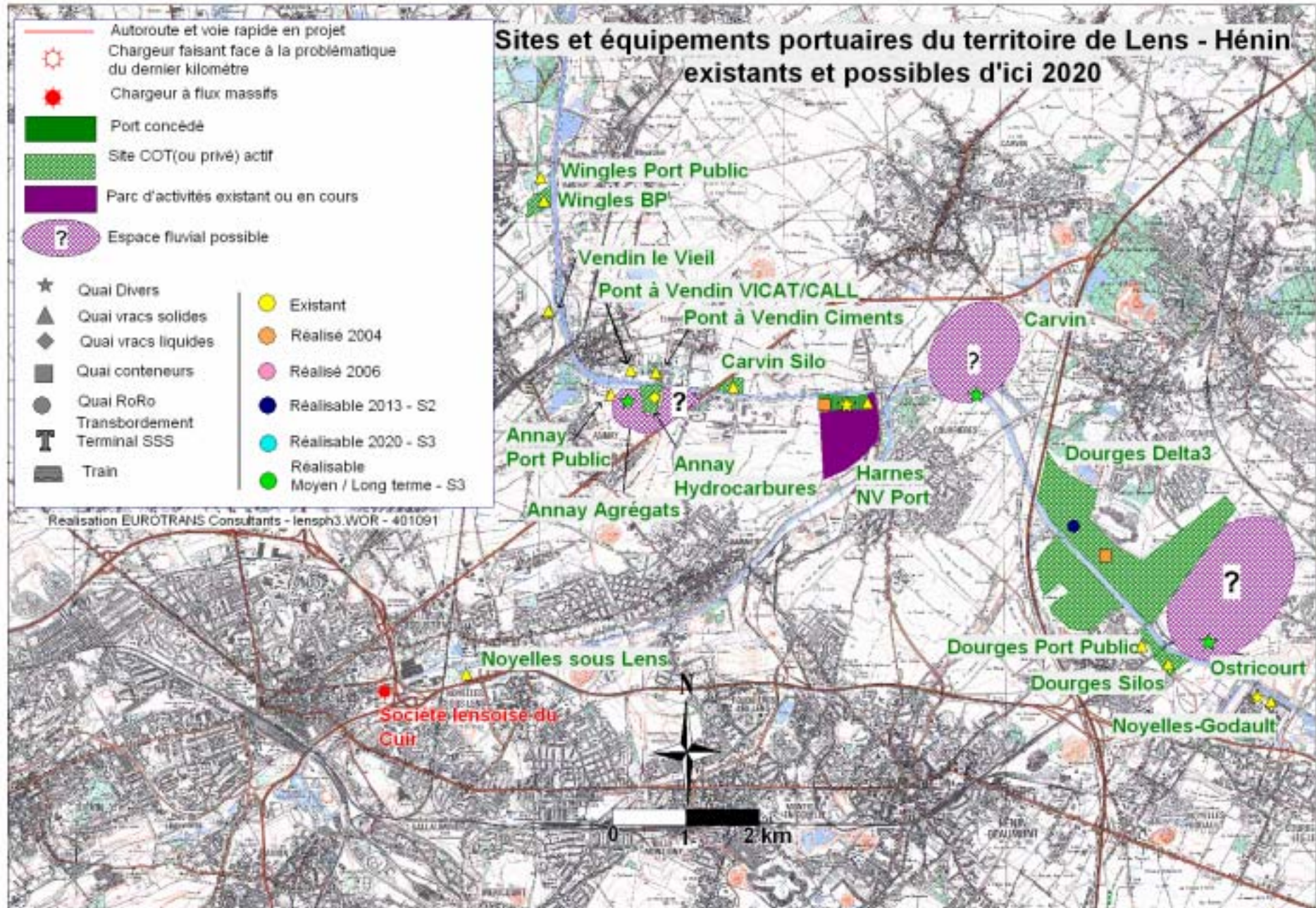
Les scénarios sont peu contrastés en tonnage. La différence est dans tous les cas importante avec la situation observée en 2003.

Cela tient principalement au fait que le territoire s'est déjà beaucoup engagé dans l'aménagement de sites permettant de répondre aux besoins logistiques fluviaux futurs. Les deux sites de Delta 3 et Harnes réalisent dans tous les cas l'essentiel de la progression d'activité attendue.

L'impact en valeur ajoutée est relativement faible dans la mesure où une faible part des zones de la zone de Delta 3 est dédiée à la logistique fluviale. Il n'en serait pas de même dans l'hypothèse d'aménagement de zones logistiques entièrement dédiées au fluvial à Carvin ou à Annay (opportunités possibles en scénario 3).

<sup>22</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 1 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.







## 5.6 LE TERRITOIRE DE DOUAI - ARRAS

### 5.6.1 Les sites portuaires du territoire de Douai - Arras

Le territoire de Douai - Arras comporte d'importants sites industriels privés réalisant un trafic massif (2 sites à près de 400 000 tonnes). Le trafic des sites publics (concedés ou en gestion directe) est beaucoup plus faible.

Cat <sup>23</sup>	Sites	Cat.	Sites
4	ARLEUX Silos + nouveau	2	FERIN Carré
1	AUBY Port Public	1	PELVES Port Public
5	AUBY Union Minière	0	RACHES Port Public
1	BIACHE SAINT VAAST Port Public	5	STORA Charbon, bobines, kaolin
2	CANTIN Port Public	1	ST LAURENT BLANGY SIO
1	DOUAI Bétons	2	ST LAURENT BLANGY CCI
2	DOUAI CCI		

### 5.6.2 Les enjeux fluviaux du territoire

Un problème d'accès à la voie d'eau se pose pour un certain nombre de chargeurs à flux massifs dans ce secteur. C'est le cas de Renault à Lambres-lès-Douai, mais aussi de Stora à Corbehem. Ce dernier, bien que situé en bord à voie d'eau, n'a accès qu'au petit gabarit.

Une étude d'opportunité pour la création d'un port public sur le canal à grand gabarit, réalisée en 2001, a conclu à l'intérêt de la zone de Lambres-Lez-Douai – entre la future zone de l'Ermitage, l'autoroute et le canal à grand gabarit – en raison de son accessibilité et de la proximité des principaux chargeurs cibles (Renault).

Ce port pourrait servir de plate-forme de consolidation de flux pour l'industrie automobile notamment. Il pourrait aussi être utilisé pour la distribution d'hydrocarbures.

Les sites situés sur la Scarpe Supérieure ont une problématique commune d'accès au grand gabarit, particulièrement cruciale pour Stora.

Pour Arras, l'accessibilité fluviale difficile et la pression urbaine limitent le potentiel de développement des deux sites existants dont le trafic actuel est faible tant en tonnage qu'en valeur ajoutée.

### 5.6.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

o Scénario tendanciel :

- Fermeture d'un site sans trafic en 2003 (Raches) et stagnation des ports concedés
- Erosion des trafics Stora en l'absence d'accès au grand gabarit

o Scénario 1 :

- Délégation de 2 sites en gestion directe (Auby PP et Cantin PP) à des transporteurs pour qu'ils y développent des trafics de vracs

o Scénario 2 :

- Subventions aux équipements de raccordement au canal pour les chargeurs aux flux massifs : Renault Douai, Stora Corbehem
- Aménagement d'un nouvel espace logistique structurant à Lambres lès Douai sur 35 ha (véhicules, produits métallurgiques, et zones d'activités logistiques)

o Scénario 3 :

- Développement de la logistique fluviale dans le prolongement des actions régionales en matière de gestion et financement des espaces logistiques
- Aménagement possible d'un site d'opportunité à long terme pour la logistique fluviale: Cantin (37 ha)

### 5.6.4 L'impact des scénarios possibles d'ici 2020

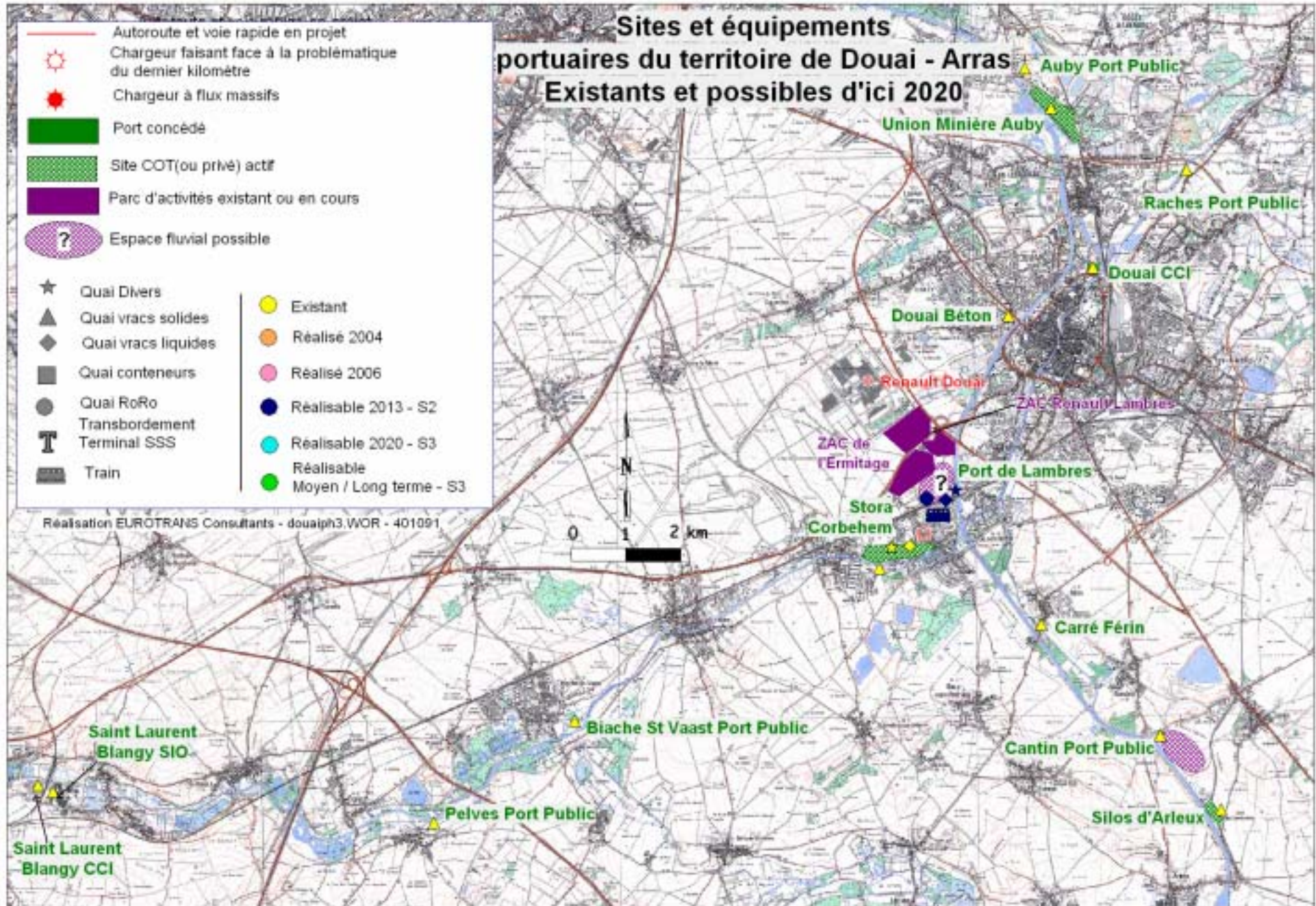
Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	13	12	12	13	13
Nombre de gestionnaires	10	9	10	12	12
Surface valorisée (ha)	7	6	6	41	41
Tonnage transporté (milliers de tonnes)					
NST 0 (Produits agricoles)	248	349	349	349	362
NST 1 (Denrées alimentaires)	5	7	7	7	8
NST 2 (Combustibles solides)	132	8	8	8	8
NST 3 (Produits pétroliers)	0	0	0	0	0
NST 4 (Minerais)	245	260	260	260	260
NST 5 (Produits métallurgiques)	4	17	17	107	110
NST 6 (Matériaux de construction)	225	97	203	203	222
NST 7 (Engrais)	4	8	22	22	23
NST 8 (Produits chimiques)	141	103	109	109	134
NST 9 (Produits manufacturés)	5	0	0	120	122
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>1 009</b>	<b>849</b>	<b>975</b>	<b>1 185</b>	<b>1 249</b>
Valeur ajoutée directe manutention (M euros)	7	7	8	11	12
Valeur ajoutée zones fluviales (millions d'euros)	7	6	6	41	41
<b>Valeur ajoutée totale logistique fluviale (M€)</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>52</b>	<b>53</b>
Part du PIB régional	0,02%	0,02%	0,02%	0,06%	0,06%
Emplois directs estimés manutention	97	103	111	163	169
Emplois estimés zones fluviales	66	60	60	410	410
<b>Total des emplois estimés logistique fluviale</b>	<b>164</b>	<b>164</b>	<b>171</b>	<b>573</b>	<b>579</b>

L'impact des scénarios est peu contrasté en tonnage, beaucoup plus en emplois grâce à la réalisation d'un nouveau port fluvial centré sur les activités à valeur ajoutée (véhicules, logistique).

En l'absence d'équipement nouveau, le trafic global traité par les sites fluviaux du territoire serait inférieur en 2020 à ce qu'il était en 2003. Cela est lié à la baisse des trafics industriels, particulièrement importants dans ce secteur, et en particulier aux risques d'érosion des trafics Stora.

<sup>23</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 1 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.





## 5.7 LE TERRITOIRE DU VALENCIENNOIS

### 5.7.1 Les sites portuaires du Valenciennois

Le trafic fluvial du Valenciennois est important, et diversifié (vracs industriels, agroalimentaire, conteneurs). 7 des 18 sites du territoire de Valenciennes ont un trafic supérieur à 100 000 tonnes. 1 site n'a réalisé aucun trafic en 2003.

Cat <sup>24</sup>	Sites	Cat.	Sites
4	BOUCHAIN CCI	3	PROUVY Darse Malteries
4	DENAIN CCI	4	PROUVY Lesaffre
1	DENAIN CCI Aval (quai Cacheux)	4	PROUVY Sogescout/ CCES
3	ROUVIGNIES CCI Roro et appontement	2	ROUVIGNIES Silos
5	ST SAULVE CCI	3	ST SAULVE Vallourec
3	VALENCIENNES CCI	2	THIANT Eternit
3	ESCAUTPONT Multiservices	5	TRITH ST LEGER Ferrailles
2	MORTAGNE DU NORD Delquignies	0	TRITH ST LEGER Manugesteam
4	NEUVILLE SUR ESCAUT Silos	2	VALENCIENNES Soufflet Alimentaire

### 5.7.2 Les enjeux fluviaux du territoire

**Le Valenciennois se caractérise par un besoin important d'espaces situés en bord à voie d'eau**, pour répondre à la demande locale émanant des clients chargeurs et opérateurs de transport.

**Les terrains situés au sud de l'agglomération sont plus particulièrement recherchés.** A l'instar de la firme Daimler-Chrysler, les industriels semblent privilégier dans leur implantation le sud du Valenciennois, à proximité immédiate de l'A2 et de l'A21.

Les espaces disponibles dans la partie nord de l'arrondissement, en particulier ceux de Saint-Saulve, sont également intéressants, notamment dans la perspective de développement d'un second site conteneurs dans le Valenciennois.

**Le Valenciennois compte également un certain nombre de chargeurs à flux massifs situés à l'écart de la voie d'eau**, en particulier dans le secteur de l'automobile. C'est le cas de **TOYOTA** à Onnaing et de **SEVELNORD** à Lieu-St-Amand. Des solutions sont à rechercher pour leur permettre de recourir à la voie d'eau comme solution de transport alternative.

### 5.7.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

o Scénario tendanciel :

- Fermeture d'un site sans trafic en 2003

o Scénario 1 :

- Délégation d'un site à un transporteur pour qu'il y développe des trafics de vracs

o Scénario 2 :

- Subventions aux équipements de raccordement au canal pour les chargeurs aux flux massifs : Toyota, EDF Bouchain, Sevelnord, Glaverbel Aniche
- Aménagement d'un nouvel espace logistique structurant à Saint-Saulve sur 24 ha (conteneurs et véhicules)

o Scénario 3 :

- Développement de la logistique fluviale dans le prolongement des actions régionales en matière de gestion et financement des espaces logistiques
- Aménagement d'un nouvel espace logistique structurant à Bouchain sur 49 ha (automobiles, produits métallurgiques, pondéreux)

### 5.7.4 L'impact des scénarios possibles d'ici 2020

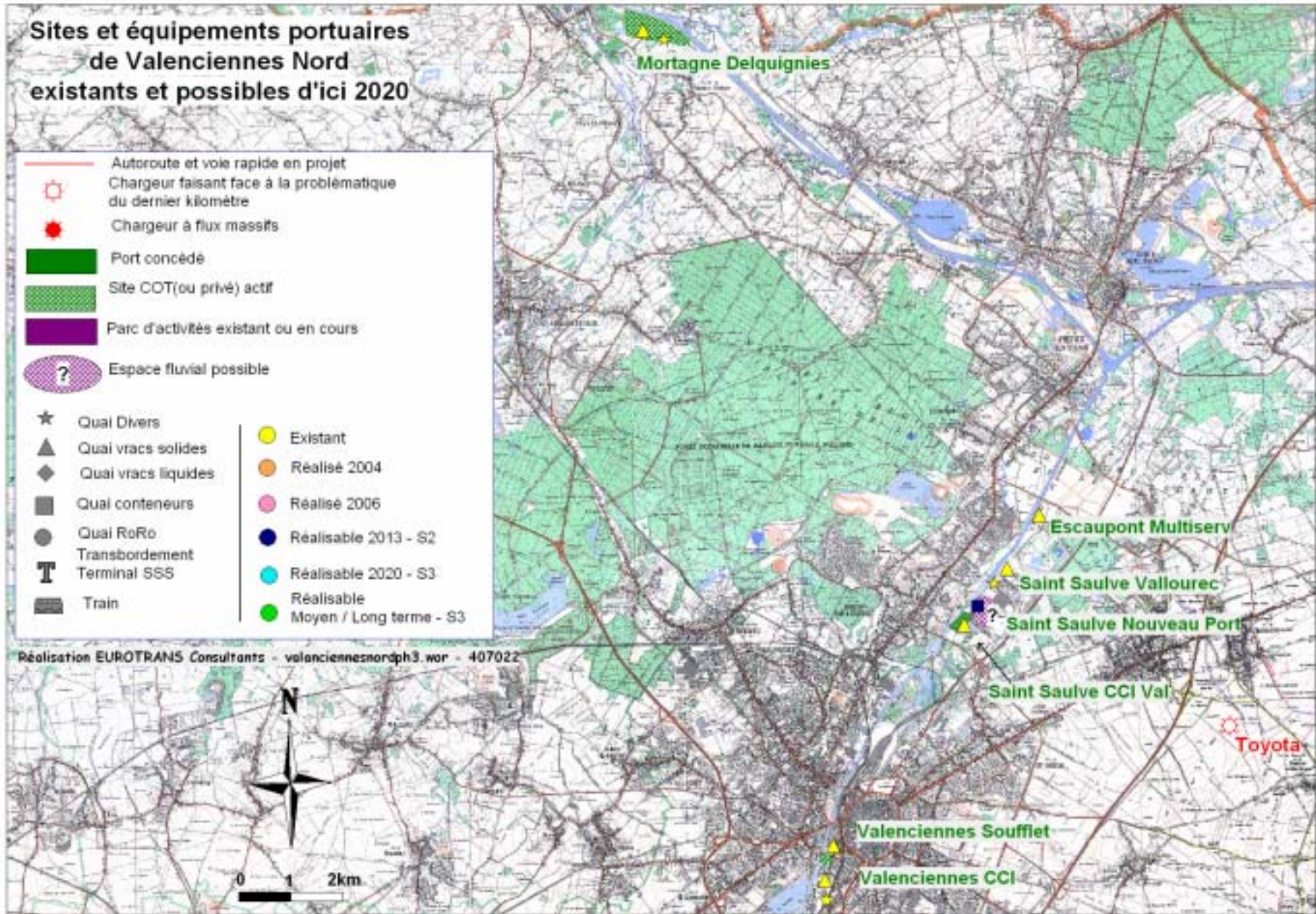
Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020 S1	2020 S2	2020 S3
Nombre de sites transport	18	17	18	19	20
Nombre de gestionnaires	12	11	12	13	13
Surface valorisée (ha)	100	99	100	124	173
Tonnage transporté (milliers de tonnes)					
NST 0 (Produits agricoles)	359	561	561	561	580
NST 1 (Denrées alimentaires)	122	187	187	187	202
NST 2 (Combustibles solides)	115	140	140	140	340
NST 3 (Produits pétroliers)	5	10	10	10	14
NST 4 (Minerais)	389	401	401	401	401
NST 5 (Produits métallurgiques)	15	59	59	109	117
NST 6 (Matériaux de construction)	462	958	1 064	1 144	1 183
NST 7 (Engrais)	80	155	170	170	185
NST 8 (Produits chimiques)	16	30	43	43	46
NST 9 (Produits manufacturés)	127	204	204	304	466
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>1 689</b>	<b>2 705</b>	<b>2 839</b>	<b>3 069</b>	<b>3 535</b>
Valeur ajoutée directe manutention (M euros)	12	19	20	23	27
Valeur ajoutée zones fluviales (millions d'euros)	100	99	100	124	173
<b>Valeur ajoutée totale logistique fluviale (M€)</b>	<b>112</b>	<b>118</b>	<b>120</b>	<b>147</b>	<b>200</b>
<b>Part du PIB régional</b>	<b>0,18%</b>	<b>0,14%</b>	<b>0,14%</b>	<b>0,17%</b>	<b>0,23%</b>
Emplois directs estimés manutention	173	275	282	333	388
Emplois estimés zones fluviales	1 001	991	1 001	1 241	1 731
<b>Total des emplois estimés logistique fluviale</b>	<b>1 174</b>	<b>1 266</b>	<b>1 284</b>	<b>1 574</b>	<b>2 119</b>

La réalisation du scénario 3 se traduirait par un doublement de l'activité fluviale et du rayonnement socio-économique des ports du Valenciennois à l'horizon 2020.

L'impact de la réalisation de Saint-Saulve au nord, puis de Bouchain 2 au sud, pour répondre aux besoins des chargeurs du territoire, notamment pour la filière automobile, est particulièrement net.

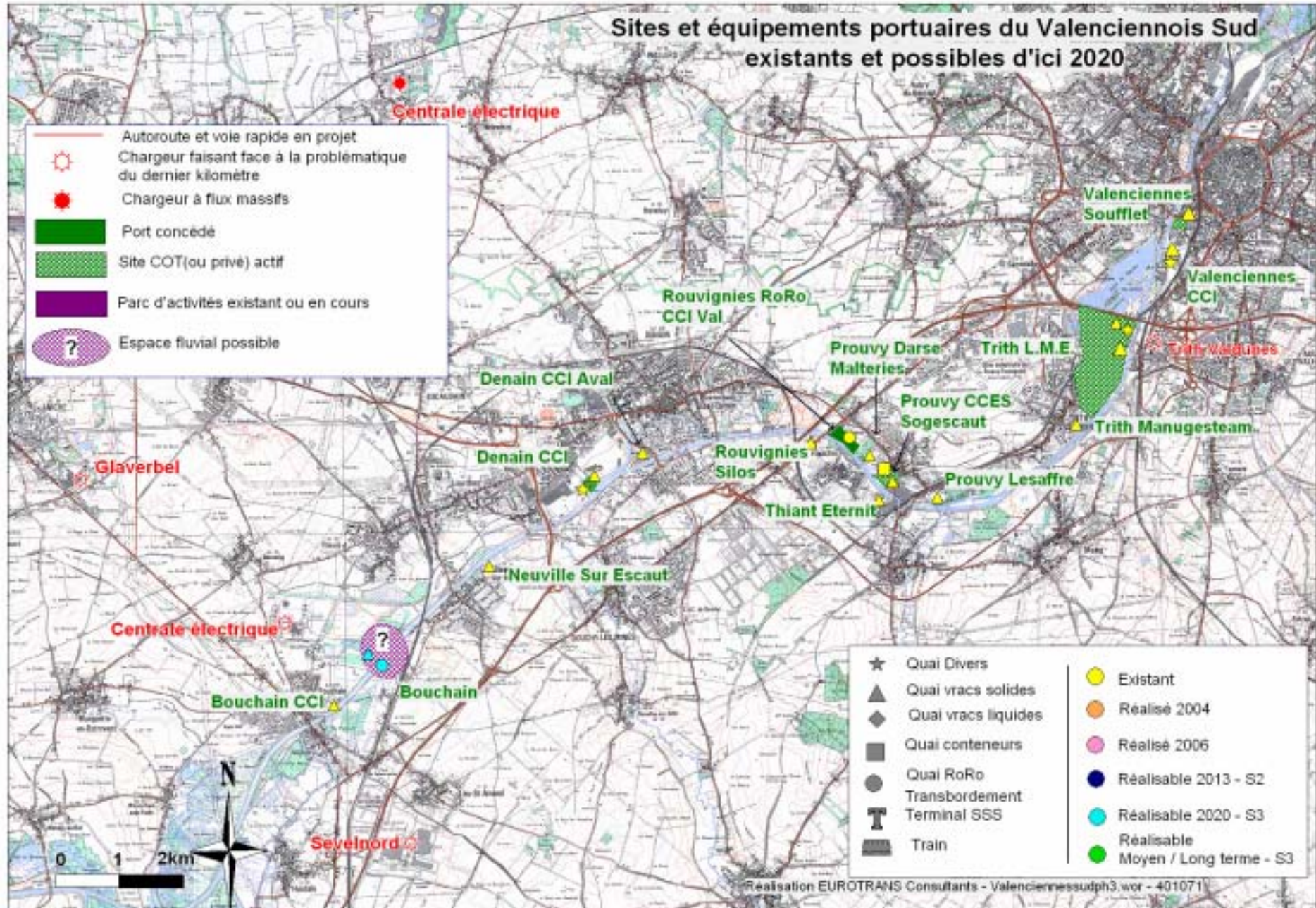
<sup>24</sup> kt : Indication de Tonnage par N° soit : 1 entre 1 et 9 999t – 2 entre 10 000 et 49 999t – 3 entre 50 000 et 99 999 t – 4 entre 100 000 t et 199 999 t – 5 entre 200 000 t et 499 999 t et 6 500 000 t et plus.













## 5.8 LE TERRITOIRE DE CAMBRAI

### 5.8.1 Les sites portuaires du Cambrésis

Le Cambrésis se caractérise par un nombre important de sites ne réalisant aucun trafic. Seuls 2 sites sur 20 réalisent un trafic supérieur à 100 000 tonnes. On note l'importance des trafics céréaliers (Neuville sur Escaut, Marquion, Vaucelles) et la faiblesse des trafics des ports concédés (Marquion, Inchy) et des quais en gestion directe.

Cat.	Sites	Cat.	Sites
0	CAMBRAI Port de Selles	0	HAVRINCOURT Silos
2	ESCAUDOEUVRES Sucrerie	2	HEM LENGLET Port Public
4	NEUVILLE SUR ESCAUT Silos	2	MASNIERES Silos
0	PROVILLE Bétons	2	MASNIERES Verreries
1	MARQUION Port Public	1	THUN ST MARTIN Gare d'Eau Silos
4	MARQUION Silos A1	2	THUN ST MARTIN Port Public Dit d'Iwuy
2	MARQUION Silos Carré	2	THUN ST MARTIN Silos A1
2	AUBIGNY AU BAC Port Public	1	BANTEUX Gare d'Eau
0	GRAINCOURT LES HAVRINCOURT Sede ex Port Public	3	VAUCELLES LES RUES DES VIGNES Silos
2	HAVRINCOURT Rampe Carré	0	INCHY EN ARTOIS Port Public

### 5.8.2 Les enjeux fluviaux du territoire

Pour le territoire de Cambrai, le principal équipement potentiel est lié à la réalisation du Canal Seine-Escaut et de projets connexes de parcs logistiques et de sites de ferroutage. Il s'agit du site de Marquion 2 à créer au bord du canal Seine-Nord à proximité de l'A26 (surface totale 1650 ha).

Le potentiel majeur de développement est lié à l'importance des flux routiers (A1, A26, A29, A2) qui se concentrent à ce niveau, à l'importance des surfaces d'implantation disponible et à l'opportunité à fixer dans cette zone un site de ferroutage qui s'inscrirait dans le prolongement du réseau initié au Tunnel du Mont Blanc (Modhalor).

L'intérêt majeur de cette localisation est aussi d'être située au Sud de la Région et de permettre ainsi à la venir de privilégier ce site dans le transfert modal de flux de transit. C'est aussi une zone d'implantation intéressante au confluent autoroutier et intermodal (si ferroutage et Seine-Nord) sur d'importants espaces à développer.

### 5.8.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

o Scénario tendanciel :

- Fermeture de 5 sites sans trafic en 2003 (dont Inchy Port Public concédé)

o Scénario 1 :

- Délégation d'un site à un transporteur pour qu'il y développe des trafics de vracs

o Scénario 2 :

- Subventions aux équipements de raccordement au canal pour les chargeurs aux flux massifs : Sucrerie d'Escaudoeuvres

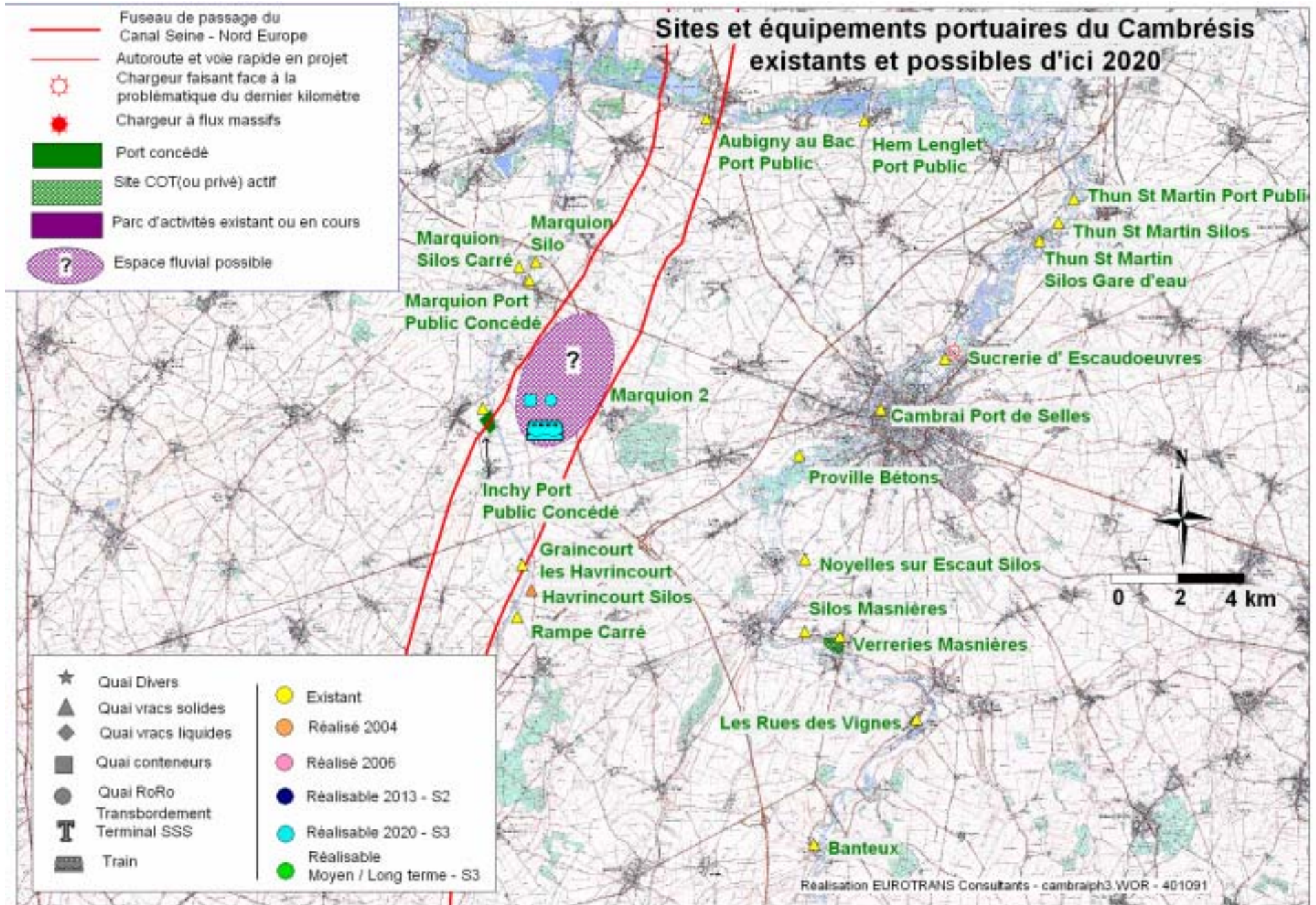
o Scénario 3 :

- Développement de la logistique fluviale dans le prolongement des actions régionales en matière de gestion et financement des espaces logistiques
- Aménagement d'un nouvel espace logistique de dimension européenne à Marquion 2 sur 800 ha environ (conteneurs, ferroutage, activités logistiques)

### 5.8.4 L'impact des scénarios possibles d'ici 2020

Projection des impacts des scénarios	2003	2020 T	2020	2020	2020
			S1	S2	S3
Nombre de sites transport	19	14	14	14	15
Nombre de gestionnaires	11	8	9	9	10
Surface valorisée (ha)	10	8	8	8	808
Tonnage transporté (milliers de tonnes)					
NST 0 (Produits agricoles)	315	496	496	496	513
NST 1 (Denrées alimentaires)	21	33	33	33	85
NST 2 (Combustibles solides)	38	46	46	46	46
NST 3 (Produits pétroliers)	0	0	0	0	0
NST 4 (Minerais)	0	0	0	0	0
NST 5 (Produits métallurgiques)	0	0	0	0	0
NST 6 (Matériaux de construction)	41	84	137	137	141
NST 7 (Engrais)	13	25	32	32	84
NST 8 (Produits chimiques)	5	9	15	15	96
NST 9 (Produits manufacturés)	0	0	0	0	200
<b>Tonnage total transporté</b>	<b>433</b>	<b>693</b>	<b>759</b>	<b>759</b>	<b>1 166</b>
Valeur ajoutée directe manutention (M euros)	5	8	8	8	14
Valeur ajoutée zones fluviales (millions d'euros)	10	8	8	8	808
<b>Valeur ajoutée totale logistique fluviale (M€)</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>822</b>
<b>Part du PIB régional</b>	<b>0,03%</b>	<b>0,02%</b>	<b>0,02%</b>	<b>0,02%</b>	<b>0,96%</b>
Emplois directs estimés manutention	74	118	121	121	200
Emplois estimés zones fluviales	103	79	79	79	8 079
<b>Total des emplois estimés logistique fluviale</b>	<b>178</b>	<b>197</b>	<b>201</b>	<b>201</b>	<b>8 279</b>

L'impact du scénario 3 est considérable. La réalisation du site de Marquion 2 permettrait de développer des activités logistiques à forte valeur ajoutée et augmenterait de façon très significative le rayonnement socio-économique des sites fluviaux du Cambrésis. Il prolongerait également le processus de diversification d'un territoire encore très orienté vers l'agroalimentaire.





## 5.9 LE TERRITOIRE DU VAL DE SAMBRE

### 5.9.1 Les sites portuaires du Val de Sambre

Ce territoire non raccordé au Canal à Grand Gabarit et dont la voie fluviale ne communique qu'avec la Belgique a une activité fluviale très faible sur le plan du transport de marchandises.

Les trois sites fluviaux identifiés n'ont enregistré aucun trafic en 2001 ni en 2003.

Cat.	Sites	Cat.	Sites
0	LOUVROIL Port Public	0	BOUSSOIS Glaverbel
0	AULNOYE AYMERIES Vallourec		

### 5.9.2 Les enjeux fluviaux du territoire

Les potentialités de fret local sont très faibles, en raison notamment du tissu industriel ancien du territoire, et de la navigabilité très limitée de la Sambre en amont de Charleroi.

Le port concédé de Louvroil n'a d'ailleurs aucune activité et ne semble pas avoir identifié de potentiel de développement pour ses installations.

On identifie toutefois quelques rares chargeurs importants qui peuvent avoir intérêt à accéder à la voie d'eau. C'est le cas de GLAVERBEL Boussois pour des approvisionnements de sable, ou des Carrières de Dompierre et de MCA (Maubeuge Construction Automobile).

La réalisation, à l'initiative du privé, d'investissements permettant d'accéder plus facilement à la voie d'eau, n'est pas à exclure.

Elle est plus difficile à envisager sur le plan public, d'autant que la coupure fluviale de ce territoire avec le reste de la région devrait s'accroître avec la réalisation de Seine-Escaut.

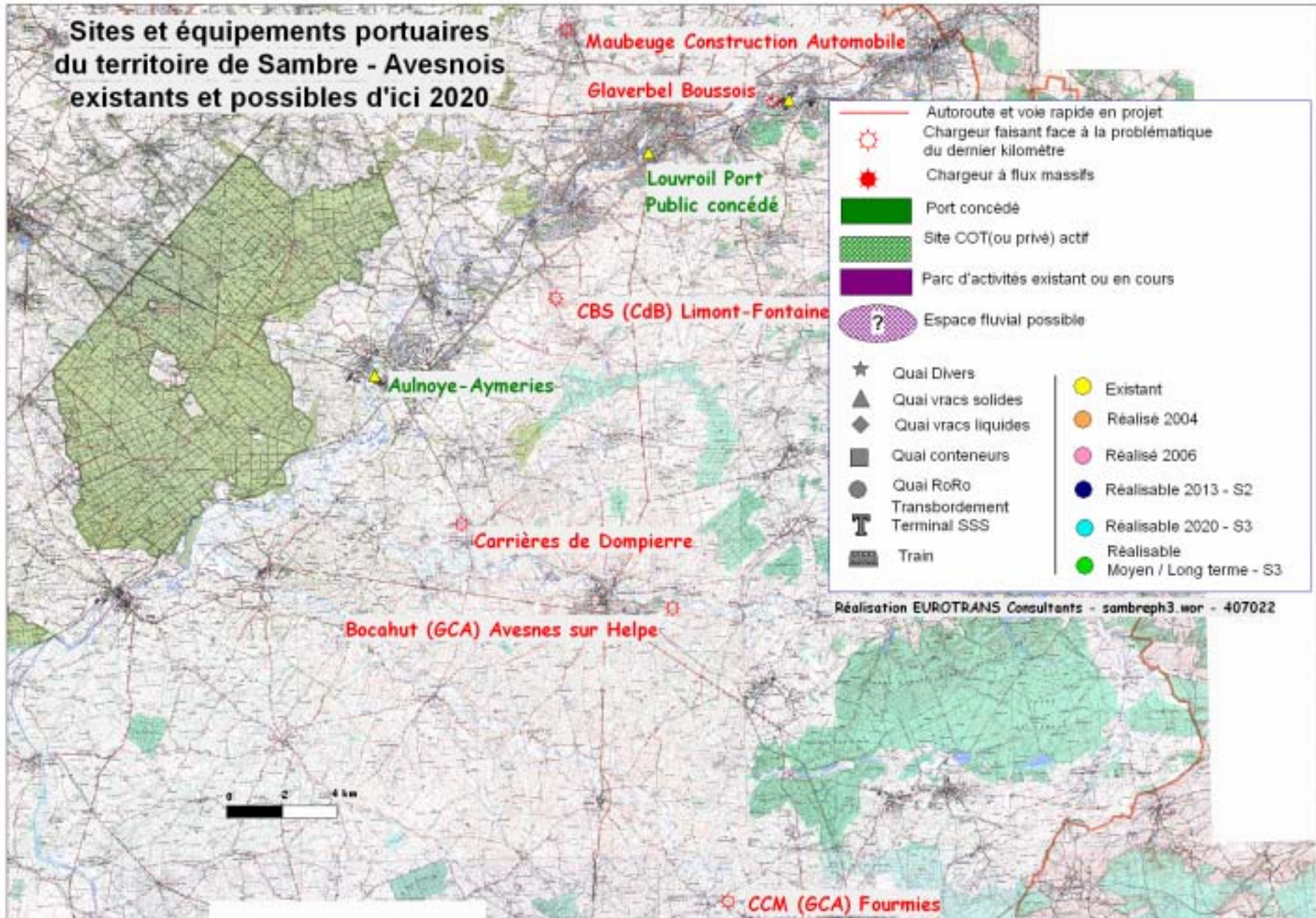
### 5.9.3 Le contenu des scénarios d'aménagement possibles

Il n'est pas prévu de réalisation d'équipement public ou de subventions aux gros chargeurs permettant de développer l'activité des sites fluviaux du Val de Sambre.

Les perspectives d'ici 2020 sont celles d'une fermeture probable de ces 3 sites sans activité depuis plusieurs années et d'un redéploiement sur le tourisme fluvial qui bénéficie sur ce territoire d'un potentiel intéressant comme l'indique le Schéma Régional d'Aménagement de la Voie d'Eau.

La réponse aux besoins des 3 chargeurs aux flux massifs du territoire peut toutefois justifier d'une étude plus détaillée, par exemple dans la perspective d'un transbordement fluvial dans le Valenciennois (comme Glaverbel le pratique actuellement à St Saulve).





## 6. CONCLUSION SUR LES SCHEMAS PORTUAIRES POSSIBLES

Les différents schémas possibles d'organisation et d'aménagement des ports et quais fluviaux de la Région Nord Pas de Calais à l'horizon 2020 ont fait l'objet de développements détaillés en terme d'actions et d'impacts.

Les trois scénarios ne sont pas exclusifs les uns des autres.

**Une gestion dynamique des ports (scénario 1)** est un préalable à un **investissement accru en faveur du développement de la voie d'eau et de la logistique durable.**

Il s'agit principalement de considérer les ports et sites fluviaux comme un pôle d'activités et de résultats majeur des Voies Navigables.

Les actions prévues au scénario 1 sont inspirées des bonnes pratiques identifiées chez les voisins belges où le rayonnement des activités développées en bord à voie d'eau est en hausse sensible.

Priorité doit être donnée à l'optimisation de l'occupation des 133 ports et sites fluviaux de la Région dans une perspective de développement du transport fluvial mais aussi d'accroissement de l'impact socio-économique et environnemental lié à l'utilisation de ce mode de transport.

**Le scénario 2 comprend principalement des investissements ciblés** qui s'inscrivent dans le prolongement des actions volontaristes engagées en Région Nord Pas de Calais durant les derniers contrats de plans.

Ces investissements sont centrés sur des besoins précis d'amélioration de la desserte fluviale des plus gros chargeurs régionaux, la multimodalité, l'aménagement de nouveaux ports à proximité des plus grosses industries automobiles ou encore des aménagements complémentaires concernant la logistique internationale de conteneurs à Dunkerque ou dans les bassins de consommation.

La mise en œuvre du scénario de développement ciblé en matière portuaire peut constituer un volet important du plan d'adaptation du Nord – Pas de Calais pour valoriser au mieux la réalisation du Canal Seine-Escaut d'ici 2015.

Ce plan d'adaptation devrait par ailleurs comporter des adaptations supplémentaires en matière de gabarit pour l'infrastructure majeure de la région que constitue le Canal Dunkerque – Escaut.

**Le scénario 3** va quant à lui beaucoup plus loin en matière de maîtrise foncière et de mise en œuvre de solutions de financements accrues et pérennes.

Le développement de nouveaux modes de financement intégrant du capital risque constitue une nécessaire réponse aux évolutions attendues en matière de financement public des activités des infrastructures et équipements portuaires.

Ce troisième scénario correspond à un véritable choix de développement et d'aménagement de territoire. **Il s'agit réellement de faire de la logistique durable un pôle d'excellence régional créateur de plus de 10 000 emplois supplémentaires ce qui est important**

**dans une économie régionale en mutation qui a besoin de postes de travail peu qualifiés pour réduire l'inemploi.**

On peut assurément s'appuyer en ce domaine sur l'expérience acquise par les voisins belges et les hollandais dans l'implantation d'activités logistiques internationales en bord à canal.

**Cette orientation économique présente un certain nombre d'intérêts environnementaux.**

Elle permet de privilégier des sites d'implantation d'activités logistiques favorables à l'usage de modes de transport alternatifs à la route. On continue toujours pour l'instant à implanter les entrepôts à proximité des autoroutes.

**La localisation des installations du chargeur a beaucoup d'importance sur le choix modal** comme l'ont montré les études sur les eurocorridors de fret et l'aménagement du territoire.

**La massification des trafics de marchandises attendue par les implantations prévues est de nature à consolider l'offre de transport fluviale régulière dont bénéficieront l'ensemble des flux régionaux.**



Au-delà de la mise en œuvre de priorités lisibles de développement des ports et quais fluviaux, il faudra conserver dans tous les cas une logique de gestion de bon père de famille vis-à-vis de ces 133 ports et quais recensés.

Le concédant doit disposer des moyens financiers nécessaires à l'entretien et au renouvellement d'utilisation de ces infrastructures portuaires du réseau navigable du Nord Pas de Calais.



## 7. ANNEXES

### 7.1 TABLE DES 133 QUAIS ET SITES FLUVIAUX DU NORD – PAS DE CALAIS

#### 7.1.1 Signification des champs et codes utilisés

La table des 133 quais et sites fluviaux du Nord – Pas de Calais est présentée pages suivantes.

La signification des champs et des codes utilisés est précisée ci-dessous :

Champ	Signification		
Dénomination	Il s'agit de la dénomination usuelle du quai chez VNF. Certains quais voisins et gérés par le même exploitant (exemple : Stora Corbehem et Stora Brebières) ont été regroupés par souci de simplicité.		
Structure intercommunale	Il s'agit de l'intercommunalité compétente sur le territoire du site concerné (communauté urbaine, d'agglomération ou de communes).		
Mode de gestion	Mode de gestion actuelle du site		
	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	
Gabarit fluvial	Valeur variable	Signification	Exemple
	5	Grand gabarit 1500 – 3000t (Va)	Dourges Delta 3
	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
Degré d'équipement et de service	Equipements (outillage, entreposage) et services offerts sur le site :		
	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	
Tonnage total 2003	Tonnage total manutentionné par le site pour la voie d'eau toutes marchandises confondues. Les projections d'activités des 133 sites à l'horizon 2020 ont été réalisées à partir des tonnages détaillés par catégories de marchandises (codes NST) non repris dans cette table.		



Code	Signification		
Diversité des trafics	Clientèle actuelle du site :		
	<b>Valeur variable</b>	<b>Signification</b>	<b>Exemple</b>
	0	Monoclient (1 seul client identifié)	Brebières Stora
	1	Bi client (1 client principal + 1 occasionnel)	Holque Silos
	2	Multiclients	Loos Lille CCI
Diversité des conditionnements	Conditionnements de marchandises acceptés en 2003 sur le site :		
	<b>Valeur variable</b>	<b>Signification</b>	<b>Exemple</b>
	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
Surface totale	Surface totale du site concédé ou en COT lorsque renseigné dans la base initiale VNF ou lorsque l'information a été communiquée par les gestionnaires (cas des concessions ou de certains sites de grande taille comme Blaringhem Baudelet).		
Proximité des axes autoroutiers (et des routes à deux fois deux voies)	Code établi selon la nomenclature suivante :		
	<b>Valeur variable</b>	<b>Signification</b>	<b>Exemple</b>
	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
Multimodalité	Code établi selon la nomenclature suivante :		
	<b>Valeur variable</b>	<b>Signification</b>	<b>Exemple</b>
	0	Pas d'embranchement ferroviaire	Arques CCI
	1	Embranchement ferroviaire existant, non utilisé	St Saulve
	2	Embranchement ferroviaire existant, utilisé	Lille CCI
Réserves foncières à proximité	Code établi selon la nomenclature suivante :		
	<b>Valeur variable</b>	<b>Signification</b>	<b>Exemple</b>
	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

## 7.1.2 Table des 133 sites et quais fluviaux (classés par commune)

Commune	Dénomination	Activités	Structure intercommunale	Mode de gestion	Gabarit fluvial	Degré d'équipement et de service	Tonnage total 2003	Diversité des trafics	Diversité des conditionnements	Surface totale	Proximité des axes autoroutiers	Multimodalité	Réserves foncières à proximité
Aire sur la Lys	AIRE SUR LA LYS Balland Brugneaux	charbon	CCPA	3	5	4	2 114	1	4	0,1	10	0	0
Aire sur la Lys	AIRE SUR LA LYS Malteries	Malt - orge	CCPA	3	5	4	4 355	0	1	0,1	10	0	0
Aire sur la Lys	AIRE SUR LA LYS Matériaux	Agrégats - Sables	CCPA	3	5	2	19 931	0	1	0,2	10	0	0
Aire sur la Lys	AIRE SUR LA LYS Silos	Céréales	CCPA	3	5	6	46 245	0	1	10	10	0	0
Aire sur la Lys	GARLINGHEM AIRE SUR LA LYS Legrain	* Divers chargements et déchargements de péniches * Entrepôt sous douane	CCPA	3	5	6,5	0	0	1	2,0	10	0	5
Allennes les Marais	ALLENES LES MARAIS Lesaffre	Mélasses	CUDL	3	5	4	921	0	1	0,2	10	0	0
Allennes les Marais	Allennes les Marais PP		CUDL	2	5	4,5	0	0	1	0,5	10	0	0
Annay sous Lens	ANNAY SOUS LENS Agrégats	Agrégats - Charbons - Laitier	CALL	3	5	2,5	1 027	0	1	0,9	3	1	0
Annay sous Lens	ANNAY SOUS LENS Hydrocarbures	Hydrocarbures	CALL	3	5	3	64 898	0	2	0,1	3	0	0
Annay sous Lens	ANNAY SOUS LENS Port Public		CALL	2	5	2,5	45 239	2	4	0,5	3	0	5
Ardres	ARDRES FORT BATARD Port Public	Céréales - engrais	?	2	1	1	0	0	1	0,5	3	0	0
Ardres	PONT D'ARDRES Port Public		?	2	1	2	0	0	1	0,5	3	0	0
Arleux	ARLEUX Silos + nouveau	Céréales	CAD	3	5	6,5	164 574	0	1	1,0	10	2	0
Armentières	ARMENTIERES Port Public	Céréales	CUDL	2	1	1	320	0	1	0,5	3	0	0
Arques	ARQUES Port Communal SABC	Aliments bétail - céréales - tourteaux	CASO	4	5	6	40 158	0	1	0,1	3	0	0
Arques	ARQUES Smetz CCI	Manutention - Céréales - engrais	CASO	1	5	2	17 386	2	1	1,0	1	0	70
Arques	ARQUES Verreries + Fontinettes	Fuel - sable blanc - soude - sables	CASO	3	5	6	291 218	0	1	0,6	3	2	5
Attaques	LES ATTAQUES Port Public Honoré	Céréales - engrais	CAC	2	1	4	15 294	1	1	0,5	3	0	0
Aubigny Au Bac	AUBIGNY AU BAC Port Public	céréales - matériaux de construction	CAD	2	5	1	19 948	1	1	0,5	10	0	0
Auby	AUBY Port Public	Agrégats - Sables	CAD	2	5	4	3 706	0	1	0,5	3	0	5
Auby	AUBY Union Minière	Blendes - minerais plomb et zinc - Acide sulfurique	CAD	4	5	6	397 820	1	1	1,0	3	1	0
Aulnoye Aymeries	Aulnoye Aymeries		CAMVS	3	1	1	0	0	1	0,3	20	0	0
Banteux	BANTEUX Gare d'Eau	Engrais, céréales	?	4	1	4	2 252	0	1	0,5	3	0	0
Bergues	BERGUES Port Public	Céréales, engrais	CUD	2	1	2	749	1	1	0,5	3	0	0
Béthune	BETHUNE CCI	matériaux de construction, charbon, minerais, produits pétroliers, céréales, engrais	CAA	1	5	7	477 094	2	4	35,0	1	3	5
Biache St Vaast	BIACHE SAINT VAAST Port Public	Toles, bobines, agrégats	CCSS	2	1	2	1 863	0	1	0,5	3	1	0
Blaringhem	BLARINGHEM Baudelet	conteneurs de déchets	?	3	5	7	68 103	1	6	216,0	10	0	70
Bouchain	BOUCHAIN CCI	dolomies, agrégats, sable de verrerie, soude	CAPH	1	5	1	192 505	2	1	1,7	3	0	0

Commune	Dénomination	Activités	Structure intercommunale	Mode de gestion	Gabarit fluvial	Degré d'équipement et de service	Tonnage total 2003	Diversité des trafics	Diversité des conditionnements	Surface totale	Proximité des axes autoroutiers	Multimodalité	Réserves foncières à proximité
Bourbourg	BOURBOURG Port Public	Céréales	CUD	2	1	2	3 328	1	1	0,5	3	0	0
Boussois	Boussois PPG		CAMVS	3	1	6	0	0	1	0,5	10	1	0
Brebières / Corbehem	STORA Charbon, bobines, kaolin	Charbon	CCSS	4	1	6,5	365 220	0	5	1,0	3	0	5
Calais	CALAIS Port Public Fluvial	marchandises diverses	CAC	2	1	2	2 540	2	2	0,5	3	0	0
Cantin	CANTIN Port Public	(1) Céréales (2) mat. de construction	CAD	2	5	1	11 679	0	1	0,5	3	0	30
Cappelle la Grande	CAPPELLE LA GRANDE Lesieur	Oléagineux, arachides, palmiste, colza	CUD	4	1	6	27 564	2	1	0,1	3	1	0
Carvin	CARVIN Silos A1	Céréales - aliments bétail - issues - tourteaux - engrais	CAHC	3	5	2	7 729	0	1	1,0	3	0	0
Carvin	CARVIN Silos UCCC	Céréales	CAHC	3	5	5	0	0	1	1,0	3	0	0
Coudekerque Branche	COUDEKERQUE	Produits chimiques	CUD	3	1	6	2 272	0	1	0,1	1	0	0
Coulogne	COULOGNE Carrières du Boulonnais	Pierres et granulats	CAC	3	1	1	152 686	0	1	0,7	3	0	0
Denain	DENAIN CCI		CAPH	1	5	7	150 240	0	1	1,7	1	1	70
Denain	DENAIN CCI Aval (quai Cacheux)		CAPH	1	5	4	5 963	2	4	1,7	3	0	0
Douai	DOUAI Bétons		CAD	3	5	2	750	0	3	0,1	3	0	0
Douai	DOUAI CCI	(1) Sable Graviers (2) Sable Graviers Charbons (3) Charbons	CAD	1	1	2	11 474	0	1	0,2	1	0	0
Dourges	DOURGES Delta 3		CAHC	1	5	6,5	337	2	1	25,0	1	1	70
Dourges	DOURGES Port Public Agrégats	Charbons	CAHC	2	5	2	5 320	2	7	0,5	3	0	0
Dourges	DOURGES Silos	Céréales	CAHC	3	5	6	42 846	1	1	1,0	3	0	0
Douvrin	DOUVRIN Port Public		CAA	2	5	1a	320	1	1	0,5	3	0	5
Douvrin	DOUVRIN Port Public ex Finalens		CAA	2	5	1a	0	0	1	0,5	3	0	5
Escaudoeuvres	ESCAUDOEUVRES Sucrierie	Pierres à chaux, mélasse, charbons	CACI	4	1	6	39 246	0	1	0,2	10	1	0
Escautpont	ESCAUTPONT Multiserv	matériaux	CAVA	3	4	3	80 000	1	1	1,0	10	0	0
Essars	BETHUNE ESSARS Silos	Céréales	CAA	3	5	6	0	0	1	0,1	10	0	0
Estaires	ESTAIRES Port Public		?	2	1	1	0	0	1	0,5	10	0	0
Férin	FERIN Carré	Céréales - engrais	CCSS	3	5	1	23 529	0	1	0,3	3	0	0
Graincourt les Havrincourt	GRAINCOURT LES HAVRINCOURT Sede ex Port Public		?	3	2	1	0	1	1	0,4	10	0	0
Halluin	HALLUIN CCI	Ferrailles + matériaux de construction	CUDL	1	1	4,5	50 001	0	1	41,9	3	1	5
Harnes	HARNES CALL Nouveau Port	vrac - conteneurs, agrégats, céréales	CALL	1	5	8	71 130	0	1	34,0	3	0	30
Haubourdin	Haubourdin Bilore Ex Lever		CUDL	3	5	2	0	2	4	0,1	3	1	0
Haubourdin	HAUBOURDIN CCI SND	dépôt matériel et dragage	CUDL	1	5	3,5	17 520	0	1	41,9	3	1	0
Haubourdin	HAUBOURDIN Cerestar Nouveau Quai		CUDL	3	5	2	0	0	1	0,2	3	1	0
Havrincourt	HAVRINCOURT Rampe Carré		?	3	2	1	13 006	0	1	0,3	10	0	0
Havrincourt	HAVRINCOURT Silos	Céréales	?	3	2	2	0	0	1	1,0	10	0	0
Hem-Lenglet	HEM LENGLET Port Public	matériaux de construction	?	2	5	2,5	12 280	0	1	0,5	10	0	0



Commune	Dénomination	Activités	Structure intercommunale	Mode de gestion	Gabarit fluvial	Degré d'équipement et de service	Tonnage total 2003	Diversité des trafics	Diversité des conditionnements	Surface totale	Proximité des axes autoroutiers	Multimodalité	Réserves foncières à proximité
Holque	HOLQUE WATTEN Silos	Céréales	CC Colme	3	5	4	30 380	0	1	1,0	10	0	0
Houplin Ancoisne	Houplin Ancoisne Port Public ex Ducroquet		CUDL	2	5	2	0	1	1	0,5	10	0	0
Houplin Ancoisne	HOUPLIN ANCOISNE Silos	Céréales, tourteaux	CUDL	3	5	4	3 701	0	1	1,0	10	0	0
Houplin Ancoisne	HOUPLIN ANCOISNE Vitse	recyclage déblais de terrassement et matériaux de démolition	CUDL	3	5	2	157 914	0	1	0,1	10	0	0
Inchy en Artois	INCHY EN ARTOIS Port Public		?	1	2	2	0	0	1	0,5	3	0	0
Isbergues	ISBERGUES Ugine		CCAL	4	5	2	157 558	0	1	0,1	10	1	5
La Bassée	LA BASSEE CCI	Agrégats, aliments bétail, céréales	CUDL	1	5	4	2 363	0	4	41,9	3	0	0
La Gorgue	LA GORGUE Port Public ex Silos		CCFL	2	1	2	3 224	1	1	0,5	10	0	0
Leffrinckoucke	LEFFRINCKOUCKE Ascométal	Ferrailles	CUD	4	1	6	5 627	1	1	0,1	3	1	0
Les Attaques	LES ATTAQUES Silos	Céréales	?	3	1	6	15 294	0	1	1,0	10	0	0
Les rues des vignes	VAUCELLES LES RUES DES VIGNES Silos	Céréales, produits agricoles, engrais	?	3	1	6	91 690	0	1	1,0	10	0	0
Lestrem	LESTREM Roquette		?	3	1	6	26 185	0	1	1,5	10	2	30
Lomme	LOMME Clément Solvay	Sels en vrac et en sac, acides et produits chimiques divers	CUDL	3	5	5	0	0	6	0,1	3	1	0
Lomme	LOMME Mory	Agrégats, charbons, fuel	CUDL	3	5	6	36 257	0	1	0,1	3	0	0
Loos	LOOS Produits Chimiques	Produits chimiques	CUDL	3	5	2	70 872	0	2	0,5	3	1	0
Loos - Lille	LOOS LILLE CCI	Agrégats, hydrocarbures, conteneurs	CUDL	1	5	8	419 985	1	1	41,9	1	2	5
Louvroil	Louvroil Port Concédé		CAMVS	1	1	2	0	2	8	0,4	10	0	0
Marcq en Baroeul	MARCQ EN BAROEUL Lesaffre	Mélasses, vinasses, fuel	CUDL	3	1	3	50 397	0	1	0,2	3	0	0
Marquette	MARQUETTE Boone Comenor	Ferrailles	CUDL	3	4	2,5	0	1	2	0,1	1	1	0
Marquette	MARQUETTE CCI		CUDL	1	5	4,5	667	0	1	41,9	1	0	0
Marquette	MARQUETTE Cibié	Ferrailles	CUDL	3	4	2	235 217	1	1	0,1	1	1	0
Marquette	MARQUETTE Malteries	Orge, malt	CUDL	3	5	6	98 013	0	1	1,0	1	0	0
Marquette	MARQUETTE Rhodia	Toluène	CUDL	3	5	3	21 464	0	1	0,1	1	1	0
Marquion	MARQUION Port Public	Céréales, engrais, divers matériaux	?	1	2	4,5	4 802	0	2	0,5	3	0	0
Marquion	MARQUION Silos A1	Céréales, engrais	?	3	2	6	133 672	2	1	1,0	3	0	0
Marquion	MARQUION Silos Carré	céréales, engrais	?	3	2	6	42 509	0	1	1,0	3	0	0
Masnières	MASNIERES Silos	Céréales	?	3	1	6	26 484	0	1	1,0	10	0	0
Masnières	MASNIERES Verreries	Sable de verrerie, soude, chaux	?	3	1	6	32 899	0	1	0,2	10	0	30
Merville	MERVILLE Silos	Engrais	?	3	1	4	0	0	1	0,1	10	1	0
Mortagne du Nord	MORTAGNE DU NORD Delquignies	Logistique, manutention, stockage (Céréales, engrais...)	CAPH	3	4	4	17 280	0	1	80,0	10	2	70
Neuville sur Escaut	NEUVILLE SUR ESCAUT Silos	Céréales, tourteaux, engrais	CAPH	3	5	2	124 883	0	4	0,1	3	0	0
Noyelles Godault	NOYELLES GODAULT Metaleurop	Blendes - minerais plomb et zinc - Acide sulfurique	CAHC	3	5	6,5	47 530	1	1	5,0	3	2	0
Noyelles sous Lens	NOYELLES SOUS LENS Port Public		CALL	2	1	1	290	0	5	0,5	3	0	0
Noyelles sur Escaut	NOYELLES SUR ESCAUT Silos		CACI	3	1	2	1 990	0	1	0,1	10	0	0
Pelves	PELVES Port Public	Céréales	CCSS	2	1	2	8 516	0	1	0,5			

Commune	Dénomination	Activités	Structure intercommunale	Mode de gestion	Gabarit fluvial	Degré d'équipement et de service	Tonnage total 2003	Diversité des trafics	Diversité des conditionnements	Surface totale	Proximité des axes autoroutiers	Multimodalité	Réserves foncières à proximité
Petite Synthe	PETITE SYNTHE Daudruy	Huiles, graisses végétales et animales	CUD	3	1	5	87 163	0	1	0,1	3	0	0
Petite Synthe	PETITE SYNTHE Port Public ex SLPM		CUD	2	1	6	10 244	0	2	0,5	1	1	5
Petite Synthe	PETITE SYNTHE Silos	Céréales, maïs	CUD	3	1	6	53 330	0	1	0,1	1	1	0
Pont à Vendin	PONT A VENDIN Bétons	Agrégats	CALL	3	5	1,5	1 610	0	1	0,1	3	1	0
Pont à vendin	PONT A VENDIN Ciments	Sable	CALL	3	5	2	9 920	0	1	0,1	3	0	0
Prouvy	PROUVY Darse Malteries	Malt, orge	CAVA	4	5	5	70 757	1	1	0,1	3	1	0
Prouvy	PROUVY Lesaffre		CAVA	3	5	6	100 642	0	1	0,2	3	1	0
Prouvy	PROUVY Sogescout/CCES	Charbon, céréales, engrais, produits métallurgiques, divers	CAVA	3	5	8	188 510	0	1	6,0	3	0	0
Proville	PROVILLE Bétons	Agrégats	CACI	3	1	2	0	0	8	0,4	3	1	0
Raches	RACHES Port Public	Céréales	CAD	2	1	1	0	0	1	0,5	10	0	0
Rouvignies	ROUVIGNIES CCI Quai Roro et appontement	Granulats	CAVA	1	5	7	50 845	0	1	1,7	3	0	0
Rouvignies	ROUVIGNIES Silos	Céréales	CAVA	3	5	5	31 233	2	4	1,0	3	0	0
Sallaumines	Sallaumines Cablerie		CALL	3	1	1	21 221	0	1	0,1	3	0	0
Salomé	SALOME Silos	négoce céréales, stockage divers	CUDL	4	5	1	32 403	1	1	1,0	3	0	0
Santes	SANTES CCI		CUDL	1	5	8	115 870	1	4	41,9	10	2	5
Sequedin	SEQUEDIN CCI		CUDL	1	5	4,5	0	0	1	41,9	1	1	0
Sequedin	Sequedin Port Public ex Bâtir		CUDL	2	5	2,5	0	0	1	0,5	1	0	5
Spycker	SPYCKER Soflutraf	coïls, scories, engrais, laitier	CUD	3	1	4,5	154 053	2	1	0,5	3	0	0
St André	SAINT ANDRE Matériaux		CUDL	3	5	2	3 925	0	1	0,1	3	0	0
St Laurent Blangy	SAINT LAURENT BLANGY CCI	Céréales, charbons, engrais, sel	CUA	1	1	4,5	22 676	2	1	0,7	3	0	5
St Laurent Blangy	SAINT LAURENT BLANGY SIO	Oléagineux, produits agricoles	CUA	3	1	6	1 799	0	1	0,1	3	1	0
St Saulve	ST SAULVE CCI	Charbon - orge, malt - cendres	CAVA	1	5	7	205 660	2	4	1,7	3	1	0
St Saulve	ST SAULVE Vallourec		CAVA	3	4	2	97 014	0	4	0,3	3	0	0
St Venant	SAINT VENANT Darse Hue	Céréales	CCAL	3	1	5	4 195	0	1	0,1	10	0	0
Thiant	THIANT Eternit	Ciment	CAPH	3	5	4	20 870	0	1	0,1	3	0	0
Thun St Martin	THUN ST MARTIN Gare d'Eau Silos	Orge, malt	?	3	1	1	1 085	0	1	0,1	3	0	0
Thun St Martin	THUN ST MARTIN Port Public Dit d'Iwuy	Engrais, chargons	?	2	1	2	14 210	0	1	0,5	3	0	0
Thun St Martin	THUN ST MARTIN Silos A1	Céréales	?	3	1	5	16 702	0	1	1,0	3	0	0
Trith St Léger	TRITH ST LEGER Ferrailles	déchargement ferrailles, billettes, produits ferreux, manutentions diverses	CAPH	3	5	7	226 520	0	4	0,3	1	2	0
Trith St Léger	TRITH ST LEGER Manugesteam	stockage et manutentions diverses (céréales, charbons)	CAPH	3	5	2	0	0	1	1,0	1	0	0
Valenciennes	VALENCIENNES CCI	Céréales, tourteaux, engrais, divers	CAVA	1	5	4,5	97 105	2	4	1,7	1	0	0
Valenciennes	VALENCIENNES Soufflet Alimentaire	Riz, légumes secs	CAVA	3	5	5	29 362	0	1	0,1	1	0	0
Vendin le Vieil	VENDIN LE VIEIL Charbons	Charbons	CALL	3	5	2	12 036	1	1	0,4	3	0	0
Vieille église	VIEILLE EGLISE Silos	Engrais, tourteaux, céréales	?	3	1	5	0	0	1	1,0	3	0	0
Wambrechies	WAMBRECHIES CCI	divers	CUDL	1	4	4,5	113 850	2	1	41,9	3	0	5
Wingles	WINGLES BP	Styrène	CALL	3	5	5	171 432	0	1	0,0	3	0	0
Wingles	WINGLES Port Public	Sable de verrerie, Carbonate de soude, Divers	CALL	2	5	1	22 916	0	1	0,5	3	0	0

7.2 GLOSSAIRE DES TERMES UTILISES

Locution	Signification dans le rapport
Port autonome	<p>On distingue deux types de port autonomes :</p> <p><b>Le port autonome « à la française »</b> : il s'agit d'un établissement public à caractère industriel et commercial dont l'objet est <b>la création, le développement, l'entretien et l'exploitation commerciale</b> des espaces portuaires qui lui sont confiés. Sa mission est à durée illimitée. Le conseil d'administration du Port Autonome est composé de représentants de l'état, des collectivités territoriales et des chambres de commerce, et de personnalités qualifiées élues ou nommées par décret.</p> <p><u>Le Port Autonome de Paris</u> gère 70 sites représentant 1 000 ha d'espaces portuaires sur 5% du linéaire de berges d'Ile de France. Il génère annuellement un trafic fluvial de 20 Mt et un CA de 58 M€ et a un programme d'investissement de 190 M€ sur la période 2002 – 2007 soit plus de <u>30 M€ par an</u> pour le développement des activités fluviales. Il emploie 200 salariés.</p> <p><u>Le Port Autonome de Strasbourg</u> gère une dizaine de sites répartis sur la façade rhénane du département du Bas-Rhin (100 km de long) représentant environ 1 000 ha d'espaces portuaires. Il génère un trafic annuel de 8 Mt.</p> <p>Pour s'appliquer dans le Nord – Pas de Calais, ce modèle supposerait par exemple la fusion de plusieurs ports concédés et la création d'une nouvelle structure dans laquelle seraient représentés VNF et la Région (propriétaires) et les CCI concernées (concessionnaires actuels). Le Port Autonome pourrait ensuite conclure des conventions d'occupation.</p> <p><b>Le port autonome « à la wallonne »</b> : il s'agit d'un organisme d'intérêt public constitué par l'association de la Région Wallonne, de la Province (Namur, Liège, Hainaut) et des villes concernées. Sa mission consiste à <b>gérer, aménager et équiper</b> des zones portuaires et des zones industrielles qui lui appartiennent afin de les mettre à disposition des utilisateurs de la voie navigable ou d'autres candidats investisseurs.</p> <p>Il recherche et contribue au financement des investissements dans une logique de valorisation des espaces bord à voie d'eau. Il n'intervient pas dans le développement de l'activité fluviale ou logistique ni dans la mise à disposition de superstructures.</p> <p>Le volume moyen d'investissement dans les ports autonomes wallons (Liège, Namur, Charleroi, PA du Centre et de l'Ouest) est de 3,75 M€ par an (soit environ <u>1 M€ par an</u> et par port) dont 80% sont apportés par le Ministère wallon de l'Equipement et des Transports (MET).</p> <p><u>Le Port Autonome de Namur</u> gère 24 sites et 166 ha d'espaces portuaires pouvant être concédés en contrats de longue durée (jusqu'à 90 ans pour des investissements très importants). Ces espaces génèrent annuellement un trafic fluvial de 3 Mt et un CA de 0,5 M€ (de redevances d'occupation). Il emploie 12 salariés, pour la plupart détachés du MET.</p> <p>Les Ports Autonomes de Liège et Charleroi gèrent respectivement 262 ha et 272 ha de zones portuaires.</p> <p>Les ports autonomes wallons gèrent leur bord à canal dans une logique de valorisation des espaces bord à voie d'eau, avec des tarifs incitatifs et modulables en fonction de la nature de l'investissement, du degré de concurrence perçu sur le site, et du trafic réalisé tous modes de transport (avec un tarif préférentiel pour le transport fluvial).</p> <p>L'OPVN (Office de Promotion des Voies Navigables) a pour sa part un rôle centré sur la promotion de la voie d'eau, le financement des superstructures et l'animation de la profession mais n'intervient pas dans la gestion du domaine. Son rôle peut en partie être comparé à celui de l'ADEME en France.</p> <p>Pour s'appliquer <i>stricto sensu</i> dans le Nord – Pas de Calais, ce modèle supposerait par exemple la création d'un nouvel EPIC régional en plus (ou aux côtés de VNF) nécessitant un décret en conseil d'état. L'évolution du mode de gestion du bord à canal par VNF et la Région propriétaires dans une logique comparable à celle des ports autonomes wallons pourrait en revanche s'envisager sans évolution réglementaire.</p>
Concession portuaire « française »	<p>Délégation de service public confiée par VNF (le concédant) à un établissement chargé de créer, développer, entretenir et exploiter des installations et espaces portuaires. Le concessionnaire a une obligation de service public. La concession a généralement une durée d'environ 30 ans correspondant au montant des investissements consentis par le concessionnaire. L'octroi de la concession est consécutif à un appel à concurrence.</p>
Convention d'occupation temporaire	<p>Mode d'occupation du domaine public fluvial (ou maritime) sans délégation de service public. La durée de la convention d'occupation est fonction de la nature des investissements. Le titulaire de la convention d'occupation temporaire n'est jamais propriétaire des terrains mais peut bénéficier de droits réels sur les investissements qu'il aura réalisés.</p>



Concession portuaire « wallonne »	<p>Equivalent de nos conventions d'occupation temporaire, avec une durée d'occupation variable fonction de l'investissement:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'investissement : 5 ans</li> <li>• Peu d'investissement : 10 ans</li> <li>• Investissement important : 30 ans</li> <li>• Investissement très important : 3 fois 30 ans</li> </ul> <p>En cas d'accord des parties, les concessions sont renouvelables. Ce mode d'occupation est contractualisé de gré à gré.</p>
Autorisation à titre précaire (Wallonie)	Autorisations accordées pour des durées courtes.
Autorisation d'effectuer des actions isolées (Wallonie)	Autorisations d'opérations de déchargement et de chargement, accordées de façon ponctuelle et uniquement dans les zones non concédées.
Valeur ajoutée directe des sites fluviaux	<p>Estimation du rayonnement socio-économique direct des activités des sites fluviaux. On distingue deux valeurs ajoutées directes : celle liée aux activités de manutention et entreposage pour le transport fluvial, et celle générées par les activités localisées sur les terrains des ports fluviaux.</p> <p>La valeur ajoutée correspond au chiffre d'affaires diminué des achats intermédiaires.</p> <p>La valeur ajoutée des activités de manutention et de transbordement est calculée à partir des estimations transmises par les opérateurs de transport selon les catégories de marchandises (exemple : 1€ / tonne pour les matériaux de construction et 15 € / tonne pour les céréales pour lesquelles la prestation portuaire intègre du stockage et de l'organisation de transport – les hypothèses de valeur ajoutée de chaque catégorie de marchandise sont précisées dans le rapport de phase 1).</p> <p>La valeur ajoutée des activités implantées sur les ports fluviaux est estimée sur base de ratios à partir du nombre d'emplois localisés sur la zone sachant que, dans le transport et la logistique, 1 emploi équivaut à une valeur ajoutée annuelle comprise entre 60 000 € ou 80 000 €.</p>
Service marchand de logistique fluviale	Il s'agit de prestataires logistiques privés offrant un service marchand à tout client potentiel chargeur ou transporteur sans obligation de service public (exemple : CCES à Prouvy – mais pas à Béthune où il est tenu de respecter l'obligation de service public du port concédé de Béthune)
Service privé de logistique fluviale	Il s'agit de prestataires logistiques agissant exclusivement pour eux-mêmes ou pour un client unique (exemple : silos céréaliers)
Service public de logistique fluviale	Il s'agit de prestataires logistiques publics offrant un service marchand à tout client potentiel chargeur ou transporteur et respectant une obligation de service public (exemple : Port de Lille)

### 7.3 ESTIMATION DES DEPENSES DES DIFFERENTS SCENARIOS

Pour les investissements du scénario 1 (Gestion Optimisée), les investissements sont quantifiés sur base d'estimations sommaires présentées et rectifiées en Comité de Pilotage.

Pour les investissements correspondant à la réalisation de nouveaux équipements structurants, l'estimation est basée sur des ratios observés pour des projets similaires. Ces ratios sont les suivants :

- 🏗️ Acquisition et viabilisation des terrains au coût total de 15 € / m<sup>2</sup> soit 150 000 € / ha ;
- 🏗️ Quai de transbordement (1 par port) : 3 M€
- 🏗️ Superstructures (grues) : 2 M€ / port

Scénario / Action	Montant total	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033				
<b>S1 Gestion optimisée</b>	2 000	150	658	742	450																														
S1G1 Gestion informatisée	150	50	50	50																															
S1C1 Commercialisation bord à voie d'eau	50		17	33																															
S1C2 Périmètres de concessions	100		17	33	50																														
S1C3 Evolution des quais en gestion directe	50		17	33																															
S1U1 Révision des espaces fonciers	300		100	100	100																														
S1U2 Guide des bonnes pratiques	100		33	67																															
S1P1 Rapport de développement	100		50	50																															
S1P2 Promotion immobilière	150		75	75																															
S1P3 Signalisation des ports fluviaux	1 000	100	300	300	300																														
<b>S2 Développement ciblé</b>	124 150	200	0	13 663	19 863	9 563	18 263	13 663	16 613	9 563	22 763																								
S2C1 Subventions gros chargeurs	1 500			188	188	188	188	188	188	188	188																								
	30 000			3 750	3 750	3 750	3 750	3 750	3 750	3 750	3 750																								
	45 000			5 625	5 625	5 625	5 625	5 625	5 625	5 625	5 625																								
S2C2 Cofinancements équipements structurants	550			100	50		100	100	100		100																								
	30 900			8 250			6 600		4 950		11 100																								
	16 000			4 000	2 000		2 000	4 000	2 000		2 000																								
S2C3: Contrat de progrès ports maritimes	50	50																																	
S2M1: Barème et perception redevances	150	150																																	
<b>S3 Volontariste</b>	310 350	0	600	2 500	2 000	2 000	1 000	11 500	1 000	46 000	1 000	#####	11 500	11 350	1 000	18 400	1 000	41 500	1 000	1 000	1 000	1 000	11 500	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000		
S3P1 Politique régionale	100		100																																
S3Fo1 Maîtrise foncière de terrains logistiques	1 000		500	500																															
S3Fi1 Capitalisation structure financière	31 000			2 000	2 000	2 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	
S3C1 Subventions espaces fluviaux structurants	225 750									45 000	#####		10 350		17 400		30 000																		
S3C1 Subventions espaces fluviaux d'opportunité	52 500							10 500					10 500				10 500						10 500								10 500				
<b>Total tous scénarios</b>	436 500	350	1 258	16 904	22 313	11 563	19 263	25 163	17 613	55 563	23 763	#####	11 500	11 350	1 000	18 400	1 000	41 500	1 000	1 000	1 000	1 000	11 500	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000		