



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

Rapport de Phase 2 version 4 : Etude des Modalités d'Evolution

Direction Régionale du Nord – Pas-de-Calais

7 septembre 2003



Historique des versions du document

Version	Auteur	Date de Remise	Commentaires
1	EUROTRANS Conseil	09/04/03	En voie d'achèvement
2	EUROTRANS Conseil	27/05/03	Corrections et compléments
3	EUROTRANS Conseil	07/09/03	Prise en compte des premières perspectives de décentralisation
4	EUROTRANS Conseil		Adaptation

Adresse Postale

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

Affaire suivie par

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

Référence Intranet

<http://www.vnf.fr>

SOMMAIRE

1	Les acquis en matière d'évolution des ports.....	4	3.1.4	L'importance de la localisation industrielle et logistique sur le transfert modal.....	56
1.1	Les tendances lourdes d'évolution de l'activité des ports fluviaux	4	3.1.5	La place réduite du « combiné » fluvial dans la desserte maritime régionale.....	56
1.	Projection d'ACTIVITE des ports fluviaux en 2020.....	5	3.1.6	La faible valorisation du potentiel d'activité logistique régional	56
1.1	Les hypothèses de référence de la projection tendancielle	5	3.2	Un environnement hautement concurrentiel	56
1.1.1	Les hypothèses générales d'évolution des trafics	5	3.2.1	La forte concurrence belge et autoroutière sur la logistique d'exportation.....	57
1.1.2	Les cas particuliers d'évolution dans le Nord - Pas-de-Calais.....	5	3.2.2	La force du modèle belge de commercialisation de quais et espaces logistiques...57	
1.1.3	Projection tendancielle des trafics des sites fluviaux en 2020.....	6	3.3	Les attentes des agglomérations et les évolutions foncières	57
1.1.4	Projection tendancielle du trafic des gestionnaires de ports fluviaux en 2020	6	3.3.1	Le besoin de planifier à long terme le développement d'espaces économiques.....	57
1.1.5	Projection tendancielle de la valeur ajoutée des ports fluviaux en 2020).....	7	3.3.2	Le besoin d'offrir des solutions intermodales fluviales sur chaque territoire	57
1.1.6	Projection tendancielle des surfaces valorisées par les ports fluviaux en 2020.....	7	3.4	Les attentes des chargeurs et transporteurs.....	57
1.2	La priorité donnée au développement durable.....	8	3.4.1	Le besoin de mieux identifier les solutions fluviales et d'implantation.....	57
1.3	La décentralisation	8	3.4.2	Le besoin de faciliter l'accès terminal au canal	57
1.4	Les enjeux majeurs d'évolution des ports et sites fluviaux	9	3.4.3	Le besoin de gagner en productivité de chargement et déchargement	57
2.	L'étude des évolutions possibles.....	11	3.4.4	Le besoin d'équipements et de services multimodaux rail-voie d'eau	57
2.1	Les fondements méthodologiques	11	3.4.5	Le besoin d'opérateurs capables d'offrir des services intégrés.....	58
2.2	Equipements et multimodalité, services et fournisseurs cibles	12	3.5	Les attentes des gestionnaires de ports actuels et potentiels.....	58
2.2.1	Les comportements des chargeurs et transporteurs et leurs évolutions	12	3.5.1	Le besoin de cohérence et de consolidation de l'offre portuaire régionale	58
2.2.2	Les besoins de services logistiques.....	14	3.5.2	Le besoin de favoriser l'émergence d'un réseau de ports publics.....	58
2.2.3	Les besoins d'équipements.....	16	3.5.3	Le besoin de faciliter l'implantation en bord à canal de transporteurs	58
2.2.4	Les besoins en matière de multimodalité.....	18	3.6	Les attentes des partenaires de la voie d'eau.....	58
2.2.5	Les besoins d'opérateurs logistiques.....	19	3.6.1	Le transport fluvial comme facteur de développement durable.....	58
2.3	Analyse stratégique, économique et juridique des modes de gestion	21	3.6.2	Favoriser un bon retour de l'investissement public dans le fluvial.....	58
2.3.1	La planification des activités logistiques en bord à voie d'eau	21	3.6.3	Faciliter l'accès terrestre et le développement des sites bord à voie d'eau	58
2.3.2	La gestion domaniale globale des sites et équipements fluviaux.....	22	3.6.4	Préparer les infrastructures portuaires à la réalisation de Seine - Nord.....	59
2.3.3	Le contenu et le mode de délégation des occupations.....	23	3.6.5	Adapter la gestion portuaire aux perspectives de décentralisation	59
2.3.4	Les perspectives de décentralisation	24	4.	Les orientations stratégiques du schéma	60
2.4	L'analyse territoriale	25	4.1	La maîtrise foncière et l'aménagement d'espaces en bord a canal	60
2.4.1	Méthodologie de l'analyse territoriale.....	25	4.2	La poursuite de l'adaptation des équipements & de l'Interface maritime ..	60
2.4.2	Les résultats de l'analyse territoriale.....	27	4.3	Le repositionnement concurrentiel des délégations.....	60
3.	Les déterminants du schéma d'organisation.....	56	4.4	L'adaptation de la gestion et de la promotion des sites et ports	61
3.1	Les tendances lourdes d'évolution de l'activité fluviale.....	56	2	Annexes.....	62
3.1.1	Une tendance structurelle à la baisse des flux industriels massifs.....	56	2.1	Les hypothèses de la base NEAC	62
3.1.2	L'émergence de filières en développement (matériaux, déchets..)	56	1.1	port autonome de Namur	62
3.1.3	Une tendance à la hausse des flux de produits manufacturés	56	1.1.1	MISSION DU PORT.....	62
			1.1.2	CONCESSIONS ACCORDEES - EVOLUTION.....	62
			1.1.3	CONDITIONS D'INSTALLATION - TARIFICATIONS.....	63
			1.1.4	EXTRAIT DU RAPPORT ANNUEL SUR LA ZONE PORTUAIRE DE SEILLES.	64

1 LES ACQUIS EN MATIERE D'EVOLUTION DES PORTS

Les travaux de première phase ont porté successivement sur :

- Les territoires et les espaces industriels
- L'évolution socio-économique de la région
- Le système de transport régional et le potentiel du transport fluvial
- L'évolution de la demande de transport et de logistique
- La situation des ports et sites fluviaux régionaux
- La position des acteurs économiques et responsables publics

Chaque élément a permis d'identifier des déterminants majeurs d'évolution des ports.

1.1 LES TENDANCES LOURDES D'EVOLUTION DE L'ACTIVITE DES PORTS FLUVIAUX

L'étude des déterminants économiques de la demande de transport et de logistique fluviale a montré tout **l'intérêt d'une évolution des ports intérieurs et sites fluviaux actuels d'une offre de transbordement à celle d'une prestation logistique complète**¹.

Les évolutions régionales vers la tertiarisation **de l'économie** et la mutation **de l'appareil industriel** d'une production de biens intermédiaires vers une production de produits finis se traduisent par une **modification en profondeur de la demande transport et logistique**.

On assiste ainsi à un tassement des trafics de vracs et au développement des trafics de marchandises diverses dont les besoins logistiques sont radicalement différents et beaucoup plus diversifiés. Cette tendance de fond est confirmée par les restructurations industrielles en cours et par les prévisions de la demande de transport à moyen terme.

Le développement du trafic conteneurisé, l'important potentiel du port de Dunkerque, la libéralisation du transport ferroviaire, représentent dans cette région frontalière une réserve d'activité considérable pour des plates-formes multimodales situées à proximité des principaux bassins de consommation et disposant d'une surface foncière suffisante.

Pour le gestionnaire des infrastructures fluviales, il est essentiel de bien identifier l'impact de cette évolution sur le réseau des voies navigables ainsi que sur l'activité des nombreux sites fluviaux recensés dans la région.

Le tassement des vracs industriels, facilement massifiables, devrait se traduire par une baisse des tonnages transportés sur le réseau des voies navigables du Nord – Pas de Calais.

Cette baisse devrait être partiellement compensée par des trafics moins massifs de conteneurs et de certaines marchandises diverses comme les papiers ou certains produits métallurgiques ou chimiques, en particulier en cas d'adaptation du réseau au fluvio-maritime.

¹ En général, il s'agit d'un ensemble constitué du transport de pré ou post acheminement, des manutentions intermodales, de l'entreposage, de la gestion et de la préparation de commandes pour les chargeurs complété éventuellement par de la gestion de conteneurs vides pour les armateurs.

L'impact de cette évolution sur l'activité des ports et sites fluviaux sera beaucoup plus important.

Les gestionnaires actuels de sites fluviaux ont pour la plupart une offre de services orientée vers les trafics massifs de vracs et se limitent le plus souvent à mettre à disposition une installation de transbordement.

Cette offre n'est plus suffisante même pour les vracs. Ces filières aux marchandises de faible valeur sont à la recherche de solutions logistiques à moindre coût compétitives avec la route. Elles expriment un besoin de services compétitifs de manutention et de rechargement qu'elles n'entendent pas assurer directement.

L'offre actuelle est encore moins adaptée à la demande des chargeurs de marchandises diverses dont la demande est centrée sur un service logistique global de porte à porte intégrant manutention, entreposage et transport.

Les filières de l'automobile, de l'agroalimentaire, de la distribution, de la chimie, sont à la recherche de solutions logistiques nouvelles qui se traduisent par un recours croissant à l'externalisation dans une logique de réduction des coûts ou d'absorption des pointes. Cette externalisation est le plus souvent confiée à un prestataire qui s'installe sur le bord des axes autoroutiers.

Les ports intérieurs présentent pour répondre à cette demande, l'avantage de leur multimodalité et de leur intégration durable dans la politique des territoires.

Sur l'ensemble des 70 gestionnaires de sites fluviaux recensés dans la région Nord – Pas de Calais, seuls 5 ou 6 (dont 2 concessionnaires publics) sont en mesure actuellement d'offrir aux chargeurs un service logistique complet, comprenant, mais ne s'y limitant pas, le transport fluvial.

Ces prestataires de logistique fluviale ne disposent toutefois pas toujours de l'ensemble des moyens financiers et fonciers leur permettant de répondre à une demande changeante sur le plan de l'étendue des services et de la localisation des flux.

Dans ces conditions, on peut s'attendre à une diminution importante d'activité d'un certain nombre d'installations de transbordement (publiques ou privées) et de certaines usines bord à voie d'eau.

Les perspectives d'augmentation d'activité et de valeur ajoutée des gestionnaires offrant un service de logistique fluviale seront pour leur part limitées par les capacités financières et foncières des prestataires.

Faute d'adaptation de la part des ports intérieurs, cela risque de se traduire par une plus grande intervention des autres prestataires logistiques, qui s'implanteront de façon disséminée sur le territoire au gré de leurs contrats ou par une irruption de concurrents étrangers disposant de réserves de capacité importantes.

1. PROJECTION D'ACTIVITE DES PORTS FLUVIAUX EN 2020

L'objectif de cette projection est de visualiser l'activité prévisionnelle des ports fluviaux en 2020 selon différents indicateurs, afin de mesurer l'impact prévisible des évolutions d'activité, et de disposer d'une référence pour l'application des orientations du schéma d'organisation et d'aménagement à établir.

1.1 LES HYPOTHESES DE REFERENCE DE LA PROJECTION TENDANCIELLE

Cette projection « tendancielle » se base sur les perspectives d'évolutions de trafics présentées en phase 1, sans évolutions des équipements ou des modes de gestion des ports autres que celles qui sont déjà en cours ou programmées (plate-forme de Dourges, relèvement des ponts...).

1.1.1 Les hypothèses générales d'évolution des trafics

Les projections de trafics tendanciels (évolution au fil de l'eau) présentées par VNF dans sa contribution aux schémas de services², prévoient un taux de croissance de 1,9% du trafic fluvial (en tonnes - kilomètres). Cette progression devrait atteindre 2,42% avec la réalisation des aménagements d'infrastructures prévus.

La projection réalisée par NEA pour l'Union Européenne³ prévoit une croissance annuelle en tonnage de l'ordre de 1,6%, ce qui reste relativement proche des prévisions de VNF dans la mesure où les distances de transport ont tendance à s'accroître. Ces perspectives présentent l'intérêt d'être différenciées par filière. Elles sont rappelées ci-dessous pour mémoire :

Tableau 1 : Perspectives de flux 2020 par nature de marchandises Source NEA / EUROTRANS Consultants

Trafics actuels et prévisions tendanciels (en tonnes) par nature de marchandise	Flux Nord - Pas de Calais 1997	Prévision Nord - Pas de Calais 2020	Variation 1997-2020 (%)	Variation annuelle (%)
Produits agricoles	21 759 269	32 464 022	49%	2,1%
Vracs solides	29 353 102	38 351 003	31%	1,3%
Pétrole brut	6 275 245	6 275 245	0%	0,0%
Produits semi-finis	9 873 393	17 039 098	73%	3,2%
Produits chimiques	9 099 707	14 417 139	58%	2,5%
Produits manufacturés	16 430 879	33 283 676	103%	4,5%
Produits pétroliers	15 583 295	26 274 012	69%	3,0%
Total	108 374 890	168 104 195	55%	2,4%
Trafic fluvial hors transit et intra	6 560 510	9 031 769	38%	1,6%

² Chapitre 2.5.6 du Rapport de Phase I

³ Base de Données NEAC développée pour l'Union Européenne et traitée par EUROTRANS Consultants dans le cadre des études sur les Eurocorridors de Fret et l'Aménagement du Territoire en Europe du Nord Ouest 2001.

Sur la base d'une projection tendancielle de l'évolution des trafics, la part du transport fluvial évoluerait peu en Nord – Pas de Calais, et passerait de 4,7 à 5%. Cela se traduirait par un trafic fluvial total (transit exclu) de 9 Mt en 2020.

Pour les céréales, les incertitudes pesant actuellement sur la Politique Agricole Commune incitent à ne retenir qu'un taux de progression de 1% par an au lieu des 2% identifiés dans les projections des Eurocorridors.

Les perspectives de croissance de vracs solides (1,3%) sont appliquées différemment selon la nature de la marchandise.

Pour les matériaux de construction, il est considéré un taux de croissance plus important, de l'ordre de 3% par an.

A l'inverse, les trafics de combustibles solides sont considérés en recul de -1% par an.

1.1.2 Les cas particuliers d'évolution dans le Nord - Pas-de-Calais

Les perspectives d'évolution tendancielle 2020 des trafics des ports et sites fluviaux de la Région se basent sur les projections d'évolution de trafic par filière.

Elles intègrent de plus les effets attendus de certains cas particuliers identifiés dans les sites et ports fluviaux régionaux dans un sens positif ou négatif.

Pour les ports de Harnes et Arques, il est considéré que leur gestion prochaine par le Port de Lille permettra de réaliser l'ensemble des prévisions de trafic et de valeur ajoutée identifiées dans les études commerciales.

Pour Harnes, cela se traduit par une perspective de trafic de 250 000 tonnes de vrac et environ 2500 EVP en année pleine, ainsi que la valeur ajoutée correspondant à 30 ha d'activités logistiques en zone portuaire.

Pour Arques, cela se traduit par une perspective de trafic de 345 000 tonnes en année pleine dont 6 500 EVP, ainsi que la valeur ajoutée correspondant à 29 ha d'activités logistiques en zone portuaire.

Pour Dourges / Delta 3, il est tenu compte d'une perspective de trafic de 20 000 UTI par voie d'eau en année pleine. La valeur ajoutée liée à l'activité ferroviaire n'est pas prise en compte dans la mesure où elle est réalisée par un autre opérateur.

La valeur ajoutée liée aux activités logistiques implantées est prise en compte au prorata de l'activité fluviale (soit 17% de la valeur ajoutée totale de la plate-forme).

Les incertitudes pesant sur l'activité de certains industriels dont la restructuration est déjà engagée ou prévisible sont également prises en compte. Cela se traduit par une stagnation ou dans certains cas un arrêt de leur trafic fluvial (cas de Metaleurop).

Cette projection se base aussi sur les limites de capacité de trafic fluvial de certains générateurs de flux massifs qui ne peuvent trouver, dans l'état actuel ou prévisible du réseau et des ports, d'offre de transport totalement adaptée à leur besoin.

C'est le cas de Carrières du Boulonnais, dont l'activité sur le canal de Calais est limitée à 200 000 t en dépit d'un potentiel plus important, ou de Roquette dont l'utilisation de la voie d'eau à Lestrem dépend des conditions de navigabilité de la Lys et d'une offre suffisante de

cale. Enfin, il est considéré que les ports concédés ou publics à très faible activité ne devraient pas conserver d'activité fluviale à l'horizon 2020. Cela s'applique en particulier au port public de Louvroil.

1.1.3 Projection tendancielle des trafics des sites fluviaux en 2020

Les projections réalisées sont basées sur une projection du trafic individuel de chacun des 133 sites fluviaux en fonction du taux d'évolution annuel des flux des différentes catégories de marchandises d'ici 2020.

La projection tendancielle brute se base sur les études macro-économiques rappelées ci-dessus. Elle correspond à l'application des taux de croissance retenus par catégorie de marchandise, indépendamment des perspectives particulières de limitation d'activité ou d'arrêt de certains sites.

La projection tendancielle nette s'appuie sur la perception des acteurs régionaux. Elle tient compte des particularités relatives aux limites de capacité de certains générateurs de flux et de l'arrêt de certains trafics fluviaux régionaux.

Tableau 2 : projection tendancielle des trafics fluviaux (hors transit) en 2020

	Trafic 2001	Croissance brute tendancielle -2020	Trafic théorique brut 2020	Variation des sites	Trafic théorique net 2020	Croissance nette tendancielle -2020
NST 0 Céréales	1 142 536	1,00%	1 292 437	-2 906	1 289 531	0,68%
NST 1 Denrées alimentaires	470 456	3,00%	723 754	19 577	743 331	3,05%
NST 2 Combustibles	672 080	-1,00%	612 801	-344 971	267 830	-3,17%
NST 3 Produits pétroliers	201 625	1,00%	253 032	-30 054	222 978	0,56%
NST 4 Minerais	1 008 120	-1,00%	827 846	-201 143	626 702	-1,99%
NST 5 Produits métallurgiques	336 040	2,00%	299 373	-252 529	46 844	-4,53%
NST 6 Matériaux de construction	1 612 991	3,00%	3 271 039	-479 663	2 791 376	3,85%
NST 7 Engrais	201 624	2,50%	326 051	-39 090	286 961	2,23%
NST 8 Produits chimiques	672 080	2,50%	1 047 920	-311 364	736 556	0,50%
NST 9 Marchandises diverses	403 247	4,50%	1 106 018	560 775	1 666 793	16,49%
Total	6 720 799	2,38%	9 760 272	-1 081 370	8 678 902	1,53%

La projection tendancielle brute des trafics fluviaux du Nord – Pas de Calais se traduirait par un trafic transporté total (hors transit) de 9,76 Mt, soit une croissance moyenne de 2,38% par an par rapport au trafic total de 6,72 Mt en 2001 et une augmentation absolue de 45%.

La projection tendancielle nette traduit les reculs ou stagnations de trafics liés aux caractéristiques de certains industriels régionaux ainsi que les perspectives de croissance liées aux aménagements de sites prévus au Contrat de Plan 2000 – 2006 (Delta 3, Harnes, Arques, Halluin, Béthune).

Elle conduit à un trafic transporté total (transit exclu) de 8,68 Mt, soit une progression moyenne de 1,5% par an par rapport à 2001 et une croissance absolue de 29%.

La colonne « Variation des sites » montre l'incidence des fermetures, limitations ou ouvertures de sites sur la progression du trafic.

Cette incidence est particulièrement perceptible pour les combustibles solides (-350 000 t) et les produits métallurgiques (- 480 000 t) qui subissent les effets des reculs de certains grands sites industriels.

Elle est aussi très nette pour les marchandises diverses (+ 560 000 t par rapport à la croissance tendancielle nette) en raison de l'importance des équipements prévus pour les trafics conteneurs à Dourges, Arques, Béthune, Halluin...

1.1.4 Projection tendancielle du trafic des gestionnaires de ports fluviaux en 2020

La projection tendancielle nette des trafics à l'horizon 2020 est présentée ci-dessous par type de gestionnaire. On observe une réduction globale du nombre de gestionnaires qui traduit les évolutions en cours en terme d'affermage et des arrêts d'activité fluviale liés à une absence totale de trafic en 2020.

Tableau 3 : le trafic des gestionnaires de ports et sites fluviaux en 2020 – scénario tendanciel

Type de gestionnaire	Nombre 2001	Tonnage 2001	Nombre 2020	Tonnage 2020
Service public de logistique fluviale (port concédé)	2	1 075 785	2	2 814 912
Service marchand de logistique conteneurs (Delta3)	1	0	1	400 429
Service marchand de logistique fluviale (commissionnaire)	5	165 918	5	231 503
Service privé de logistique fluviale (céréales)	6	684 419	5	782 658
Installations publiques de transbordement	8	1 134 364	5	1 362 841
Installations privées de transbordement	10	574 872	7	855 489
Usines bord à voie d'eau	43	3 074 366	27	2 231 070
Total	75	6 709 724	52	8 678 902

Le nombre de gestionnaires de sites passerait selon cette projection de 75 à 52.

On constate une diminution importante du nombre d'usines bord à voie d'eau ayant un trafic fluvial, qui passerait de 43 à 27, et dont le trafic reculerait de 3,1 Mt à 2,2 Mt, en dépit de perspectives globales d'augmentation des flux.

Les installations privées de transbordement (quais et appontements dédiés à un seul utilisateur) verraient leur nombre diminuer de 10 à 7 et leur trafic croître de 0,57 Mt à 0,85 Mt.

Il ne subsisterait selon cette projection que 5 installations publiques de transbordement (quais sans service de manutention ou d'entreposage), les quais en gestion directe et les concessions d'outillage public de Valenciennes, Marquion, Arras et Douai, pour un trafic en très légère progression de 1,1 Mt à 1,3 Mt.

Les installations privées de logistique fluviale, notamment celles dédiées aux céréales, verraient leur trafic progresser d'environ 100 000 tonnes.

La progression de trafic serait principalement réalisée par les 2 ports concédés de Lille (et ses sites de Harnes et Arques en affermage) et Béthune, avec un trafic total de 2,81 Mt (contre 1,07 Mt en 2001).

Les installations gérées par le Port de Lille traiteraient à elles seules un trafic total de 2,2 Mt.

A cela s'ajoute le trafic prévisionnel 2020 de la plate-forme de Dourges (400 000 t). Le trafic des commissionnaires (services marchands de logistique fluviale) serait en croissance modérée (de 166 000 à 231 000 t) en raison notamment de l'exiguïté des surfaces de CCES et de limitations de capacité fluviale de Delquignies à Mortagne du Nord.

1.1.5 Projection tendancielle de la valeur ajoutée des ports fluviaux en 2020

1.1.5.1 Les hypothèses de calcul de la valeur ajoutée des ports fluviaux

La valeur ajoutée portuaire est évaluée pour les opérateurs portuaires sur les recettes d'exploitation diminuées des achats. Pour les installations privées, on considère le coût de revient moyen des prestations de manutention et de stockage effectuées sur le site par tonne de marchandises.

Pour éviter les distorsions, il a également été tenu compte de la valeur ajoutée du transport fluvial, qu'elle soit assurée par le port fluvial ou par d'autres opérateurs.

La valeur ajoutée est calculée par tonne de trafic selon la nature de la marchandise, selon les informations recueillies auprès des principaux opérateurs :
 Pour les vracs solides, elle correspond à 4 €/ tonne dont 1 € de manutention et stockage ;
 Pour les vracs liquides, la valeur ajoutée est de 3,5 € / tonne dont 0,5 € de manutention et stockage ;
 Pour les conteneurs et les céréales, la valeur ajoutée est nettement supérieure, et représente 15 € / tonne en raison de l'importance des opérations de stockage et d'organisation de transport.

A cela s'ajoute la valeur ajoutée générée par la commercialisation d'espaces logistiques évaluée à 60 000 € par emploi créé sur la base de 10 emplois à l'hectare commercialisé.

1.1.5.2 La projection tendancielle nette de la valeur ajoutée des ports fluviaux

Grâce à l'augmentation des trafics conteneurisés réalisés notamment à Dourges, Lille, Arques et Béthune, la projection tendancielle se traduit par une progression importante de la valeur ajoutée générée par les ports et quais fluviaux, qui passerait au total de 57 M€ à 125 M€.

Tableau 4 : Projection tendancielle nette de la valeur ajoutée des gestionnaires de sites fluviaux en 2020

Type de gestionnaire	VA 2001	VA 2020	VA / tonne	% VA
Service public de logistique fluviale (port concédé)	21 460 905 €	77 929 015 €	28 €	62,39%
Service marchand de logistique conteneurs (Delta3)	0 €	10 006 439 €	25 €	8,01%
Service marchand de logistique fluviale (commissionnaire)	2 215 461 €	3 066 370 €	13 €	2,45%
Service privé de logistique fluviale (céréales)	8 057 903 €	9 558 047 €	12 €	7,65%
Installations publiques de transbordement	7 601 295 €	9 152 814 €	7 €	7,33%
Installations privées de transbordement	2 344 214 €	3 475 988 €	4 €	2,78%
Usines bord à voie d'eau	15 104 775 €	11 717 422 €	5 €	9,38%
Total	56 784 552 €	124 906 097 €	14 €	100,00%

Les ports concédés représenteraient selon cette projection les 2/3 de la valeur ajoutée totale générée par les installations fluviales en Nord – Pas de Calais, soit 78 M€ dont 73 M€ pour les installations gérées par le Port de Lille, en très forte progression grâce à l'augmentation des trafics conteneurisés à Lille, Halluin, et Arques notamment.

La plate-forme de Dourges générerait une valeur ajoutée nouvelle de 10 M€.

La progression de valeur ajoutée des commissionnaires, des installations logistiques privées, et des installations publiques et privées de transbordement serait plus faible (entre 0,8 M€ et 1,5 M€)

La valeur ajoutée des usines bord à voie d'eau serait en recul (- 4 M€).

1.1.6 Projection tendancielle des surfaces valorisées par les ports fluviaux en 2020

Le tableau ci-dessous permet de visualiser l'impact de la projection tendancielle nette d'activité des ports fluviaux sur la gestion des espaces bord à voie d'eau.

Cette projection s'appuie sur les surfaces actuelles de chacun des sites fluviaux, telles qu'elles ont été transmises par VNF dans sa base de données.

Il a ensuite été tenu compte des perspectives de fermeture (Noyelles-Godault), d'ouverture ou d'extension de site (Arques).

Tableau 5 : la valeur ajoutée des gestionnaires de ports et sites fluviaux en 2020 – scénario tendanciel

Type de gestionnaire	surface 2001 (ha)	surface 2020 (ha)	T/ha	VA/ha
Service public de logistique fluviale (port concédé)	370	433	6 501	179 975 €
Service marchand de logistique conteneurs (Delta3)	25	25	16 017	400 258 €
Service marchand de logistique fluviale (commissionnaire)	90	90	2 572	34 071 €
Service privé de logistique fluviale (céréales)	18	18	43 241	528 069 €
Installations publiques de transbordement	48	12	113 570	762 735 €
Installations privées de transbordement	3	2	380 217	1 544 884 €
Usines bord à voie d'eau	229	221	10 086	52 972 €
Total	783	802	10 828	155 831 €

La surface totale actuelle de 783 ha bord à voie d'eau représente une première information intéressante dans une perspective de valorisation des espaces.

Elle peut être légèrement différente de la réalité dans la mesure où certaines surfaces de sites industriels, non renseignées dans la base, ont été saisies de façon approchée par nos soins en fonction des informations disponibles.

Cette surface serait en légère progression en 2020 (802 ha) grâce à l'augmentation des surfaces des ports concédés (notamment celle du port d'Arques sur la zone de la Porte des Flandres) malgré l'arrêt d'activité fluviale de certains sites.

Les ratios exprimant la valeur ajoutée en fonction de la surface valorisée permettent de bien appréhender le besoin de surface en bord à voie d'eau pour développer des activités à valeur ajoutée.

La valeur ajoutée par hectare des ports concédés représenterait environ 150 000 € par hectare et par an. La valeur ajoutée de Dourges serait supérieure grâce à sa spécialisation sur les seuls trafics de conteneurs.

Ces chiffres ne sont pas significatifs pour les usines bord à voie d'eau et les installations privées en raison de l'incertitude concernant leur surface réelle en bord à voie d'eau.

1.2 LA PRIORITE DONNEE AU DEVELOPPEMENT DURABLE

La priorité donnée au développement durable est une donnée générale des politiques européennes, nationales et régionales depuis 2000.

Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire a constitué une référence pour privilégier une occupation polycentrique de l'espace communautaire et un travail en réseau. Le livre blanc sur les transports privilégie clairement les modes de transport alternatifs à la route.

Ces orientations communes ne sont pas toujours nécessairement suivies d'une démarche coordonnée des différents intervenants territoriaux et ministériels. Le cas des voies navigables gagnerait à être exemplaire⁴.

L'implantation d'activités en bord à voie d'eau avec accès direct au transport fluvial, constitue un principe d'aménagement particulièrement intéressant pour favoriser ce mode alternatif à la route.

Pour faire face à des axes autoroutiers congestionnés, **le transport fluvial de conteneurs dispose d'un potentiel de croissance important**. En dépit des succès rencontrés en Nord –

⁴ Le développement durable fait l'objet d'une unanimité en France et en Europe. Tous les documents de planification font référence à cet objectif. L'observation a montré que les moyens mis en œuvre diffèrent sensiblement selon les pays et régions. Les Français se caractérisent notamment par une efficacité réduite par la division des acteurs et des solutions mises en œuvre en dépit de leurs qualités de planification. La valorisation du domaine fluvial et portuaire est particulièrement importante pour le développement durable en raison de son double impact sur le transfert modal et sur le développement économique, d'où l'intérêt d'un plan d'action concerté et efficient.

Pas de Calais, le transport fluvial vers les ports du Benelux et de Dunkerque ne traite que 10% d'un marché annuel d'environ 300 000 conteneurs EVP.

Le port fluvial représente par ailleurs une solution logistique de proximité⁵ pour les agglomérations pour y favoriser le développement de solutions logistiques alternatives à la route. C'est le cas à Lille, Douai, St-Omer, Béthune, Harnes et Valenciennes notamment.

Le développement durable génère de plus ses propres activités logistiques et le transport de déchets ou les activités de recyclage sont des activités qui sont réglementairement et philosophiquement dédiées aux modes de transport alternatifs à la route.

Le fluvial est par ailleurs particulièrement complémentaire à la desserte ferroviaire. Les chargeurs souhaitent généralement utiliser ces deux modes en fonction de leurs atouts respectifs.

Le fluvial bénéficie d'un avantage certain dans la desserte des terminaux portuaires. Les ports fluviaux sont de plus en mesure d'offrir une gamme de services en amont et en aval du transport. Le réseau ferroviaire offre quant à lui une couverture plus large des territoires à desservir.

L'intérêt des territoires est de renforcer les complémentarités de ces modes de transport et de favoriser le développement de plates-formes trimodales capables de fixer des activités logistiques externalisées comme celles de distribution européenne localisées aujourd'hui le long du canal Albert ou en Flandre Occidentale.

1.3 LA DECENTRALISATION

Les ports et sites fluviaux sont des équipements importants pour la compétitivité logistique des entreprises régionales et pour le développement économique territorial.

Ils sont gérés aujourd'hui par Voies Navigables de France qui a vocation en tant qu'Etablissement Public sous la tutelle de l'Etat de gérer, exploiter et moderniser 6700 km de canaux et rivières aménagés, et 80 000 hectares de domaine public bord à voie d'eau.

La décentralisation aux Régions de canaux et ports fluviaux est d'actualité depuis 2002 sur la base des premiers éléments de la loi de démocratie de proximité du 27/02/02 puis du projet actuel de décentralisation en cours d'examen.

L'expérimentation de la décentralisation des aéroports et ports maritimes d'intérêt national est en cours et les Régions seront les premières concernées par ce transfert de compétence.

La décentralisation des ports intérieurs est explicitement prévue dans le projet de loi correspondant⁶. Selon ce projet, seuls certains ports d'intérêt national, inscrits sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat, ne pourront pas être transférés.

⁵ Toute agglomération souhaite disposer d'une offre compétitive de transport alternative et complémentaire à la route comme Douai ou Arras. La proximité permet notamment d'éviter des transports de pré-acheminements trop longs.

⁶ Réf : NOR : INTX0300078L/R1

Le besoin de renforcer les concessions a été identifié et on débat actuellement sur la possibilité de constituer des sociétés anonymes à capitaux publics associant les gestionnaires aux autorités concédantes soucieuses de valoriser ces infrastructures de transport.

En matière de voie d'eau, la tendance est la même. Il est prévu que les canaux puissent faire l'objet de transfert à une collectivité territoriale à l'exception de ceux qui auront été classés préalablement d'intérêt national⁷.

Cette intervention croissante de la Région gagnera à se faire sur la base de schémas d'organisation et d'aménagement pertinents associant les collectivités en charge des territoires traversés par la voie d'eau. L'important est en effet de réussir à coordonner au mieux les moyens à mettre en œuvre en faveur d'un objectif de développement durable partagé par tous.

1.4 LES ENJEUX MAJEURS D'ÉVOLUTION DES PORTS ET SITES FLUVIAUX

Les évolutions prévues en matière de flux de transport doivent inciter les responsables à engager un véritable plan d'adaptation de l'offre logistique fluviale.

On identifie l'intérêt d'adapter l'offre fluviale au transport « unitisé », en conteneurs, remorques ou bennes. De nouvelles techniques de manutention sont souhaitables dans un souci d'accroissement de productivité.

L'avantage de proximité des ports fluviaux doit s'accompagner d'un élargissement de leur **multimodalité et de leur équipement**.

Les adaptations à prévoir doivent être guidées par une volonté d'accroître en premier lieu la valeur ajoutée de la chaîne logistique fluviale et particulièrement des sites, des ports, du domaine public fluvial mais aussi de l'ensemble des sites potentiels de développement en bord à voie d'eau.

Les indicateurs de tonnage transporté par voie fluviale sont nettement insuffisants pour traduire le niveau de valorisation de cette chaîne logistique fluviale qui doit être plus largement ouverte aux autres modes de transport et particulièrement au rail.

On note particulièrement le besoin d'une meilleure visibilité et planification de l'offre de sites fluviaux permettant de fixer de nouvelles activités en bord à voie d'eau.

La possibilité de fixer et **développer des implantations logistiques à proximité des ports et du bord à voie d'eau** est un objectif particulièrement important en matière d'aménagement du territoire et de transfert modal.

La chaîne logistique fluviale qui associe ports et transport doit être en mesure de mieux répondre à l'évolution des flux et de la demande des chargeurs.

La tendance lourde en faveur de l'externalisation de la fonction logistique place les prestataires logistiques et de transport au premier rang des **opérateurs cibles capables** de générer de la valeur ajoutée et des trafics fluviaux.

L'important est de confier des quais fluviaux à un nombre croissant de transporteurs et prestataires logistiques capables de générer durablement des trafics.

La gestion commerciale d'un client transporteur est très différente de celle d'un chargeur dans la mesure où sa logistique est généralement plus diversifiée, moins répétitive et plus aléatoire.

Vis à vis de cette clientèle, les exemples flamands ou wallons sont révélateurs d'une démarche contractuelle intéressante visant à lier les redevances et l'occupation de terrains à un engagement de trafic fluvial.

⁷ Décret non paru pour l'instant

Le développement de ces sites fluviaux « en concession »⁸ doit intégrer des espaces complémentaires en bord à voie d'eau permettant de limiter les ruptures de charge et d'implanter des fonctions d'entreposage indispensables pour répondre à la demande d'externalisation globale des chargeurs.

Les ports publics les plus actifs dans le domaine du transport et de la logistique doivent être confortés dans leur fonction de desserte et de valorisation des territoires. Leur rôle est particulièrement intéressant pour réussir une intégration durable des activités de transport et de logistique au sein d'agglomérations.

Le développement de modes de transport alternatifs est le plus souvent encouragé dans les Plans de Déplacements Urbains des différentes agglomérations et l'engagement d'un établissement public intercommunal ou consulaire dans l'aménagement de nouveaux ports constitue une solution bien adaptée à ces enjeux territoriaux.

Le port est une composante majeure de la chaîne de transport qui ne peut cependant fonctionner isolément. C'est en ce sens que la bonne intégration de ces ports à des systèmes de transport permet de les desservir et de les développer de manière plus compétitive. La compétitivité des ports est une composante majeure du transfert modal et de l'activité logistique.

L'intérêt de favoriser l'émergence d'un réseau de ports publics est en ce sens tout à fait justifié et il est regrettable que les établissements consulaires les plus actifs dans la logistique comme la CCI de Lille se heurtent à des dispositions réglementaires pour constituer ce réseau.

Les compétences des CCI sont pour l'instant concentrées statutairement sur leur circonscription de référence.

La manière de répondre à ces enjeux majeurs de mutation de la gestion des sites et ports fluviaux doit faire l'objet d'une analyse précise. L'étude portera successivement sur :

- Les conditions d'adaptation aux enjeux d'équipement et de multimodalité
- Les conditions d'évolution des services offerts et localisés sur les sites fluviaux
- Les conditions de délégation et de gestion des sites et ports fluviaux
- Les conditions de développement territorial des implantations fluviales et multimodales en bord à voie d'eau

Ces réflexions permettront d'aboutir aux fondements de schémas possibles d'organisation et d'aménagement portant sur :

- La planification et la gestion territoriale des espaces en bord à voie d'eau
- La planification et la gestion territoriale des équipements en bord à voie d'eau
- La valorisation de l'interface maritime régionale
- La gestion dynamique des espaces et équipements
- Le rayonnement logistique des opérateurs intermodaux

⁸ Soit l'équivalent de nos conventions d'occupation temporaire

2. L'ETUDE DES EVOLUTIONS POSSIBLES

2.1 LES FONDEMENTS METHODOLOGIQUES

L'objectif de la présente étude est de définir des schémas possibles d'organisation et d'aménagement et de gestion des ports intérieurs et sites fluviaux du Nord – Pas de Calais.

Par schéma, il faut entendre un projet cohérent d'adaptation des objectifs et des moyens de gestion de l'ensemble du parc des ports et quais fluviaux.

Les objectifs auxquels il faut adapter les ports et quais fluviaux ont été rappelés précédemment. Il s'agit des éléments suivants :

1. L'évolution des flux
2. Les besoins d'évolution de l'occupation des espaces
3. Les besoins d'évolution des services offerts

Sur le plan économique, on identifie notamment le besoin de répondre à des marchés de plus en plus oligopolistiques, qui suppriment les intermédiaires, guidés par les opportunités (d'où une primauté accordée à la logistique par rapport à l'économie), où les investissements sont dématérialisés, et où l'on recherche l'équilibre des flux.

La réponse à ces besoins passe aussi par une intégration harmonieuse des activités logistiques à l'échelle des territoires.

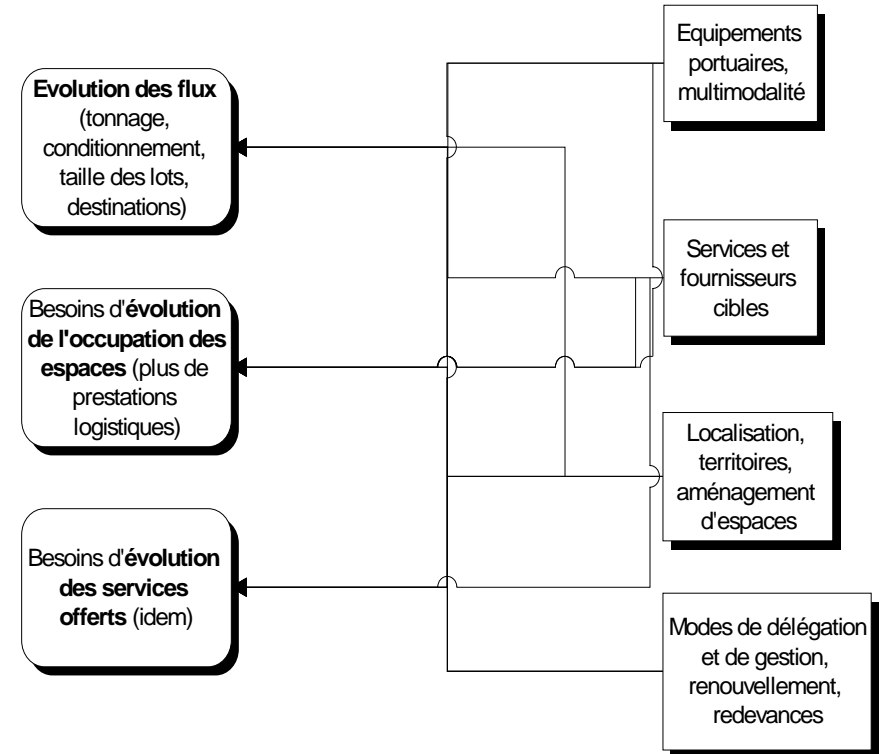
Les moyens à adapter pour répondre à ces objectifs peuvent être regroupés en quatre catégories :

1. Les équipements et la multimodalité
2. Les services à offrir et les fournisseurs cibles
3. La localisation, les territoires, et l'aménagement des espaces
4. Les modes de délégation et de gestion, les conditions de renouvellement, les redevances

La confrontation des moyens aux objectifs et les conditions d'adaptation de ces moyens sont étudiées dans la présente partie.

Les objectifs du schéma d'organisation et d'aménagement

Les moyens à adapter pour la gestion du parc des sites et quais fluviaux



2.2 EQUIPEMENTS ET MULTIMODALITE, SERVICES ET FOURNISSEURS CIBLES

Ces deux thèmes sont étudiés dans la même partie compte tenu de leurs convergences. Les besoins des chargeurs et des transporteurs repris ci-dessous par principale filière, proviennent des informations recueillies en phase 1 sur l'évolution de la demande logistique (parties 3.1.2 et 3.2 du rapport de phase 1).

2.2.1 Les comportements des chargeurs et transporteurs et leurs évolutions

2.2.1.1 Les évolutions de la demande logistique, et les besoins correspondants

FILIERE	PRESTATIONS LOGISTIQUES CONSOMMEES	PRINCIPALES TENDANCES D'EVOLUTION	INTERET DES PORTS ET QUAIS FLUVIAUX POUR CETTE LOGISTIQUE	TYPES DE SERVICES UTILES SUR LES PORTS ET QUAIS ET TYPES DE CONTRATS	EQUIPEMENTS NECESSAIRES (MANUTENTION, MULTIMODALITE...)	TYPE D'OPERATEUR ADAPTE
FLUX MASSIFS PRODUITS AGRICOLES, CEREALES	Transport de distribution, stockage en silos	Concentration des équipements logistiques et rayonnement accru pour un marché stable	Intérêt comme lieu de stockage spécialisé et de transbordement	Prestation comprenant entreposage, ensachage, chargement, organisation de transport en externalisation croissante	Silos Équipements de chargement automatisés (portique, sauterelle, suceuse) Équipements de stockage spécialisés (engrais) Pas d'utilisation du rail	Prestataire interne groupe ou organisateur de transport spécialisé
MATERIAUX DE CONSTRUCTION, COMBUSTIBLES ET CHIMIE	Transport de distribution	Recherche de coûts de transport les plus bas possibles	Si proximité des sites de production / consommation	Prestation de transport fluvial intégrant le transbordement Faible externalisation de l'organisation de transport	Systèmes de manutention automatisé Terre-plein de stockage dédié (pour l'approvisionnement) Intérêt pour une alternative rail ou voie d'eau selon les destinations	PME de transport / manutention Intérêt grandissant pour un prestataire capable d'optimiser les chargements (fret de retour) Recherche de transporteurs aux équipements adaptés et offrant des services de dégroupage et distribution
HYDROCARBURES	Transport de distribution (route)	Report du service de stockage sur les routes sans prise en compte des coûts externes	Quelques rares dépôts à l'activité en recul			
DECHETS	Transport de distribution, stockage portuaire, manutention	Recherche de coûts de transport les plus bas possibles Développement du stockage portuaire	Si proximité des sites de production / consommation Intérêt comme lieu d'entreposage temporaire (produits spéculatifs ou nécessitant une consolidation)	Prestation globale intégrant le transport, la manutention, le stockage, et l'enfouissement	Systèmes de manutention adaptés (conteneurs) Larges terre-pleins de stockage Intérêt pour une alternative rail ou voie d'eau selon les destinations	PME spécialisée, capable d'optimiser les chargements (fret de retour)
METALLURGIE	Transport (approvisionnement, distribution), manutention	Externalisation croissante du transport et de la logistique Intérêt pour les transports alternatifs et pour la voie d'eau en alternative au rail	Intérêt pour une plate-forme par agglomération, spécialisée pour les produits fragiles et lourds Coût de la rupture de charge prohibitif par rapport au rail (interne aux usines) Intérêt pour le transport fluvio-maritime	Externalisation complète de la prestation logistique de distribution (manutention, transport) auprès d'un prestataire spécialisé	Portiques de manutention adaptés aux colis lourds Voie ferrée pour la livraison finale en usine ou la massification Entreposage spécialisé pour les produits fragiles	Organisateur de transport spécialisé disposant de matériels adaptés, d'un savoir-faire en manutention, et d'une couverture géographique étendue permettant une optimisation des coûts de transport avec d'autres chargeurs

FILIERE	PRESTATIONS LOGISTIQUES CONSOMMEES	PRINCIPALES TENDANCES D'EVOLUTION	INTERET DES PORTS ET QUAIS FLUVIAUX POUR CETTE LOGISTIQUE	TYPES DE SERVICES UTILES SUR LES PORTS ET QUAIS ET TYPES DE CONTRATS	EQUIPEMENTS NECESSAIRES (MANUTENTION, MULTIMODALITE...)	TYPE D'OPERATEUR ADAPTE
BOIS-PAPIER	Transport (approvisionnement, distribution), stockage, préparation de commande, manutention	Externalisation de l'ensemble de la prestation Couverture contre les fluctuations des cours	Intérêt pour un équipement de stockage disposant des trois modes de transport, proche des lieux de production Intérêt pour le transport fluvio-maritime	Externalisation complète de la prestation logistique de distribution (manutention, transport) auprès d'un prestataire spécialisé	Equipements de manutention adaptés (pinces) Entreposage couvert Besoin desserte rail et voie d'eau selon les origines des produits	Prestataire logistique réactif capable d'offrir les prestations de manutention, d'entreposage et d'organisation de transport final (le plus souvent par route)
AUTOMOBILE	Transport d'approvisionnement (avec groupage et massification) Logistique interne en usine Transport de distribution (avec entreposage, et manutention)	Externalisation de l'ensemble de la prestation sauf logistique interne usine Recherche de massification des flux en approvisionnement Recherche d'optimisation des coûts de transport de distribution	Intérêt pour un équipement de stockage disposant des trois modes de transport, proche des lieux de production et/ou de consommation Intérêt pour le transport fluvio-maritime	Externalisation complète de la prestation logistique d'approvisionnement ou de distribution (manutention, stockage, transport) auprès d'un prestataire spécialisé Contrats de courte durée	Approvisionnement: équipements de manutention adaptés aux produits lourds et fragiles (coils, déchets industriels), voie ferrée Distribution: parking sécurisé, passerelle roulière	Organisateur de transport spécialisé disposant de matériels adaptés (manutention, stockage, transport d'approche et final), d'un savoir-faire en manutention, et d'une couverture géographique étendue permettant une optimisation des coûts de transport avec d'autres chargeurs
FLUX NON MASSIFS AGROALIMENTAIRE	Transport d'approvisionnement et de distribution, entreposage	Externalisation, utilisation de la voie d'eau et du rail pour les flux les plus massifs	Intérêt pour un lieu de transbordement proche des lieux de production et de consommation, sur le canal à grand gabarit	Externalisation de l'organisation du transport de distribution avec stockage intermédiaire et manutention	Entreposage Portiques à conteneurs Rail selon la localisation du client ou fournisseur	Organisateur de transport disposant d'une offre variée vers les ports maritimes et d'une capacité de transport terrestre importante pour absorber les pointes d'activité Organisateur de transport disposant d'une offre variée vers les ports maritime, d'une capacité de transport terrestre importante pour absorber les pointes d'activité Prestataire disposant d'une offre foncière rapidement mobilisable et d'une capacité financière suffisante pour répondre aux demandes fluctuantes de location ou de prestation logistique
DISTRIBUTION (ALIMENTAIRE, SPECIALISEE, VPC)	Transport d'approvisionnement et de distribution, entreposage	Distances d'approvisionnement importantes (ports, Europe du Sud) Raccourcissement des délais de livraison et simplification de la chaîne logistique Externalisation partielle ou totale de la logistique	Intérêt pour un équipement de dégroupage / distribution avec offre de transport trimodale correspondante (route pour la livraison finale) Recherche de lieux de stockage en contrats de courte durée pour location ou achat de prestations d'entreposage	Organisation de transport, dégroupage, livraison Location d'entrepot Prestation d'entreposage, préparation de commande, suivi des stocks	Entreposage Portiques à conteneurs Rail selon la localisation du client ou fournisseur	Organisateur de transport disposant d'une offre variée vers les ports maritime, d'une capacité de transport terrestre importante pour absorber les pointes d'activité Prestataire disposant d'une offre foncière rapidement mobilisable et d'une capacité financière suffisante pour répondre aux demandes fluctuantes de location ou de prestation logistique

2.2.1.2 La problématique de certains chargeurs aux flux massifs

Au-delà des caractéristiques de la demande logistique des principales filières et de leur évolution, on recense en Nord – Pas de Calais plusieurs générateurs de flux ne disposant pas actuellement d'un accès dans de bonnes conditions au canal à grand gabarit.

On identifie bien l'intérêt d'améliorer l'accessibilité de ces chargeurs à la voie d'eau dans une optique de développement durable mais également, dans certains cas, de pérennisation de leur activité actuelle grâce à l'amélioration de leur compétitivité logistique.

Chargeur transporteur /	Potentiel par voie d'eau	Obstacle actuel ou futur pour l'utilisation de la voie d'eau	Solution retenue
Roquette	1 Mt coproduits et céréales ?	Gabarit de la Lys et navigabilité	Utilisation du fer (approvisionnement) et route (distribution)
Toyota	3 000 EVP (import)	Pas de site fluvial à proximité	Utilisation de CCES Prouvy (30 km)
Sevelnord	?	Pas de site fluvial à proximité	Train ou camion
Noroxo	50 kT import + 30 kT export	Absence de lignes (pipes) entre le port et l'usine	Utilisation du rail (100% appro, 15% distri) et route (85% distri)
Sollac	100 000 t coïls (distribution)	Absence de quai dans l'usine de Mardyck	Approvisionnement des clients par rail
Port Autonome de Dunkerque		Intermodalité insuffisante avec le maritime, en particulier pour les conteneurs	Pour les conteneurs, route à 81% et fer à 15% (perspectives 2006 : route 48%, fer 48%, VE 4%)
EDF Bouchain	300 kT charbon	Equipement de transbordement fragile	Utilisation d'un site plus éloigné et brouettage
Glaverbel Aniche	150 kT matériaux	Eloignement et accès difficile du site de transbordement	Brouettage avec traversée de zone habitée (Bouchain)
Cerestar	270 kT en conteneurs et en vrac	Absence d'embranchement fluvial	Utilisation du Port de Lille + brouettage
Stora	400 kT charbon, pâte, kaolin	Localisation sur un canal au petit gabarit	Utilisation de péniches Freycinet mais craintes sur l'avenir de ces trafics
Carrières du Boulonnais	400 kT matériaux	Localisation sur un canal au petit gabarit	Usage limité de la voie d'eau et recours important à la route

2.2.2 Les besoins de services logistiques

2.2.2.1 La demande

La demande logistique des filières cibles du transport fluvial est en profonde évolution.

Les filières aux flux les plus massifs sont encore principalement préoccupées de transport de distribution et considèrent avant tout le port comme un lieu de transbordement et de rupture de charge dont il faut maîtriser le coût.

C'est notamment le cas des matériaux de construction et des combustibles solides.

Le service attendu sur un port fluvial est dans ce cas une simple mise à disposition de quai de transbordement. La manutention est réalisée par le transporteur ou par un manutentionnaire disposant de « chantiers mobiles » pouvant être déplacés rapidement dans toute la région.

Certains chargeurs de matériaux peuvent toutefois chercher à stocker leurs produits sur des terre-pleins portuaires avant qu'ils ne soient enlevés par le client final. Le service portuaire peut alors inclure une mise à disposition de terre-pleins en location longue durée.

Pour ces chargeurs, les services du port et des transporteurs restent très séparés dans la mesure où l'externalisation logistique est peu répandue dans ces filières. De nombreux transports routiers restent réalisés en compte propre.

La filière agroalimentaire, en particulier les céréales, a des besoins logistiques plus étendus, intégrant l'entreposage, éventuellement l'ensachage, la manutention, et le transport fluvial. Ces services sont encore assez peu externalisés, et sont réalisés directement par les coopératives.

Les autres filières, qui génèrent des flux de marchandises diverses, sont beaucoup plus engagées dans l'externalisation de leurs fonctions logistiques.

L'industrie agroalimentaire, la métallurgie, l'industrie papetière, la distribution, l'automobile, sont à la recherche de services logistiques complets comprenant l'organisation de transport, le stockage, la préparation de commande. Ces services sont de plus en plus externalisés à des transporteurs ou des commissionnaires de transport qui ont élargi leur gamme de prestations selon le concept de « 3PL » (third party logistics – ou prestataire logistique tierce partie).

Ces filières **considèrent leurs plates-formes logistiques comme des implantations génératrices de valeur ajoutée**, en particulier par la massification des flux et l'optimisation des coûts de transport (rechargements). La plate-forme logistique idéale est celle qui dispose d'une bonne localisation, d'une surface importante et d'une bonne accessibilité par l'autoroute et au moins un mode de transport alternatif dans la perspective de l'augmentation des congestions, des prix et des restrictions de circulation routière.

Certains chargeurs vont plus loin dans le processus d'externalisation. Ils confient à un « organisateur logistique » (4PL) le soin d'organiser, de gérer et de piloter leurs flux en passant des contrats avec différents sous-traitants transporteurs et logisticiens.

Ce mouvement récent se justifie par l'intérêt de ne pas dépendre des choix liés aux moyens matériels et humains du sous-traitant (qui aura tendance à proposer des localiser les flux là où

il est présent). Le chargeur qui utilise les services d'un 4PL est assuré que ses intérêts seront mieux défendus dans la mesure où son fournisseur n'a pas de moyens à utiliser.

2.2.2.2 L'offre de services logistiques sur les ports et quais fluviaux

La diversité des services offerts sur les ports dépend de l'opérateur qui y est implanté.

Sur 133 sites en activité, on dénombre 44 sites (33%) utilisés comme simples lieux de transbordement sans prestations logistiques additionnelles.

52 sites sur 133 (49%) mettent à disposition de leur utilisateur, en plus d'un quai ou d'un appontement, un terre-plein et / ou un équipement de manutention. Seuls 37 sites (28%) offrent à leur utilisateur un réel service logistique comprenant des prestations de manutention, et de stockage ou d'entreposage.

Type de service offert sur le site	Nombre de sites	Proportion
Transbordement uniquement	44	33%
Transbordement + Terre-plein	21	16%
MAD éqt manutention	20	15%
MAD manut + TP	0	0%
MAD manut + entrepôt	11	8%
Sce manut + stock sur TP	15	11%
Sce manut + MAD entrepôt	1	1%
Sce manut & entreposage	15	11%
Sce manut, entrep., organisation de transport	6	5%
Total	133	100%

6 sites portuaires offrent un service logistique complet comprenant à la fois manutention, entreposage, et organisation de transport. Il s'agit des sites de Lille-Loos, Halluin, Santes, et Harnes (Port de Lille), CCES Prouvy et Dourges Delta 3.

L'analyse des services offerts par type de gestionnaire montre que de nombreux sites offrent des services de manutention et d'entreposage sont dédiés à un seul utilisateur.

Répartition des services offerts par type de gestionnaire	Nb gestionnaires	dt monoclient	multiclient	2° client occasionnel
Transbordement uniquement	17	12	3	2
Transbordement + Terre-plein	8	5	2	1
MAD éqt manutention	14	12		2
MAD manut + TP	0			0
MAD manut + entrepôt	5	2	1	2
Sce manut + stock sur TP	13	10		3
Sce manut + MAD entrepôt	1		1	0
Sce manut & entreposage	8	6	1	1
Sce manut, entrep., organisation de transport	4		4	0
	70	47	12	11

16 des 26 gestionnaires offrant des services de manutention et / ou de stockage sont des gestionnaires spécialisés dont l'activité est dédiée à un seul client (ou groupe de client). C'est le cas des silos, et de certains sites industriels comme Stora.

Seuls 6 gestionnaires de port sont actuellement en mesure d'offrir à une clientèle élargie, sur l'un ou plusieurs des sites qu'ils exploitent, **des services logistiques de manutention, de stockage, d'entreposage, voire d'organisation de transport** : il s'agit du Port de Lille (et du port de Harnes), de CCES, de Dourges Delta 3, de Delquignies (Mortagne) et du port concédé de Béthune.

2.2.2.3 Synthèse des besoins de services logistiques

L'offre actuelle de ports et quais fluviaux est principalement constituée de quais et d'appontements mis à disposition des utilisateurs sans prestation de service logistique.

Cette organisation correspond bien à des flux massifs gérés directement par les industriels comme c'est le cas des usines implantées en bord à canal.

A quelques rares exceptions près (Port de Lille, CCES), cette organisation **n'est pas adaptée à une demande logistique en profonde évolution à la recherche d'une offre complète** intégrant le transport, la manutention, l'entreposage et l'organisation de transport.

L'utilisation de ces équipements par un chargeur nécessite l'intervention d'un tiers spécialisé qui propose des services de manutention et de transport, avec ses propres équipements.

En l'absence d'offre de service logistique, l'activité des ports et quais fluviaux dépend fortement de l'implication des rares prestataires de services logistiques fluviaux présents dans le Nord – Pas de Calais.

Les activités logistiques externalisées par les chargeurs de l'agroalimentaire, de la distribution, de l'automobile, se localisent dans ce contexte **rarement à proximité de la voie d'eau**, et privilégient uniquement la proximité des axes autoroutiers.

Dans une perspective de développement harmonieux et cohérent de l'activité régionale des ports fluviaux, on identifie bien l'intérêt de favoriser l'émergence d'une **offre territorialisée de services logistiques** permettant de répondre au mieux aux besoins des chargeurs.

Cette offre territorialisée de services logistiques doit comprendre :

- **Des services généralistes de manutention, d'entreposage et d'organisation de transport à Lens, Béthune, Saint-Omer (ces services devraient être offerts par le Port de Lille à Arques et Harnes ainsi que par la plate-forme Delta 3).**
- **Des services spécialisés d'organisation de transport, de dégroupage et de distribution finale pour les filières de la VPC et de la Grande Distribution à Lille (ce service devrait être offert par le nouveau terminal du Port de Lille à Halluin).**
- **Des services spécialisés d'organisation de transport terrestre et fluvio-maritime spécialisée pour la métallurgie à Dunkerque ou pour l'automobile à Douai ;**
- **Une offre immobilière d'entrepôts sur des zones bord à voie d'eau à Valenciennes, Douai, Béthune, Saint-Omer et Cambrai.**

Cette offre polyvalente de services (et d'équipements) logistiques à fixer sur des quais non privés doit permettre d'apporter une réponse adaptée à chaque filière en terme de coût et de qualité de la chaîne logistique complète.

2.2.3 Les besoins d'équipements

2.2.3.1 L'avenir des techniques de manutention et les besoins correspondants

Les principales évolutions des techniques de manutention concernent les techniques RORO et les installations de transbordement horizontal.

Ces techniques se révèlent moins chères à l'usage dans la mesure où elles nécessitent moins de superstructures et moins de personnels.



Des études comparatives menées en 2000 pour le transport de conteneurs de déchets dans l'agglomération rouennaise ont mis en évidence une moindre compétitivité du transport fluvial par rapport au transport ferroviaire ou routier, en raison d'un coût de manutention plus élevé.

Le différentiel de coût de manutention entre le transport fluvial et les techniques « Polyrail » ou « Multi-berces » utilisées par le transport ferroviaire s'élevait à près de 2 €/ tonne (20 €/ EVP).

L'observation des dernières innovations ou recherches en matière de systèmes de manutention pour le transport fluvial souligne l'intérêt grandissant des techniques horizontales.

Cet intérêt s'inscrit dans le prolongement du développement du transport maritime de courte distance et du fluvio-maritime.

Les techniques roulières sont également les seules techniques adaptées à la manutention des automobiles ou des colis lourds.

L'armement **COBELFRET** vient ainsi d'investir dans **3 barges RORO de 110 m** destinées au transport de véhicules par voie fluviale. Elles seront déployées entre Duisbourg, Anvers, Rotterdam et Zeebrugge et escaleront notamment à l'usine Ford de Genk. Elles pourront également desservir le port de Flessingue où Cobelfret dispose d'une implantation de 56 ha.

Ces barges de nouvelle génération, conçues pour affronter des vagues de 2,50 m en estuaire, seront dotées de 5 ponts dont 1 amovible et 2 étant réglables pour charger des remorques, conteneurs sur maffy et colis lourds.

Cet investissement réalisé par un armement leader en matière de short sea shipping illustre bien les **relations de plus en plus étroites existant entre transport fluvial et maritime dans le secteur des marchandises diverses.**

Les recherches réalisées autour du projet **KARVOR** (le « camion de la mer ») dans le cadre du programme PREDIT vont dans le même sens⁹. Elles privilégient la réalisation d'un **navire fluvio-maritime disposant de ses propres moyens de manutention de conteneurs**, soit par bigue ou portique embarqué, soit par rampe RORO (cette deuxième solution se révélant la plus intéressante pour le transport fluvial en raison de moindres contraintes de tirant d'air).

La solution étudiée en matière de manutention horizontale est celle d'un ensemble « tracteur + remorque ». La remorque est équipée de bras de préhension pour un chargement latéral, ou de tirants et élingues pour un chargement longitudinal.

Plusieurs tailles de navires ont été définies pour ce navire. Les KARVOR susceptibles de naviguer sur le Canal à Grand Gabarit sont les K30 (25 EVP, L=50 m, I = 11,40m, TE = 3,50m) ou K40 (40 EVP, L = 59 m, I = 11,40 m, TE = 3,60m).

Actuellement, **les agglomérations de Lille et Valenciennes (quai de Rouvignies) sont les seules à disposer d'une rampe RORO** permettant le transfert de charges vers les barges par roulage.

Ces équipements ont vocation à permettre le chargement de colis lourds ou de dimensions exceptionnelles.



Ce type d'équipement (peu utilisé pour le moment) permettrait également de réaliser des manutentions de véhicules. Il serait notamment adapté au chargement des véhicules Renault à Lambres les Douai.

Dans une perspective de développement du short sea shipping et du fluvio-maritime, on identifie bien l'intérêt de pouvoir charger des navires rouliers de type ferry, car-carrier ou Karvor, dans les ports intérieurs.

⁹ Concept de caboteur développé par TECHNICATOME et DCN Lorient, primé par le PREDIT en 1999.

Pour le Nord – Pas de Calais, l'intérêt de disposer de sites fluviaux équipés de rampes de transbordement est donc double :

1. Répondre à une demande ciblée de manutention de colis lourds (Valenciennes ?) et de véhicules (Douai, ...)
2. Permettre la réception de navires fluvio-maritimes transportant des conteneurs ou des coils sur remorques de type Mafi.

2.2.3.2 Les besoins de gares fluviales pour consolider les convois fluviaux

Pour les produits massifs et pondéreux, la recherche d'un coût de transport le plus bas possible passe également par l'optimisation des chargements des péniches.

Les chargeurs et transporteurs disposant d'installations de manutention sur le Canal à Grand Gabarit cherchent naturellement à utiliser des péniches de type RHK ou des convois poussés pour obtenir les taux de fret les plus bas possibles.

Les chargeurs situés sur le gabarit Freycinet ne peuvent y avoir accès, ce qui représente à terme une menace sur la pérennité de leurs trafics fluviaux, et de leur compétitivité logistique.

L'une des solutions pour maintenir et développer ces trafics importants (Stora 400 000 t, Carrières du Boulonnais 200 000 t, Roquette plus de 200 000 t) peut résider dans un **système de convois poussés de barges au gabarit Freycinet**.

Ces barges pourraient être automotrices (avec un groupe propulseur amovible) ou être poussées par deux pousseurs différents selon qu'elles naviguent sur le Grand Gabarit ou le gabarit Freycinet.

Il serait ainsi possible de pousser 4 barges de 350 t sur le Grand Gabarit avec un pousseur.

Ce type de système suppose de mettre en place une offre de transport adaptée comprenant les deux types de pousseurs et les barges correspondantes. Cela pourrait être réalisé dans le cadre de contrats de longue durée entre les chargeurs et une ou plusieurs compagnies de transport fluvial.

Ce service nécessite de disposer d'un appontement pour le stationnement des barges, localisé près de l'intersection des deux canaux. Cet appontement de stationnement ne doit pas gêner la circulation fluviale lorsque deux barges sont accostées à couple.

Un recensement des équipements et espaces disponibles pour cette utilisation permet d'identifier les sites de stationnement éventuels suivants :

- Entre le Canal de Calais et le Grand Gabarit, un stationnement pourrait être réalisé en amont de la connexion en face du bassin de virement de **Watten** ;
- Entre la Lys et le Canal à Grand Gabarit, on identifie sous réserve de confirmation une possibilité de stationnement en rive gauche de la Lys en face de la ville de **Deulémont** ;
- Pour la connexion Canal de Lens – Canal à Grand Gabarit, aucun espace, à l'exception du port de Harnes, ne semble pouvoir être utilisé pour le stationnement ;

- Pour la connexion Scarpe supérieure – Canal à Grand Gabarit, le **lieu-dit des 4 canaux à Corbehem** pourrait permettre un stationnement sous réserve de la confirmation du maintien d'une bonne navigabilité fluviale ; un éventuel décaissement du quai existant (il s'agit d'un équipement situé en bordure d'une friche industrielle) pourrait être nécessaire ;
- Pour la connexion Scarpe inférieure – Canal à Grand Gabarit, un stationnement est possible à la « Gare à bateaux » ;
- Entre le Canal du Nord et le Canal à Grand Gabarit, la largeur du confluent peut permettre d'envisager un stationnement de barges sur la rive gauche du canal à grand gabarit, à proximité d'Arleux ;
- Pour la connexion Canal de St Quentin – Canal à Grand Gabarit, aucun espace ne semble pouvoir jouer ce rôle dans le voisinage immédiat du carrefour fluvial.

Les sites identifiés, à confirmer par le biais d'études de faisabilité détaillées, pourraient permettre de répondre aux besoins de certains chargeurs mal desservis : Stora à Corbehem, Carrières du Boulonnais à Watten, Roquette à Deulémont...

Au-delà de ces solutions, on note avec intérêt les recherches engagées sur la conception de péniches au gabarit Freycinet (**projet « Freycinet 2000 »**) permettant à l'avenir de renouveler l'offre de péniches pouvant naviguer hors du grand gabarit.

2.2.3.3 Synthèse des besoins en matière d'infrastructures et superstructures portuaires

L'évolution des besoins des chargeurs et des transporteurs en matière d'équipement montre l'intérêt d'augmenter et de moderniser l'offre de terminaux fluviaux dédiés aux marchandises diverses.

L'agroalimentaire, les déchets, les produits forestiers, la distribution, utilisent de plus en plus les conteneurs pour leurs approvisionnements ou leurs expéditions.

La métallurgie, et l'automobile nécessitent pour leur part des équipements plus spécialisés faisant appel aux techniques de manutention horizontale (RORO)¹⁰ ou à des portiques pour charges lourdes.

Face à cette demande d'équipements dédiés aux marchandises diverses, il faut constater la faiblesse de l'offre actuelle des sites fluviaux du Nord – Pas de Calais sur ces critères.

Seuls 28 quais et appontements, **sur un total de 133 sites étudiés**, peuvent à l'heure actuelle accueillir des marchandises diverses. On observe ainsi que la grande majorité (106) des sites sont prévus pour la manutention des vrac solides.

A l'inverse, on ne compte que **6 sites équipés pour la manutention de conteneurs** (Lille, Halluin, CCES Prouvy, Dourges, Béthune et Baudalet Blaringhem), et **deux rampes RORO** pour les véhicules, les colis lourds ou les conteneurs sur remorques (Lille, Rouvignies).

Dans une perspective de croissance durable de la conteneurisation et de développement du short sea shipping et du fluvio-maritime, **l'intérêt est de s'assurer de disposer d'équipements adaptés, en moyen de manutention, près de chaque grand bassin de consommation ou site industriel majeur**.

¹⁰ Roll on Roll Off soit cargaison manutentionnée de manière roulante à l'entrée et à la sortie de la barge ou d'un navire

Les agglomérations de **Lille** (avec les sites de Lille-Loos et Halluin), **Lens** (Delta 3), **Béthune** (CCI), et **Saint-Omer** (nouveau port d'Arques) **disposent**, ou disposeront prochainement, de suffisamment **d'installations équipées pour la manutention des conteneurs**. Il pourra leur manquer à l'avenir **une rampe RORO**¹¹ comparable à celle de Rouvignies pour les véhicules et les colis lourds.

A **Valenciennes**, le site de **CCES Prouvy**, enclavé et de très petite taille (6 ha) peut apparaître **insuffisant** pour répondre aux besoins de l'ensemble de l'agglomération et il semble utile de rechercher un autre site conteneurs en complément (la rampe de Rouvignies ne peut jouer ce rôle en raison de sa proximité immédiate de Prouvy) .

La région Douai (Sud) – Arras ne dispose pas d'équipement de ce type et les études d'opportunité réalisées en 2001 par EUROTRANS Conseil ont montré toute **l'opportunité d'un terminal fluvial spécialisé colis lourds et véhicules à Lambres les Douai**.

Les nombreux sites de manutention du Port de **Dunkerque** ne sont pas équipés pour une manutention rapide des barges porte-conteneurs ou colis lourds. On identifie pour cette agglomération l'intérêt de **spécialiser un quai ou une darse du Port Est pour l'intermodalité barge – bateau**. L'intérêt de la métallurgie pour le transport fluvio-maritime incite également à étudier **l'opportunité d'un nouveau site fluvial à Mardyck ou à Spycker**.

Les besoins d'infrastructures et superstructures fluviales identifiés concernent donc :

- **L'aménagement de nouveaux sites**
 - Réalisation de nouveaux **quais à Bouchain** (EDF, Glaverbel), **Mardyck** (voitures, métallurgie), **Lambres lès Douai** (voitures, métallurgie, voire engrais), Santes pour Cerestar ?
 - Augmentation des capacités de traitement de trafic **conteneurs à Valenciennes**
 - Aménagement de terrains **bord à voie d'eau** pour la logistique des **déchets à Douai** (OM et industriels), **Lens – Hénin** (OM, déchets verts), **Béthune**
 - Aménagement de **sites d'implantation bord à voie d'eau à Valenciennes, Douai, Béthune, Cambrai**
- **La réalisation d'infrastructures ou de superstructures sur des sites existants :**
 - **Rampes RORO** pour les colis lourds et le short sea à **Dourges**,
 - **Interfaces fluviales sur le port de Dunkerque** pour les automobiles, les colis lourds et le short sea (Port Est ?)
 - **Installations de déchargement automatisées** à Escaudoeuvres, et Lestrem (par renversement ?) et d'oléoducs à Harnes pour Noroxo
 - Construction d'installations de stockage spécialisées pour les papiers à Saint-Omer (prévu par le Port de Lille) et pour les engrais à Cambrai
- **L'aménagement de gares fluviales** aux confluent du Canal à Grand Gabarit avec les canaux au gabarit inférieur au lieu-dit des 4 Canaux à Corbehem (Stora), Watten (Carrières du Boulonnais), Deulémont (Roquette), Arleux et à l'embouchure du Canal de Saint Quentin (céréalières).

¹¹ Rampe fixe permettant d'effectuer des manutentions horizontales depuis des barges adaptées au transport de matériel roulant (véhicules neufs ou remorques ou conteneurs sur support Mafi)

2.2.4 Les besoins en matière de multimodalité

2.2.4.1 Les tendances lourdes d'utilisation de la multimodalité

La demande de services multimodaux, associant les trois modes de transport terrestre dans les ports, est principalement le fait des filières de marchandises diverses.

On note cependant un intérêt des matériaux de construction pour un transbordement rail / voie d'eau pour compenser une offre ferroviaire insuffisante vers certaines destinations « mouillées » (Ile de France). Cette demande se heurte actuellement à un tarif prohibitif du maillon ferroviaire et à la faiblesse de l'offre d'installations de transbordement adaptées (les Carrières du Boulonnais, qui cherchent à expédier près de 1 Mt par an par voie d'eau vers l'Ile de France, n'ont trouvé comme site potentiel que celui des Cokes de Drocourt).

L'intérêt des filières sidérurgie, automobile, distribution, pour la multimodalité est plus net. L'absence de voie ferrée peut être un frein au démarrage de trafics fluviaux de produits métallurgiques dans la mesure où les usines expéditrices (ou destinataires) sont desservies par le fer. L'utilisation de la voie fluviale introduit une à deux ruptures de charge supplémentaires.

Pour l'agroalimentaire, la chimie ou la grande distribution, le fait de disposer d'une offre ferroviaire est un gage de sécurité et de compétitivité dans la mesure où il est toujours possible de comparer plusieurs solutions transports. Cet intérêt est d'autant plus grand que la compétitivité d'une solution transport doit être appréhendée sur l'ensemble de la chaîne : certains expéditeurs ou destinataires sont mieux desservis par le fer que par la voie d'eau. L'absence d'offre ferroviaire risque de conduire à une utilisation du transport routier uniquement.

Pour la grande exportation et le transport de conteneurs, le transport ferroviaire apparaît de plus en plus comme un maillon essentiel de la compétitivité du coût de passage portuaire.

C'est la raison pour laquelle de nombreux ports maritimes ou fluviaux s'engagent directement dans l'exploitation de services ferroviaires (Le Havre Shuttle).

C'est à la fois pour eux l'occasion de consolider les relations de distribution existantes et d'élargir leur hinterland.

2.2.4.2 L'évolution de la multimodalité

Avec l'application de la première directive de libéralisation des services ferroviaires, l'environnement des services ferroviaires est en profonde évolution.

On observe avec intérêt le développement du nombre d'entreprises autorisées à exploiter des services ferroviaires dans plusieurs pays européens (71 en Allemagne pour le fret en Mars 2003, pour 1 en France).

Certains industriels comme BASF, Ikea ou Rail4Chem opèrent directement leurs propres trains. En France, des industriels utilisant massivement le ferroviaire (tels Arcelor, Rhodia, Atochem...) ont créé un GIE en prévision d'une prise de participation ou de la création d'une société de transport ferroviaire.

Pour les ports et quais fluviaux, l'enjeu de cette libéralisation, dans un contexte d'externalisation logistique, est considérable.

Une offre de services ferroviaires au départ d'un port fluvial lui permet en effet d'élargir sa zone de chalandise au delà de son rayon usuel d'influence soit 15 à 20 km. Cette aire d'influence¹² est limitée par les faibles distances du transport fluvial en Nord – Pas de Calais compte tenu de la proximité des ports maritimes.

En transport ferroviaire, les distances couvertes peuvent être beaucoup plus importantes, notamment sur l'axe Nord – Sud, mal desservi par la voie d'eau. Pour ce type de relation, l'aire d'influence d'un chantier de transport combiné rail / route est de l'ordre de 70 km. Elle peut même être plus importante pour des plates-formes européennes de distribution territorialisée ou des activités spécialisées comme les trafics Evian traités par le Port de Lille.

Le transport ferroviaire est par ailleurs le seul mode de transport alternatif pour accéder aux marchés du Sud de l'Europe.

Les filières de l'automobile, de la chimie, de la métallurgie, sont particulièrement intéressées par une offre logistique intégrant le transport ferroviaire en raison de l'importance de leurs flux avec des régions « non mouillées », et l'on identifie bien l'intérêt de localiser sur les ports fluviaux une activité d'organisation de transport et de manutention multimodale.

2.2.4.3 Synthèse des besoins en matière de multimodalité

Dans un contexte de recherche d'alternative modale et de libéralisation, l'activité ferroviaire actuelle ou potentielle des sites fluviaux du Nord – Pas de Calais est très réduite.

Seuls 38 sites (sur un total de 133) sont embranchés fer, dont 10 utilisent réellement leur embranchement.

Parmi les sites qui ne sont pas réservés à un seul industriel, cette proportion est plus faible encore. Les sites de Lille / Loos, CCES Prouvy et Béthune CCI sont les seuls qui ont une activité ferroviaire.

On observe d'ailleurs que le site public de Rouvignies n'est pas embranché fer, de même que l'installation privative de Baudalet à Blaringhem.

Pour répondre aux perspectives de croissance de la conteneurisation et à la demande de filières aux logistiques complexes tant en approvisionnement qu'en distribution (automobile),

¹² Aire de pertinence économique du transport fluvial limité par la somme des coûts du transport fluvial, de la manutention et du transport de post ou de pré-acheminement.

L'intérêt est de s'assurer de disposer d'équipements et de services multimodaux, près de chaque grand bassin de consommation ou site industriel majeur.

Les agglomérations de **Lille** (avec les sites de Lille-Loos et Halluin), **Lens** (Delta 3), **Béthune** (CCI), et **Saint-Omer** (nouveau port d'Arques) **disposent**, ou disposeront prochainement, de suffisamment **d'installations embranchées fer**.

A **Valenciennes**, la **réalisation de la desserte ferroviaire de Rouvignies** apparaît souhaitable.

La disponibilité d'un embranchement fer n'est pas suffisante et l'on identifie l'intérêt pour les ports fluviaux de s'impliquer, notamment aux côtés des ports maritimes, dans l'organisation et l'exploitation de services de transport ferroviaire.

Cela peut concerner le transport de conteneurs à l'international, mais également le transport intercontinental de marchandises diverses, en particulier vers le Sud.

Cette intervention requiert de la part des gestionnaires de port une prise de participation dans des sociétés d'exploitation à créer sur le modèle de ce qui se pratique dans les ports maritimes ou à Gennevilliers ou Mulhouse.

Les besoins de services et d'équipements multimodaux identifiés concernent donc :

- **La réalisation d'une plate-forme multimodale pour la filière automobile à Lambres lès Douai** (pour gérer les approvisionnements de la filière automobile de façon cadencée)
- **Le développement d'une offre de services ferroviaires vers les ports maritimes pour les conteneurs à Béthune et Saint-Omer**
- **Le raccordement ferroviaire éventuel de la rampe RORO de Rouvignies**

2.2.5 Les besoins d'opérateurs logistiques

2.2.5.1 La demande

L'analyse des évolutions de la demande logistique permet d'identifier plusieurs catégories d'opérateurs recherchés par les différentes filières.

Les clients traditionnels du transport fluvial, tels que les industries aux flux massifs, sont à la recherche de PME spécialisées capables d'offrir des solutions de transport au moindre coût tant en manutention qu'en transport.

Les spécialistes du transport fluvial, capables de proposer des plans de transport permettant d'optimiser le chargement et de trouver du fret de retour sont particulièrement recherchés.

Les clients plus récents du transport fluvial, ou clients potentiels tels que l'automobile ou la distribution, ont un besoin moins localisé et plus global d'organisation de transport et de prestations logistiques étendues (transport terrestre, stockage, entreposage, groupage) pour l'approvisionnement et la distribution.

Ce besoin se traduit par une recherche de spécialistes logistiques disposant (ou pouvant rapidement disposer) de plusieurs implantations près des barycentres des flux des chargeurs.

A cela s'ajoute l'intérêt de disposer d'une offre diversifiée de relations avec les ports maritimes pour les filières ayant recours au transport conteneurisé, et d'une capacité de transport terrestre importante pour répondre aux pointes d'activités en pré ou post-acheminement.

2.2.5.2 L'offre actuelle et ses évolutions

On dénombre très peu d'opérateurs logistiques sur les ports et quais fluviaux actuels.

Quelques sociétés de transport fluvial comme SOFLUTRAF ou récemment LALLEMANT se sont progressivement positionnées sur la manutention et le stockage de vracs solides.

Leur intervention se limite le plus souvent à ces prestations et ils interviennent très peu dans l'organisation du transport final.

STDN du groupe PATOUX présente la caractéristique d'être à la fois présent comme manutentionnaire de vracs industriels (il manutentionne environ 1,5 Mt par an dans le Nord – Pas de Calais) et comme entrepositaire de marchandises diverses. Il propose notamment des services de stockage de produits agroalimentaires à proximité du port d'Arques ou à La Bassée.

Le Port de Lille et CCES / Sogescout sont les seuls gestionnaires de port qui offrent des services logistiques étendus à la plupart des filières chargeurs de marchandises diverses.

Ces deux opérateurs offrent à la fois des prestations de manutention, d'entreposage, d'organisation de transport terrestre, et de transport routier et fluvial. Il leur reste à compléter cette offre en proposant des services d'opérateur ferroviaire¹³.

Par son développement géographique sur plusieurs agglomérations (Lille, Lens, Saint-Omer), le Port de Lille est le seul à proposer une offre étendue sur le plan géographique.

2.2.5.3 Synthèse des besoins en matière d'opérateur logistique

A mesure que se constituent des groupes de très grande taille qui dominent leurs marchés d'une façon **oligopolistique**, le besoin de prestations logistiques évolue vers une demande de prestataire de **grande taille, spécialisé** (possédant équipements et savoir-faire adaptés à des produits fragiles comme les automobiles, les coils ou la pâte à papier) et disposant d'une **couverture géographique étendue** pour optimiser les coûts de transport. Ce prestataire doit être un **organisateur de transport pouvant utiliser les trois modes de transport** et offrir des prestations d'entreposage.

Pour les **autres marchandises diverses** telles que les produits agroalimentaires, et la plupart des marchandises conteneurisées, la demande converge vers un **organisateur de transport généraliste** disposant aussi d'une bonne couverture géographique et d'une grande offre de destinations maritimes pour l'exportation.

Le Port de Lille semble à l'heure actuelle le seul organisateur de transport multimodal capable d'apporter cette réponse diversifiée dans le Nord – Pas de Calais. Il est en train de constituer, dans cette perspective, un réseau de ports régionaux, et est déjà présent dans 3 agglomérations différentes (Lille et Halluin / Lille, Harnes / Lens, Arques / Saint-Omer).

CCES est pour sa part limité par l'exiguïté et l'unicité de son implantation de Prouvy, ce qui motive son intérêt pour une implantation à Béthune.

Des opérateurs spécialisés comme CAT ou TMF sont peu présents dans le Nord – Pas de Calais, contrairement à d'autres régions comme l'Île de France ou l'Alsace.

On note pour les **filières plus « pauvres »** (déchets, matériaux de construction) un besoin de **PME spécialisées ou de transporteurs d'avant-garde** capables d'innover sur une nouvelle niche de marché. Ces défricheurs devront être offrir des solutions d'avant-garde permettant d'optimiser le chargement et la manutention sur des prestations à faible valeur ajoutée.

A l'exception de STDN (ou de Baudalet pour les déchets), les entreprises de ce type semblent assez peu nombreuses dans le Nord – Pas de Calais. On note l'intérêt d'inciter des transporteurs fluviaux (Soflutraf ?) ou routiers (Bomex, Blanquart ?) à élargir leur gamme d'interventions pour répondre à cette demande.

Les besoins identifiés en matière d'opérateur logistique concernent donc :

- **Des promoteurs immobiliers spécialisés** dans la construction en blanc et la mise à disposition d'entrepôts à **Valenciennes, Douai, Béthune, Saint-Omer, Cambrai**
- **Des opérateurs de transport multimodaux** spécialisés avec couverture géographique étendue et fonctionnement en réseau à **Dunkerque, Douai, Béthune, Saint-Omer** (prévu dans le cadre de l'affermage du port d'Arques au Port de Lille)
- **Des transporteurs routiers ou autres PME innovants dans la logistique des vracs et break bulk à Douai, Lens-Hénin, Cambrai.**

¹³ Le port de Lille offre d'ores et déjà un service ferroviaire régulier vers Le Havre par l'opérateur LE HAVRE SHUTTLE

2.3 ANALYSE STRATEGIQUE, ECONOMIQUE ET JURIDIQUE DES MODES DE GESTION

Les entretiens réalisés et l'analyse prospective ont permis d'identifier l'importance de renforcer les conditions de délégation des sites, quais et ports fluviaux.

Les tendances lourdes recueillies par mode d'occupation sont rappelées dans le tableau suivant. Elles constituent les fondements des évolutions à engager dans la gestion des ports, quais et sites fluviaux.

Type d'occupation	Tendances lourdes
Service Public par Port public concédé	Professionnalisation logistique d'opérateurs publics (Lille) Retrait d'opérateurs publics à un rôle d'intermédiaire délégué (Béthune, Valenciennes, Douai..) Cas particulier du Port Autonome de Dunkerque.
Service Marchand de logistique fluviale	Intervention limitée de commissionnaires et de transporteurs. Les opportunités sont mal connues. Le potentiel de croissance est important avec le Rhin et le Benelux en exemple.
Service Privé de logistique fluviale	La tendance à l'externalisation logistique et le besoin d'équilibrer les flux ne facilitent pas cette catégorie.
Usines en bord à voie d'eau	Perspectives limitées en raison du recul sensible des industries lourdes ou de biens intermédiaires. Besoin de substituer des plates-formes logistiques en bord à voie d'eau. Faible visibilité sur les terrains en bord à voie d'eau disponibles contrairement aux terrains à proximité des échangeurs autoroutiers.
Installations privées et publiques de transbordement	Cas très variables sans grand rayonnement.
Services Public par port en affermage	La gestion en affermage de ports est une solution relativement lourde avec faible visibilité dans le temps (10 ans). Elle est utilisée à défaut de solutions plus directes ou plus simples notamment en raison des particularités d'intervention territoriale des CCI ou d'absence de modèle économique de délégation

Le développement des activités de transport et de logistique fluviale passe par :

1. Le renforcement des opérateurs les plus actifs sur la voie d'eau comme le Port de Lille
2. Un accès plus facile des transporteurs, commissionnaires et prestataires logistiques à l'occupation et au développement de quais fluviaux. L'ouverture aux opérateurs multimodaux (route, rail...) est essentielle.
3. Une plus grande visibilité de l'offre de terrains d'implantation en bord à voie pour les activités de transport et de logistique
4. La mobilisation des différentes collectivités publiques en charge de la gestion de l'espace pour privilégier l'émergence de projets logistiques en bord à voie d'eau
5. La planification de projets stratégiques à moyen et long terme

2.3.1 La planification des activités logistiques en bord à voie d'eau

L'étude des schémas d'aménagement disponibles a permis d'identifier la faible part réservée aux fonctions logistiques en bord à voie d'eau. En dépit de l'intérêt environnemental du transport fluvial, la planification de nouveaux sites fluviaux reste relativement réduite.

Cela résulte d'une relative méconnaissance de ces besoins mais aussi d'une plus grande difficulté de mise en œuvre.

Il est plus facile vis-à-vis des populations de promouvoir des aménagements de loisirs ou de tourisme en bord à voie d'eau que d'implanter des activités à caractère logistique ou industriel.

L'intercommunalité constitue un atout récent pour faire émerger plus facilement des projets de ce type. La compétence économique des communautés urbaines ou d'agglomération les incite à considérer le fluvial comme un élément moteur de commercialisation d'une zone logistique comme c'est le cas à Arques, Lens ou Douai. Le développement des Plans de Déplacements Urbains vers la gestion des flux liés aux marchandises constitue une seconde opportunité majeure d'incitation au développement de nouvelles zones logistiques fluviales.

Cette évolution ne s'est pour l'instant pas encore traduite par une **politique d'accompagnement** s'appuyant sur des modèles précis de développement de zones logistiques fluviales comprenant à la fois des installations intermodales et des espaces d'implantation. On se heurte aux problèmes économiques ou juridiques liés aux particularités de maîtrise d'ouvrage d'une zone logistique en bord à voie d'eau.

Au-delà de ce nécessaire accompagnement, il paraît opportun de mettre en place une **politique proactive d'émergence de nouvelles zones à des lieux stratégiques de convergence de flux de transport**.

Ce fut le cas en Nord - Pas de Calais à Lambres lès Douai, où la Direction Régionale de VNF a étudié en amont la faisabilité d'un nouveau port situé à proximité immédiate d'importantes industries automobiles.

Des localisations stratégiques d'avenir telles que Mardyck au débouché du Port de Dunkerque ou Marquion à proximité du futur canal Seine-Nord sont d'autres cas identifiés.

Cette action mériterait d'être élargie à l'échelle de l'ensemble du bassin.

VNF dispose de quelques leviers pour faire émerger ces projets. Il dispose dans certains cas de terrains de dépôt bien situés pour constituer une base de travail. Son dispositif complexe d'aide à la création d'embranchements fluviaux est un élément d'incitation.

La disponibilité d'un Schéma Régional des Ports et Quais Fluviaux¹⁴ peut constituer un élément fédérateur important permettant d'associer la Région et les autres collectivités territoriales intéressées par les enjeux de développement durable liés à la voie d'eau.

C'est pourquoi ce Schéma Régional des Ports et Quais Fluviaux doit constituer une force de proposition visant au développement des sites logistiques en bord à voie d'eau, lors de l'élaboration de SCOT. Une attention particulière est à apporter aux friches industrielles qui constituent d'intéressantes opportunités de localisation d'activités fluviales en bord à canal.

La présence isolée¹⁵ d'un représentant de VNF et de la Région ne semble pas suffire pour motiver la localisation de projets d'espaces transport et logistique en bord à voie d'eau en dépit d'orientations partagées en matière de développement durable.

¹⁴ Avec Rapport Annuel et Indicateurs de réalisation et mise à jour régulière de son contenu.

Il est pourtant essentiel de faire valoir l'intérêt économique, social et environnemental de projets de logistique en bord à voie d'eau lors de débats de définition des Schémas Directeurs de développement et d'urbanisme ou des Schémas de Cohérence Territoriale. La région Nord – Pas de Calais compte environ 5 000 hectares d'espaces en bord à voie d'eau pertinents à moyen ou long terme pour y implanter des activités logistiques.

L'intérêt serait de bâtir une **convention de valorisation logistique des réserves foncières des espaces en bord à voie d'eau** associant VNF, la Région et les Agglomérations situées en bord à canal.

Cette fonction de maîtrise foncière d'espaces économiques significatifs (30 à 800 ha) en bord à voie d'eau pourrait être confiée à l'EPF. **L'objectif de l'Etablissement Public Foncier Régional** serait de réaliser le portage foncier de projets d'aménagements de zones logistiques fluviales gérés ensuite dans la durée par des organismes, aménageurs ou collectivités intéressés.

Interrogée sur ce point, la Direction de l'EPF souligne que ce nouvel objectif¹⁶ ne pourrait lui être assigné que par une demande commune de l'Etat et de la Région¹⁷. On reste dans l'attente d'une orientation politique de ce type sur le foncier économique à la suite de l'étude sur les zones d'accueil pour très grands projets industriels en région Nord-Pas de Calais¹⁸. Une convention cadre est envisageable. Elle devrait être suivie d'un engagement de reprise du foncier dans les cinq ans (voire plus) par un aménageur.

La cession de ces espaces à un aménageur public ou privé serait réalisée ensuite sur la base initiale d'un engagement de celui-ci à réaliser des espaces d'implantations à la vente et à la location ainsi qu'un quai ou appontement fluvial adapté bien desservi par la route et si possible par le rail. Cette solution a semblé préférable¹⁹ à la création d'un syndicat mixte en charge de l'aménagement de zones logistiques en bord à voie d'eau, associant la Région, à l'établissement public VNF, aux CCI et aux communautés urbaines ou d'agglomération situées sur la voie d'eau et éventuellement d'autres personnes morales de droit public.

La transformation du principal port public (Lille) en port autonome en charge de développer des installations logistiques sur un linéaire de canal beaucoup plus important du bord à voie d'eau régional, est une autre option qui ne répond pas nécessairement au souci d'engagement concerté des partenaires territoriaux et au besoin de diversification des délégations.

Les installations intermodales de ces zones privilégiant l'implantation d'activités logistiques utilisant le transport fluvial et ferroviaire seraient ensuite confiées à un exploitant par délégation ou par extension de concessions existantes.

2.3.1.1 L'aide au financement des quais

L'aide actuelle au financement de nouvelles installations reste relativement limitée. Le contrat d'embranchement fluvial plus complexe, proposé par VNF prévoit une contribution de l'ordre de 10 à 30% d'un équipement fluvial.

¹⁵ Lors des réunions locales sur l'Etablissement du Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme ou du SCOT.

¹⁶ Objectif de maîtrise foncière de terrains à vocation agricole ou industriels dans un but de recyclage vers des activités liées à la logistique fluviale

¹⁷ Orientation politique de développement durable qui gagnerait à figurer explicitement dans le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT)

¹⁸ Etude Buck Consultants Bruxelles et Katalyse Lyon Septembre 2002

¹⁹ Pour des raisons de lourdeur et des risques de multiplication de structures

Le contrat prévoit un remboursement possible de cette subvention en cas d'insuffisance de trafic. Il serait préférable que VNF récupère l'équipement pour le confier à un opérateur plus dynamique comme cela se pratique en Belgique.

Cette aide apparaît nettement plus faible qu'en Belgique (80%) et tout engagement public complémentaire en faveur du transfert modal de la route vers la voie d'eau permettrait de réduire ce différentiel de compétitivité de la région Nord – Pas de Calais par rapport à ses voisins directs du Benelux qui accueillent plus de 80% des centres logistiques européens.

2.3.2 La gestion domaniale globale des sites et équipements fluviaux

La gestion actuelle des sites et quais fluviaux par VNF est avant tout réglementaire.

VNF intervient de manière réactive face à des sollicitations liées :

- Au besoin de renouveler un contrat de concession ou d'occupation temporaire arrivé à échéance
- Au besoin d'occuper le domaine public fluvial dans le cadre d'un projet public de zone intermodale telle que Delta3 ou Arques
- Au besoin de permettre la réalisation d'un embranchement fluvial (quai) nécessaire à la réalisation d'un trafic fluvial d'un chargeur tel que les Carrières du Boulonnais.

Cette démarche n'est pas nécessairement guidée par une logique de projet visant à accroître le rayonnement spatial de la voie d'eau.

La gestion actuelle présente l'intérêt d'être basée sur « un stock » de ports et quais à valoriser, à développer, à renouveler et à étendre.

Le fichier géré permet d'identifier les caractéristiques des sites sans toutefois permettre de visualiser précisément les documents juridiques de référence ni les dates d'échéance.

Il est vrai qu'un certain nombre d'occupations ne sont pas basées sur un document contractuel. **La régularisation du statut d'occupation** de ces espaces fluviaux dédiés au transport et à la logistique constitue donc un préalable **dans ces cas particuliers**.

La gestion contractuelle des dates d'échéance des différentes conventions d'occupation ou concessions doit être valorisée sur le plan commercial.

Les équipements et sites libres d'occupation doivent faire l'objet d'informations régulières dans les journaux spécialisés du fluvial mais aussi du transport et de la logistique.

Une bonne gestion informatique des conventions constitue un préalable d'une action proactive en faveur de la valorisation du domaine public fluvial.

Cette démarche peut être étendue à l'ensemble du bord à voie d'eau sur la base de travaux de télédétection tels que ceux développés dans le cadre de notre analyse territoriale présentée ultérieurement.

Les quais et sites inoccupés les plus intéressants doivent pouvoir faire l'objet d'acquisitions foncières périphériques pour permettre de rentabiliser une implantation logistique ultérieure soit un minimum de 30 ha.

L'élargissement de ces sites peut passer par l'intervention d'une structure d'intervention comme l'EPF.

2.3.3 Le contenu et le mode de délégation des occupations

2.3.3.1 Les modes de délégation

La convention d'occupation temporaire est un mode de délégation relativement souple. Il doit à ce titre être privilégié.

La loi n°94-631 du 25 juillet 1994 permettant d'accorder des droits réels sur le domaine public au profit du permissionnaire a renforcé son intérêt.
L'aménagement de berges d'un canal permettant d'accueillir 5 péniches ne constitue pas une installation portuaire (C.E. Section, 13/07/1965, Ministère de l'Intérieur et Préfet de Meurthe et Moselle, Recueil Lebon p. 438). Leur délégation n'en est que plus simple.

Sur le plan économique, la notion de service public dans le domaine du transport de marchandises est particulièrement difficile à définir. Les activités des ports fluviaux sont de plus en plus intégrées à des chaînes de transports dominées par des services marchands.
Sur le plan juridique, **le droit européen influe beaucoup pour limiter le service public à un motif impérieux d'intérêt général.** Il y voit un contournement du traité de Rome.

Dans ce contexte, le développement de nouvelles **concessions d'outillage public** apparaît limité. Quant aux anciennes, elles peuvent évoluer sans être transformées en profondeur dans la mesure où les contrats de concession des ports les plus importants sont de longue durée avec échéance à plus de 30 ans.
Les sous-traités d'exploitation de concessions d'outillage public appelés **affermages** sont de plus en plus fréquemment utilisés (Harnes, Béthune, Arques) en dépit de la lourdeur et de l'archaïsme de l'appellation. Ce mode de gestion à trois niveaux, relativement lourd présente l'intérêt d'associer les représentants économiques (CCI non exploitante) ou politiques (Communautés d'Agglomération) au financement et au développement du site logistique.

Sur un plan général, l'intervention publique doit davantage être tournée vers la gestion foncière tandis que les opérations de manutention et services annexes seront davantage réalisées par des entreprises privées.

L'octroi de concessions d'outillage à des intermédiaires administratifs qui en délèguent ensuite le contenu ne contribue pas à l'efficacité d'ensemble.

La division entre gestionnaire foncier, financeur d'équipements multimodaux d'une part et opérateur de transport d'autre part apparaît nettement plus pertinente.

Le débat actuel sur la création de sociétés anonymes à capitaux publics traduit bien l'enjeu de faire évoluer l'organisation française en matière de gestion des plates-formes de transport.

L'avantage de cette option réside dans la possibilité d'associer le maximum d'institutions concernées par le développement durable du territoire concerné dans une structure de gestion capable de faciliter le lancement de nouvelles activités générant de l'emploi et du transfert modal.

2.3.3.2 Les types de délégataires ciblés lors de l'appel à candidatures

La délégation de sites de transport et logistique est aujourd'hui réalisée en priorité auprès de gros chargeurs et de collectivités publiques.

L'objectif doit être d'élargir cette cible aux prestataires logistiques, et transporteurs intéressants pour attirer de nouvelles compétences et de nouveaux services sur le transport fluvial.
L'évolution du profil des délégataires passe par un ciblage plus précis des candidats lors d'appels à candidatures.

Des appels à candidatures doivent être lancés auprès de d'opérateurs fluviaux régionaux publics et privés de grande taille et des autres professionnels du transport et de la logistique.

Ces appels à candidatures peuvent concerner des terrains et équipements libres d'occupation ou des projets intéressants pour le transport fluvial.

Dans l'hypothèse de projets de développement, ceux-ci peuvent être promus sur la base d'études de faisabilité positives ou de business plan indicatifs du degré de rentabilité de l'opération.

L'implantation d'un transporteur public en bord à voie d'eau capable de développer une partie de son activité sur du fluvial est à encourager.

Les critères de sélection des candidats gagneraient à faire valoir l'importance du réseau et des activités en synergie possible avec la gestion du site à déléguer.

La capacité financière du candidat est un autre critère important pour éviter un émiettement de l'offre.

2.3.3.3 La relation contractuelle

La tarification des délégations d'espaces et d'équipements fluviaux reste dépendante de principes de base fixés aujourd'hui au niveau national. Le mode de calcul reste surprenant et éloigné des pratiques quotidiennes de référence dans l'immobilier où la comparaison avec des prix comparables pratiqués récemment dans la zone de référence est de règle.

Pour attirer des non initiés, l'important est de restructurer le positionnement et le contenu tarifaire pour les rendre le plus proche possible des pratiques du marché immobilier.

Le prix du marché des terrains de la zone doit constituer la base de négociation. Le niveau de loyer effectivement payé dépendrait ensuite directement du niveau de trafic fluvial réalisé.

Une charte transparente des droits et obligations de l'occupant pourrait constituer un guide de la relation contractuelle. Les conditions de délégation pratiquées en Belgique peuvent constituer une référence.

2.3.3.4 Le contenu des délégations

Le développement d'une gestion concertée de ports en réseau est un objectif majeur identifié. Cela passe par la possibilité **d'octroyer des délégations multiples** à des opérateurs de transport capables de s'engager contractuellement à développer des trafics et de la valeur ajoutée logistique.

Les quais en gestion directe ne peuvent continuer à être exploités de manière aléatoire, gratuitement mais sans service et au risque et péril de l'utilisateur. La présence de quais utilisables ponctuellement gratuitement le long de la voie d'eau contribue à dénaturer et à dévaluer la prestation portuaire.

Les subdivisions doivent veiller à éviter absolument toute utilisation gratuite de quais. L'application la plus stricte des règlements de police des quais par les agents assermentés est recommandée pour éviter toute dévalorisation des prestations intermodales.

Pour faciliter la délégation de quais, il est opportun de proposer des délégations multiples capables d'intéresser des opérateurs fluviaux soucieux de pouvoir intervenir en tout lieu du territoire régional.

Le contenu de certaines concessions d'outillage gagnerait à pouvoir être étendu à la promotion et à l'aménagement des linéaires de quais et de berges d'une même unité économique territoriale.

C'est ainsi que le port de Lille pourrait avoir mission de développer certaines berges ou revitaliser des friches de la métropole Lilloise ou d'autres territoires du Nord - Pas de Calais où il dispose d'implantations.

Le besoin d'un recours systématique à de longues et délicates autorisations des ministères de tutelle pour envisager des développements d'activités hors des périmètres d'exercice des établissements publics limite le développement de ces opérateurs.

Les modalités de cohabitation des domaines publics fluvial et ferroviaire et les conditions de mise en place d'embranchements ferroviaires gagneraient à être précisées sur un plan général pour faciliter le montage de projets correspondants.

2.3.3.5 La gestion quotidienne de la relation contractuelle

Le dispositif réglementaire de référence régissant les délégations reste relativement obscur pour les concessionnaires et titulaires de convention d'occupation temporaire.

L'importance des cahiers des charges types de concession utilisés en fait une affaire de spécialiste. Une gestion complexe des aides à l'investissement des concessions qui associent différentes structures de financement et de décision, des procédures administratives relativement lourdes contribuent à ralentir le traitement des dossiers.

Le recours aux services de VNF est de ce fait relativement fréquent.

On identifie bien l'intérêt d'une gestion transparente, allégée et simplifiée des contrats sur la base d'une démarche qualité à mettre en place avec engagements de délais dans le traitement des différents dossiers.

Au niveau des concessions, le suivi gagnerait à être limité strictement aux dispositions réglementaires concernant :

- le suivi annuel des comptes des concessions
- aux autorisations d'emprunt et de travaux
- la gestion de la relation contractuelle

2.3.4 Les perspectives de décentralisation

Les projets de loi actuels de décentralisation font état « de la compétence des collectivités territoriales ou leurs groupements pour créer, aménager et exploiter les ports intérieurs ²⁰ ».

On note de plus la possibilité « de transfert de propriété des ports intérieurs aux collectivités qui en font la demande, en priorité aux régions, avec une expérimentation possible comme prévu à l'article 1 alinéa 2 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure dans sa nouvelle rédaction ».

La Région Nord - Pas de Calais n'a pour l'instant pas manifesté son intérêt pour cette délégation.

On note par exception « les ports intérieurs d'intérêt national inscrits sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat ». Cela devrait être le cas des Ports Autonomes et éventuellement de ports d'importance comme Mulhouse, Lyon et éventuellement Lille.

Les perspectives de transfert des pouvoirs des concédants aux Collectivités présentent l'intérêt de les associer plus directement au développement du transport et des ports fluviaux dans un objectif de développement durable des territoires concernés.

La problématique de la gestion proactive et simplifiée du domaine portuaire reste entière et les nécessaires évolutions à engager devront s'appliquer aux Collectivités Concernées.

Au-delà du changement de propriétaire que cela implique, l'important est de pouvoir bâtir en aval, un nouveau modèle économique d'exploitation des ports et parcs logistiques fluviaux existants ou à créer.

Pour les ports les plus importants situés au cœur de bassins de population ou de production denses, on note l'intérêt du débat en cours sur les sociétés anonymes à capitaux publics. C'est un moyen parmi d'autres de réunir les acteurs territoriaux et de contribuer à la capitalisation des structures opérationnelles.

Pour les autres ports et sites fluviaux, la relation contractuelle avec un délégataire²¹ doit être basée sur une convention d'occupation guidée par des objectifs simples d'activité, d'équilibre économique et de transfert modal.

Le coût d'occupation doit être basé sur le prix du marché diminué des éventuelles charges liées à l'exercice des obligations de développement et de transfert modal.

On peut par contre envisager une augmentation des redevances voire un retrait d'occupation en cas d'objectifs non atteints.

²⁰ Projet de Loi établi par le Ministère de l'Intérieur de la République Française sous la référence NOR INTX0300078L/R1

²¹ Profils de délégataires présentes au paragraphe précédent

2.4 L'ANALYSE TERRITORIALE

2.4.1 Méthodologie de l'analyse territoriale

2.4.1.1 Le recensement des sites à enjeux pour la voie d'eau

L'analyse territoriale se fonde sur le recensement de tous les sites fluviaux et espaces d'activités économiques, existants ou en projet, du Nord-Pas de Calais. Elle a pour objectif de permettre l'identification des sites susceptibles de contribuer – à plus ou moins long terme – au développement du transport fluvial dans la région.

Cette analyse a été menée sur les bases du découpage territorial utilisé par VNF dans sa réflexion sur le SRAVE. Ces territoires se caractérisent chacun par les sections de voie navigable qu'ils intègrent.

Les territoires suivants ont été étudiés :

- ▶ Dunkerque et Calais [Sections 108 à 114, 122 à 126 et 129]
- ▶ Saint-Omer [Section 107]
- ▶ Béthune [Sections 106 et 118]
- ▶ Lille-Métropole [Sections 119, 128 et 127]
- ▶ Lens [Section 105]
- ▶ Douai [Sections 102 à 105, 120 et 121]
- ▶ Valenciennes [Sections 101 et 115 à 117]
- ▶ Cambrai [Sections 202, 213 et 217]

Par rapport au découpage utilisé pour le SRAVE, les limites de plusieurs secteurs ont été légèrement modifiées afin de tenir compte des logiques d'aménagement et de développement du territoire (limites territoriales des SDAU et des SCOT).

C'est le cas du secteur de Béthune / Lens, que nous avons distingué dans notre étude alors qu'il a été traité comme un seul territoire dans le SRAVE. La Plaine Maritime de l'Aa a également été distinguée entre les secteurs de Dunkerque et Calais d'une part, et celui de Saint-Omer d'autre part.

Les secteurs d'Arras et de la Sambre ont fait l'objet d'une approche plus légère dans la mesure où les canaux desservant ces territoires présentent un potentiel de développement limité (gabarit réduit, connexions difficiles au réseau à grand gabarit).

Dans ces deux secteurs, la démarche a été volontairement centrée sur l'identification des enjeux d'aménagement bord à voie d'eau auprès des acteurs institutionnels.

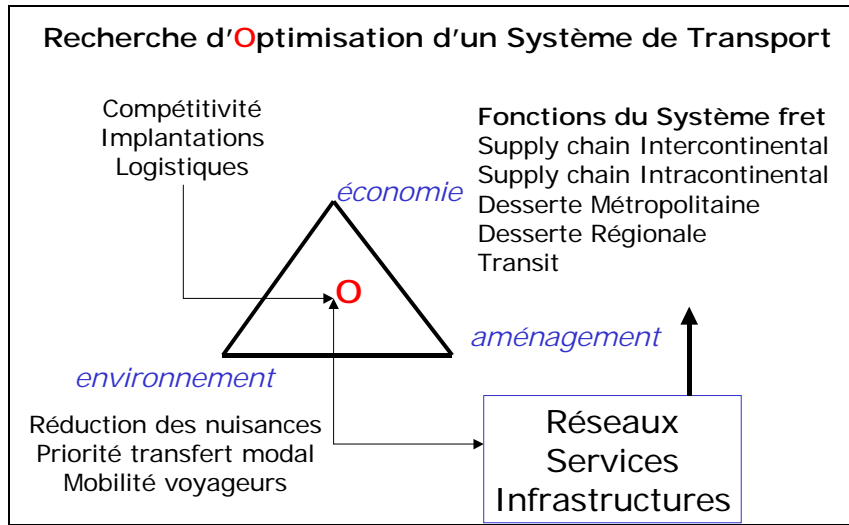
Le recensement des sites fluviaux et des espaces d'activités économiques intéressants pour le développement du transport fluvial en Nord-Pas de Calais a été réalisé à partir de six sources différentes :

- ▶ Le recensement des **sites et quais fluviaux en activité** dans le Nord-Pas de Calais – 133 sites et quais fluviaux ont été identifiés en phase 1 ;
- ▶ La localisation des **zones d'activités actuelles et projetées** en bord à voie d'eau dans chaque arrondissement de la région ;
- ▶ La localisation des **terrains de dépôt** de Voies Navigables de France – *sur la base du Schéma Directeur des Terrains de Dépôt / avril 2002* ;
- ▶ L'identification des espaces portant des enjeux de développement du fluvial dans les **plans de déplacement urbain** des agglomérations régionales majeures ;
- ▶ La prise en compte des **espaces à enjeux identifiés par Voies Navigables de France** pour chaque sous-territoire régional dans son document « Territorialisation du Schéma Régional d'Aménagement de la voie d'eau Nord-Pas de Calais ».
- ▶ L'identification par **télé-détection des sites présentant un potentiel** intéressant en matière de développement du transport fluvial et de transfert modal en Nord-Pas de Calais.

L'utilisation combinée de ces différentes sources a conduit à un recensement exhaustif des sites à enjeux pour le développement de la voie d'eau, à plus ou moins long terme.

2.4.1.2 Le contenu de l'analyse multicritère

L'organisation du système de transport d'un territoire doit tenir compte d'une logique économique associée à des considérations d'aménagement du territoire et d'environnement. La recherche d'optimisation du système de transport est matérialisée par le schéma ci-dessous²².



Le transport fluvial dans son ensemble – infrastructures et équipements – doit participer à l'optimisation du système de transport régional. C'est pourquoi les sites sont à sélectionner sur la base de leur contribution effective à l'objectif général de performance du système de transport régional.

Les sites identifiés au sein des territoires ont donc fait l'objet d'une analyse multicritère visant à identifier ceux présentant un intérêt stratégique pour l'élaboration d'un système de transport efficace et complet en Nord - Pas de Calais. Les critères d'analyse retenus proviennent du besoin d'équilibrage du système de transport entre aménagement, économie et environnement.

En matière d'aménagement du territoire, les sites stratégiques sélectionnés doivent répondre à un besoin identifié du système de transport et contribuer autant que possible au transfert modal. Ces sites devront par conséquent bénéficier d'une bonne accessibilité, quel que soit le mode de transport considéré.

Du point de vue « économique », ces sites fluviaux retenus doivent apporter une réponse aux besoins de chargeurs régionaux à la recherche de solutions de transport alternatives. La

²² Un système de transport (infrastructures, équipements, services réseaux..) est à la conjonction de différentes demandes économiques et sociales de mobilité. La recherche de l'optimum caractérisée par le centre du triangle équilatéral constitue l'objectif majeur d'une planification prenant en compte tous les objectifs et contraintes fixés.

proximité des sites à développer des zones d'activités industrielles et logistiques est un déterminant important de la pertinence économique des sites étudiés.

Enfin, les sites à privilégier ne doivent pas représenter une menace sur l'environnement ou une contrainte pour la zone de peuplement proche. Dans la mesure du possible, les sites stratégiques futurs se situeront à l'écart des espaces naturels protégés et des zones denses d'habitation.

La sélection des sites les plus pertinents a été réalisée à partir de trois critères majeurs :

- ▶ **La qualité de l'accessibilité du site** (considérée selon les différents modes de transport) ;
- ▶ **La pertinence économique du site** (considérée en fonction de la proximité des générateurs de flux) ;
- ▶ **La pertinence environnementale du site** (compatibilité du développement du site avec son environnement : résidentiel, loisir, activité économique...).

Les déterminants retenus pour chacun de ces critères sont détaillés ci-après :

Critère retenu	Critère qualifiant	Critère discriminant
Accessibilité du site	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Situation sur le Canal à Grand Gabarit. ▪ Proximité d'une entrée d'autoroute (<10km). ▪ Qualité du parcours routier jusqu'à l'autoroute (sinuosité, traversée de zone urbanisée). ▪ Desserte ferroviaire du site. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Situation sur un canal au gabarit inférieur au grand gabarit. ▪ Eloignement d'un accès à un autoroute (>10km).

Critère retenu	Critère qualifiant	Critère discriminant
Pertinence économique du site	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proximité de zone d'activités industrielles et logistiques (<15km). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eloignement de zone d'activités industrielles et logistiques (>15km).

Critère retenu	Critère qualifiant	Critère discriminant
Pertinence environnementale du site	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Localisation dans une zone à vocation environnementale ou récréative. ▪ Proximité d'espaces urbanisés à vocation résidentielle.

2.4.1.3 Présentation des résultats d'analyse

Les résultats des analyses menées à l'échelle de chaque territoire sont présentés dans les pages suivantes, à l'aide de tableaux et de cartes commentés.

Chaque tableau comprend trois parties. La première partie fournit des informations de base sur les sections de voie navigable comprises dans le territoire étudié : gabarit, nombre d'écluses, longueur de la section, trafic de la section...

La deuxième partie présente le relevé de tous les sites fluviaux actuels et des terrains situés en bord à voie d'eau pouvant présenter un potentiel intéressant pour le développement futur du transport fluvial en Nord - Pas de Calais : parcs d'activités avec réserves foncières, parcs d'activités futurs, terrains de dépôt, espace agricole inutilisé...

Ces sites sont classés en quatre catégories.

1. Les sites en Vert et en **Gras** sont ceux présentant une superficie importante et un trafic important. Ces sites se distinguent par leur **niveau actuel élevé de performance**.
2. Les sites en Bleu et en *italique* sont ceux présentant une superficie importante et un trafic fluvial faible. Ces sites se caractérisent par un **potentiel de développement** sous exploité aujourd'hui.
3. Les sites en Violet et soulignés sont ceux présentant une superficie intéressante pour le développement d'activités en lien avec la voie d'eau. Leur potentiel pourrait être à valoriser. Ces sites sont des **sites stratégiques futurs**.
4. Les sites présentant un intérêt faible demeurent en noir.

La troisième partie du tableau est consacrée à l'analyse de pertinence des sites proprement dite. Elle ne porte que sur les sites fluviaux performants, sur ceux présentant un potentiel de développement intéressant et sur les sites stratégiques futurs (Catégories 1, 2 et 3 du recensement des sites).

Les critères de qualité de l'accessibilité, de pertinence économique et de pertinence environnementale sont appliqués à chacun de ces sites.

Les sites dont le nom figure en majuscule dans cette partie du tableau sont les sites retenus comme pertinents pour supporter le développement futur de la voie d'eau en Nord - Pas de Calais.

En minuscule apparaissent les sites présentant un intérêt plus limité en raison de leur accessibilité peu performante (ces sites sont marqués par ce symbole : ♠) ou de leur pertinence économique limitée (symbole : ♠♠) ou de l'absence de compatibilité d'un développement transport important avec leur environnement proche (symbole : ♠♠♠).

Les cartes permettent de localiser l'ensemble des sites stratégiques retenus dans les territoires.

Des explications complémentaires sont fournies sur les choix de retenir ou non certains sites parmi les sites stratégiques et pertinents pour le développement de la voie d'eau en région.

2.4.2 Les résultats de l'analyse territoriale

Les résultats de l'analyse sont successivement présentés, pour chaque territoire. Un texte commentant les principaux enseignements de l'analyse est suivi d'une ou deux cartes de localisation des sites identifiés (une carte générale et, le cas échéant, une carte centrée sur le ou les équipements stratégiques futurs). Un tableau situé en face de la première carte présente les résultats détaillés de l'analyse selon la méthodologie présentée en 2.4.1.

2.4.2.1 Dunkerque - Calais

➤ Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés

Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés ont été présentés en partie 2.2. Il s'agit :

- D'un quai de chargement à Mardyck à proximité de Sollac
- D'un site dédié aux véhicules neufs près du Port Ouest (Mardyck ?)
- D'une interface fluviale pour les automobiles, les colis lourds et le short sea
- D'une gare fluviale pour Carrières du Boulonnais à Watten

➤ Les équipements et espaces structurants identifiés

Pour Dunkerque et Calais, le principal site à potentiel d'activité identifié est celui de Mardyck (802 ha). Ce grand site présente l'intérêt de sa situation au débouché du canal et de sa position centrale vis-à-vis des deux grandes zones d'un port de Dunkerque dont le linéaire maritime s'étend sur plus de 17 km. Ce site présente un intérêt majeur pour l'exportation de la production automobile régionale et le développement d'importations complémentaires intéressantes. A cela s'ajoute le besoin de prévoir une organisation ou un équipement dédié au transport fluvial pour la desserte du port Ouest (Conteneurs et RoRo).



DUNKERQUE

Cadrage préalable / Dunkerque

Sections étudiées :			
Canal à grand gabarit de Mardyck à Watten	Sections 108, 109, 110, 111	3000T - 26km - 2 écluses	Respectivement 1 681kt, 1 662kt, 1 661kt, 1 200kt en 2001 (VNF)
Aa de Watten à Gravelines	Sections 112, 113, 114	Respectivement 600T, 350T, 350T - 19km2 écluses	Respectivement 179 kt, 0kt et 0kt en 2001 (VNF)
Canal de Bergues à Dunkerque	Section 122	350T - 8km	9 kt en 2001 (VNF)
Canal de Bourbourg	Sections 123 et 124	350T - 19km - 4 écluses	Respectivement 1 kt et 228 kt en 2001 (VNF)
Canal de la Colme de Lynck à Bergues	Section 126	Inaccessible à la navigation de commerce - 17km - 2 écluses	2 kt en 2001 (VNF)
Canal de Furnes	Section 129	350T - 13km - 1 écluse	14 kt en 2001 (VNF)
Canal de Calais du West à Calais	Section 125	30km - 3 écluses	159kt en 2001 (VNF)

Analyse territoriale de performance et de potentiel des sites du territoire de Dunkerque

	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
16 sites et quais fluviaux recensés (BD-133)	Zone Industrielle Bergues / Port public - 0,09ha - 8,7kt Boubourg / Port public - 0,035ha - 0,8kt <i>Petite Synthe / Port public - 0,06ha - 0kt</i> Spycker / Port public - 1ha - 213,5kt (idem COT Soflutraf) Les Attaques / Port public - 0,09ha - 11kt Pont d'Ardres / Port public -	Spycker / Soflutraf - 1ha - 213,5kt Petite Synthe / Daudruy - 75kt Petite Synthe / Silos - 0,07ha - 61kt Coudekerque / Borax - 0,07ha - 4,4kt Coulogne / Carrières du Boulonnais - 151kt Les Attaques / Silos - 0,32kt Vieille Eglise / Silos - 0,08ha - 0kt		Mardyck / Sollac Bord à voie d'eau - 30ha Mardyck Sud - 802ha
Zone Industrielle avec réserve foncière	Parc des Repdycks Zone de Leffrinckoucke			
Zone Industrielle prévue au SCOT	SDAU en cours d'actualisation...			
Autres	SRAVE : pas d'identification précise de site hors zone portuaire.		TD1 Cappelle la Gde 6ha - TD2 Gde Synthe 3ha - TD3 Spycker 4,2ha TD4 Spycker 3ha - TD5 Spycker 2,7 ha - TD6 Brouckerque 6ha TD7 Brouckerque 10ha - TD8 Coppenaxfort 4,5ha - TD1b Coppenaxfort 3ha TD10 Looberghe 3,4ha - TD11 Looberghe 6,3ha - TD12 Lynck 6	

Les sites en Vert et en Gras sont ceux présentant une superficie importante et un trafic important. Ces sites se distinguent par leur niveau actuel élevé de performance.

Les sites en Bleu et en italique sont ceux présentant une superficie importante et un trafic faible. Ces sites se caractérisent par un potentiel de développement sous exploité aujourd'hui.

Les sites en Violet et soulignés sont ceux présentant une superficie intéressante pour le développement d'activités en lien avec la voie d'eau. Leur potentiel pourrait être à valoriser.

Analyse de pertinence des sites

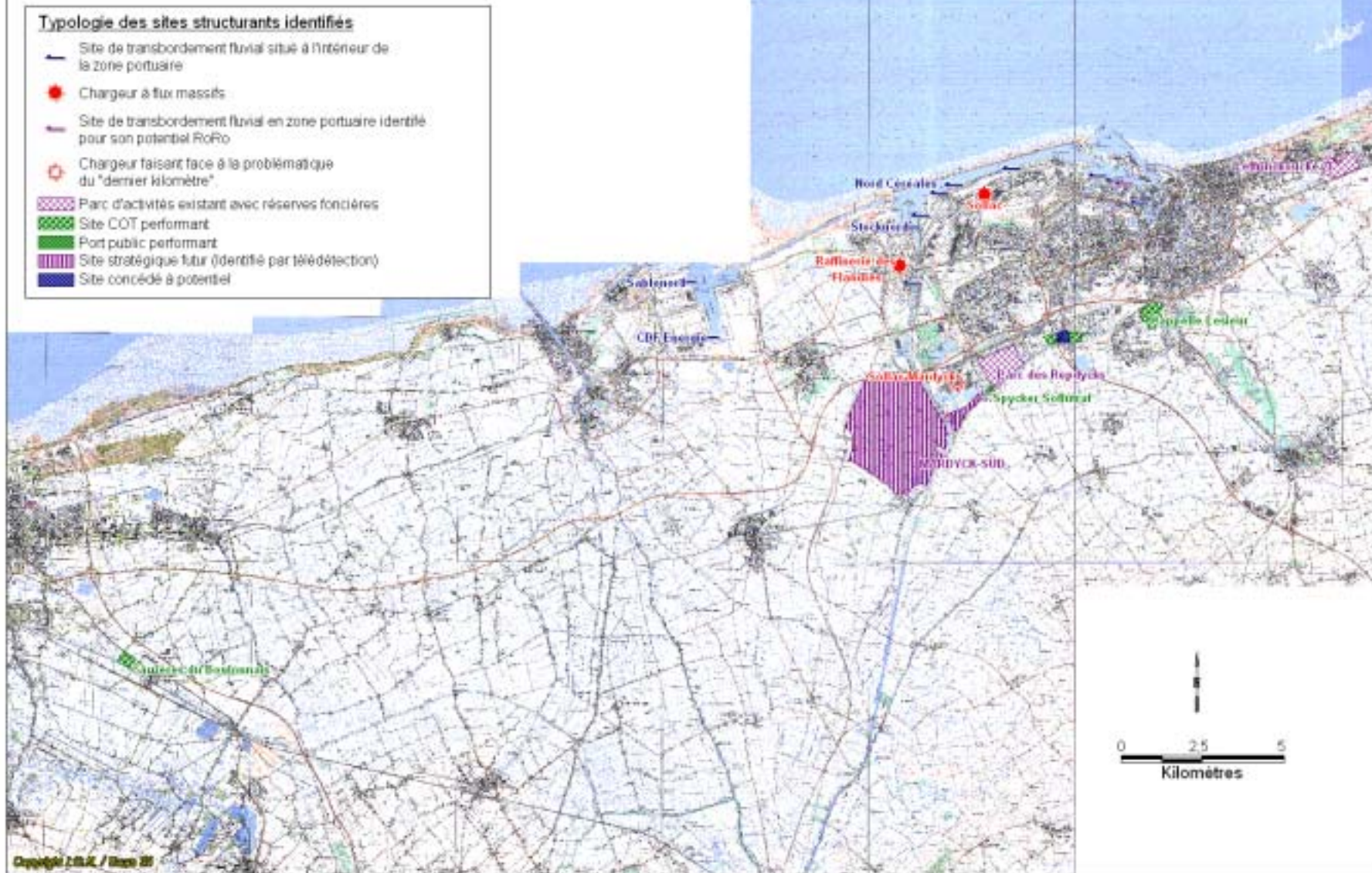
	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
Zone Industrielle	Spycker / Port public - 1ha - 213,5kt (idem COT Soflutraf) (M) <i>Port public / Petite-Synthe - 1ha - 0kt (mm)</i>	Spycker / Soflutraf - 1ha - 213,5kt (M) Petite Synthe / Daudruy - 75kt (M) Petite Synthe / Silos - 0,07ha - 61kt (M) Cappelle la Gde / Lesieur - 96,5kt (M) Coulogne / Carrières du Boulonnais - 151kt (M)		Mardyck / Sollac Bord à voie d'eau - 30ha (M) MARDYCK / SUD - 280ha
Zone Industrielle avec réserve foncière	Parc des Repdycks - 94ha (M) Zone de Leffrinckoucke - 50ha (M/M/M/M)			
ZI prévue au SCOT				
Autres				

En majuscule et en gras apparaissent les sites présentant un intérêt majeur, tant du point de vue de leur accessibilité (fluviale, routière et ferroviaire) que de leur pertinence économique et environnementale.

En minuscule apparaissent les sites présentant un intérêt plus limité en raison de leur accessibilité peu performante (m) ou de leur pertinence économique limitée (mm) ou de leur absence de compatibilité avec leur environnement proche (M/M/M/M).

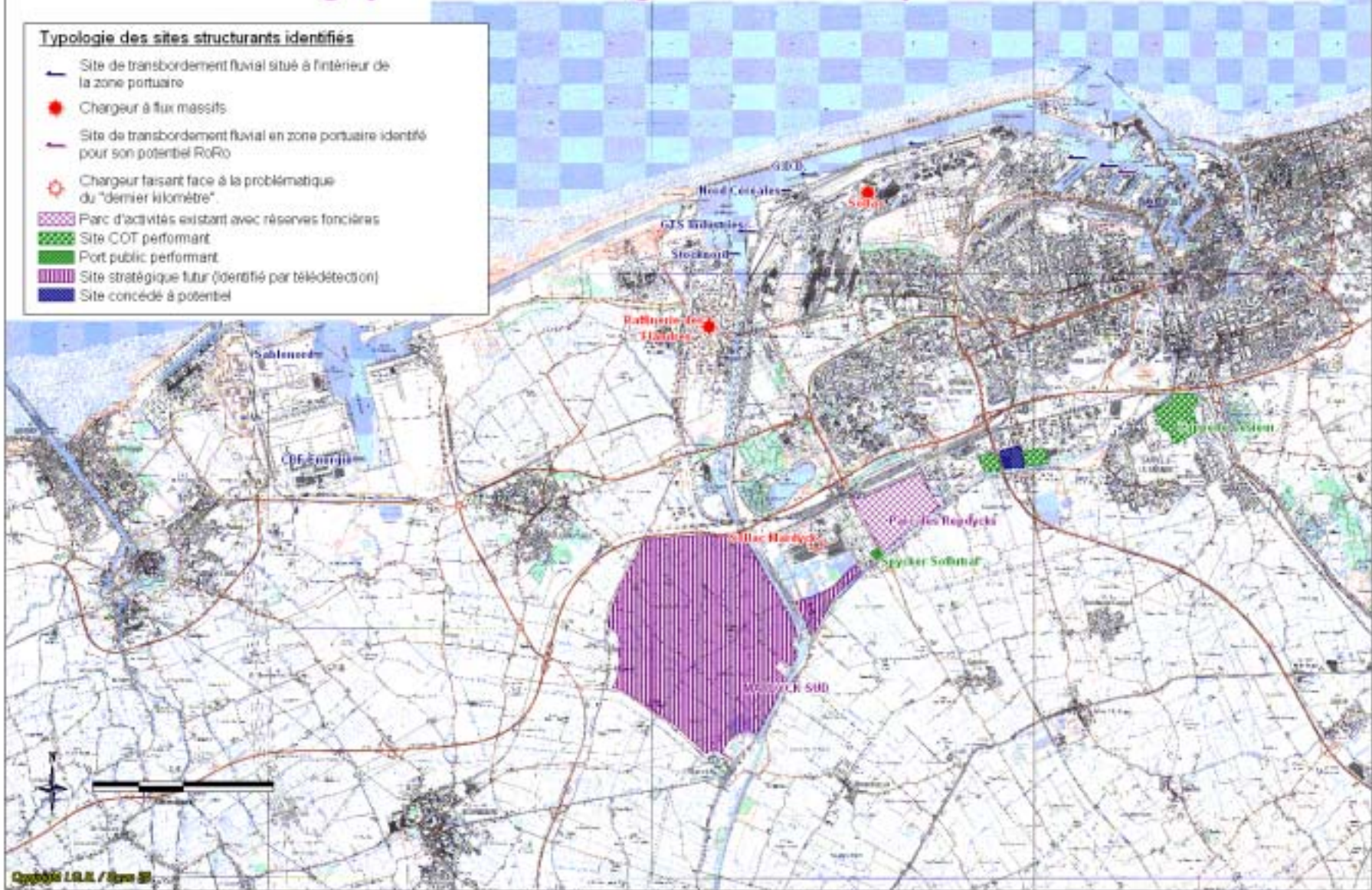
A ce stade, le critère de la pertinence économique n'est pas discriminant pour les sites pour lesquels un potentiel a été identifié.

Sites fluviaux structurants au sein de la plaine maritime de l'Aa



EUROTRANS Consultants - eurotrans@transwin.com - DE.WOR

Site fluvial stratégique d'intérêt régional dans la plaine maritime de l'Aa



2.4.2.2 Saint-Omer

➤ Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés

Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés ont été présentés en partie 2.2.

Il s'agit :

- D'espaces d'implantation logistiques bord à voie d'eau (prévus dans le cadre du projet de zone de la Porte des Flandres)
- D'installations de stockage pour les produits forestiers et d'autres filières souhaitant utiliser la voie d'eau.

Le nouveau quai prévu dans le cadre du projet de ZAC de la porte des Flandres de la Communauté d'Agglomération de Saint-Omer est conçu pour la manutention de conteneurs.

➤ Les équipements et espaces structurants identifiés

Pour le territoire de Saint-Omer, on identifie principalement :

- Le port fluvial à potentiel de développement et le Parc d'Activités Economiques et Logistiques attenant de la Porte des Flandres (160 ha)



La zone portuaire de la porte des Flandres constitue un site remarquable d'implantation au centre de la région et à proximité du port de Dunkerque.

Son bassin industriel est intéressant pour le développement d'activités logistiques et intermodales.

Le port fluvial peut être techniquement desservi par une ligne ferroviaire intéressante (Calais, Hazebrouck), mais l'ampleur des investissements correspondants rend sa réalisation difficile à court terme.

On note par ailleurs le potentiel de développement du quai Baudalet situé en Amont qui traite d'ores et déjà d'importants flux conteneurisés de déchets.



SAINT-OMER

Cadrage préalable / Saint-Omer

Sections étudiées :	Canal de Dunk. à Valenc. de Aire à Watten	Section 107	3000T - 29km - 2 écluses	2 115kt en 2001 (VNF)
---------------------	---	-------------	--------------------------	-----------------------

Analyse territoriale de performance et de potentiel des sites du secteur de St-Omer

	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
10 sites et quais fluviaux recensés (BD-133)	Zone Industrielle <i>Arques / Smetz - 0,16ha - 22,7kt</i>	Arques / Verreries+Fontinettes - 200ha - 386,8kt Blaringhem / Baudelet - 250ha - 88kt <i>Garlinghem / Legrain - 3,5ha - 2,5kt</i> Aire/Lys / Matériaux - 0,18ha - 0kt Aire/Lys / Silos - 0,08ha - 6,5kt Aire/Lys / Malteries - 0,07ha - 8,8kt Aire/Lys / Balland B -		

Zone Industrielle
avec réserve foncière

Zone Industrielle
prévue au SCOT [Arques - Parc de la Porte des Flandres](#)

Autres SRAVE : pas d'identification précise de site

TD20 Watten 3ha - TD21 Watten 5,2ha - TD22.1 Marais 5ha
TD22.2 Marais 2,5ha - TD 23 Marais 5,7ha - [TD24 Nieurlet 20ha](#)
TD25 Nieurlet 4ha - [TD26 Nieurlet 9,5ha](#) - TD28 StOmer 5ha
TD29 StOmer 3,8ha - TD30 StOmer 10ha - TD31 Arques 3ha
TD32 Arques 8ha - TD

Les sites en Vert et en Gras sont ceux présentant une superficie importante et un trafic important. Ces sites se distinguent par leur niveau actuel élevé de performance.

Les sites en Bleu et en italique sont ceux présentant une superficie importante et un trafic faible. Ces sites se caractérisent par un potentiel de développement sous exploité aujourd'hui.

Les sites en Violet et soulignés sont ceux présentant une superficie intéressante pour le développement d'activités en lien avec la voie d'eau. Leur potentiel pourrait être à valoriser.

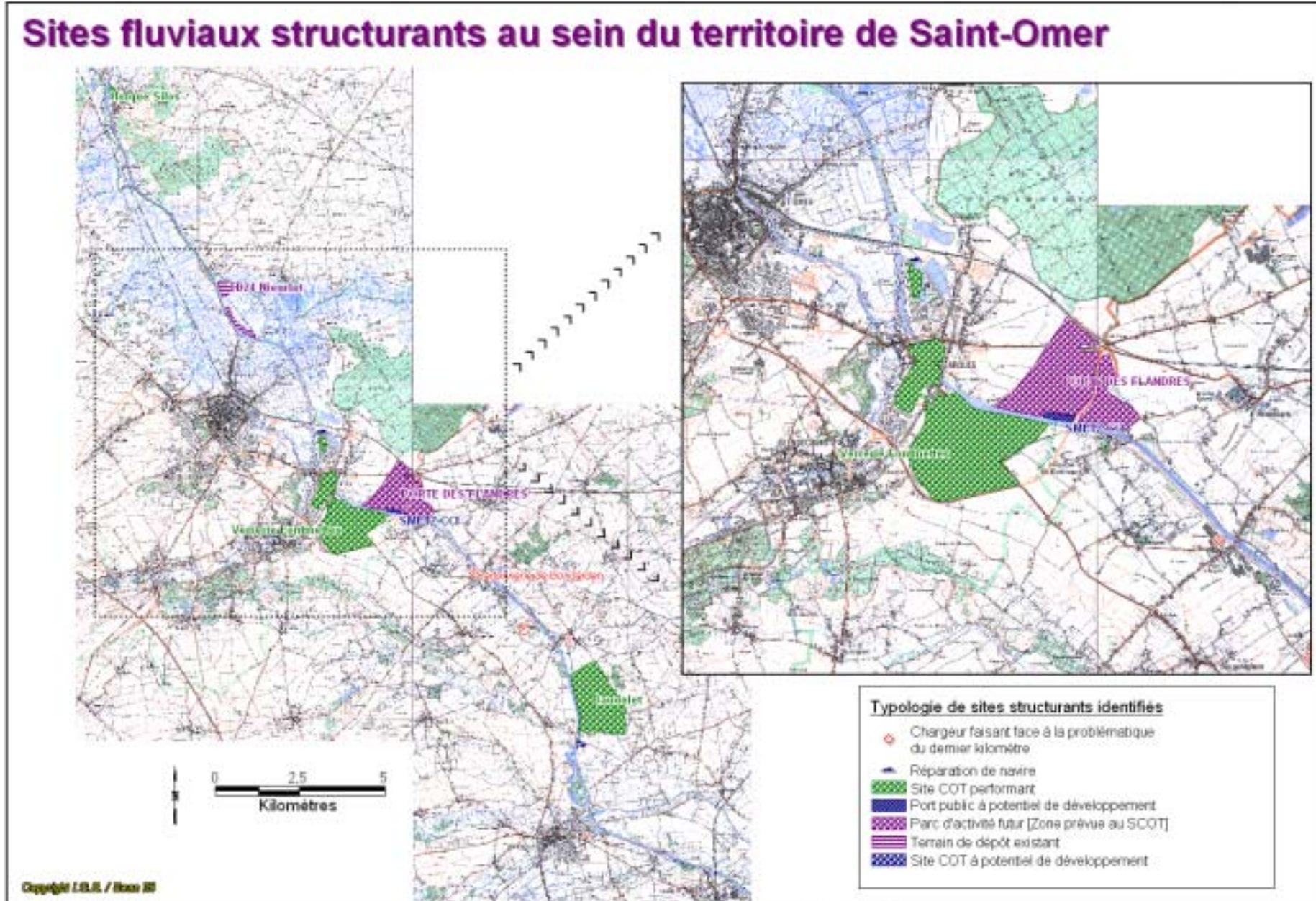
Analyse de pertinence des sites

	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
Zone Industrielle avec réserve foncière ZI prévue au SCOT	ARQUES / SMETZ - 0,16ha - 22,7kt	Arques / Verreries+Fontinettes (■/■■■) Blaringhem / Baudelet (■) Holque-Watten / Silos - 0,07ha (■) <i>Garlinghem / Legrain - 3,5ha - 2,5kt (■)</i> ARQUES / SABE - 1ha - 40,5kt		
Autres			TD24 Nieurlet 20ha (■/■■■) - TD26 Nieurlet 9,5ha (■/■■■)	

En majuscule et en gras apparaissent les sites présentant un intérêt majeur, tant du point de vue de leur accessibilité (fluviale, routière et ferroviaire) que de leur pertinence économique et environnementale.

En minuscule apparaissent les sites présentant un intérêt plus limité en raison de leur accessibilité peu performante (■) ou de leur pertinence économique limitée (■■) ou de leur absence de compatibilité avec leur environnement proche (■■■).

A ce stade, le critère de la pertinence économique n'est pas discriminant pour les sites pour lesquels un potentiel a été identifié.



EUROTRANS Consultants - eurotrans@transwi.com - STO.WOR

➤ **Les équipements et espaces structurants identifiés**

2.4.2.3 *Béthune*

➤ **Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés**

Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés ont été présentés en partie 2.2.

Il s'agit :

- D'espaces d'implantation logistiques bord à voie d'eau
- D'espaces d'implantation bord à voie d'eau pour la logistique des déchets
- D'installations de déchargement automatisées pour Roquette

➤ **Analyse géostratégique de localisation**

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 que ce chargeur dispose d'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, serait à étudier. En effet, le trafic de ce chargeur représente un potentiel de 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).

Le port de Béthune offre un intérêt limité pour le transbordement des conteneurs de ROQUETTE sur la voie d'eau, en raison de son éloignement de l'usine de Lestrem et des conditions d'accès difficiles au port. En revanche, la création d'un nouveau quai de transfert dans le secteur de St Venant – où plusieurs sites stratégiques ont été identifiés – pourrait répondre convenablement aux besoins identifiés pour ce chargeur.

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.

Dans un contexte de restructuration de l'activité métallurgique en Nord-Pas de Calais, la libération d'une emprise industrielle importante dans le nord du secteur de Béthune (Isbergues) n'est pas à exclure à moyen terme. Cette emprise pourrait représenter une opportunité de valorisation en tant qu'espace d'implantation industriel et logistique à vocation fluviale.

Pour le territoire de Béthune, on identifie principalement :

- **Les installations du port de Béthune à développer avec le concours du concessionnaire et de son nouveau « fermier » CCES.**
- **Les installations d'Ugine Isbergues éventuellement à reconverter**
- **Les installations à potentiel de développement de Roquette à Lestrem**
- **Un projet de plate-forme à envisager sur les réserves foncières de La Bassée (96 ha), Douvrin extension (60 ha) et Givenchy La Bassée (100 ha)**
- Des réserves foncières existantes à Béthune ZI (54 ha), ou potentielles à St Venant Ouest (100 ha) , St Venant Est (207 ha), Robecq (180 ha), Essars (205 ha), Beuvry (95 ha), à développer en fonction des opportunités.

BETHUNE

Cadrage préalable / Béthune

Sections étudiées :	Canal de Dunk. à Valenc. de Bauvin à Aire	Section 106 Bauvin à Aire-sur-la-Lys	3000T - 38km - 1 écluse	2 593kt en 2001 (VNF)
	Lys d'Aire à Deûlemont et Canaux d'Hazebrouck	Section 118	350T - 50km - 6 écluses	17kt en 2001 (VNF)

Analyse territoriale de performance et de potentiel des sites de l'arrondissement de Béthune

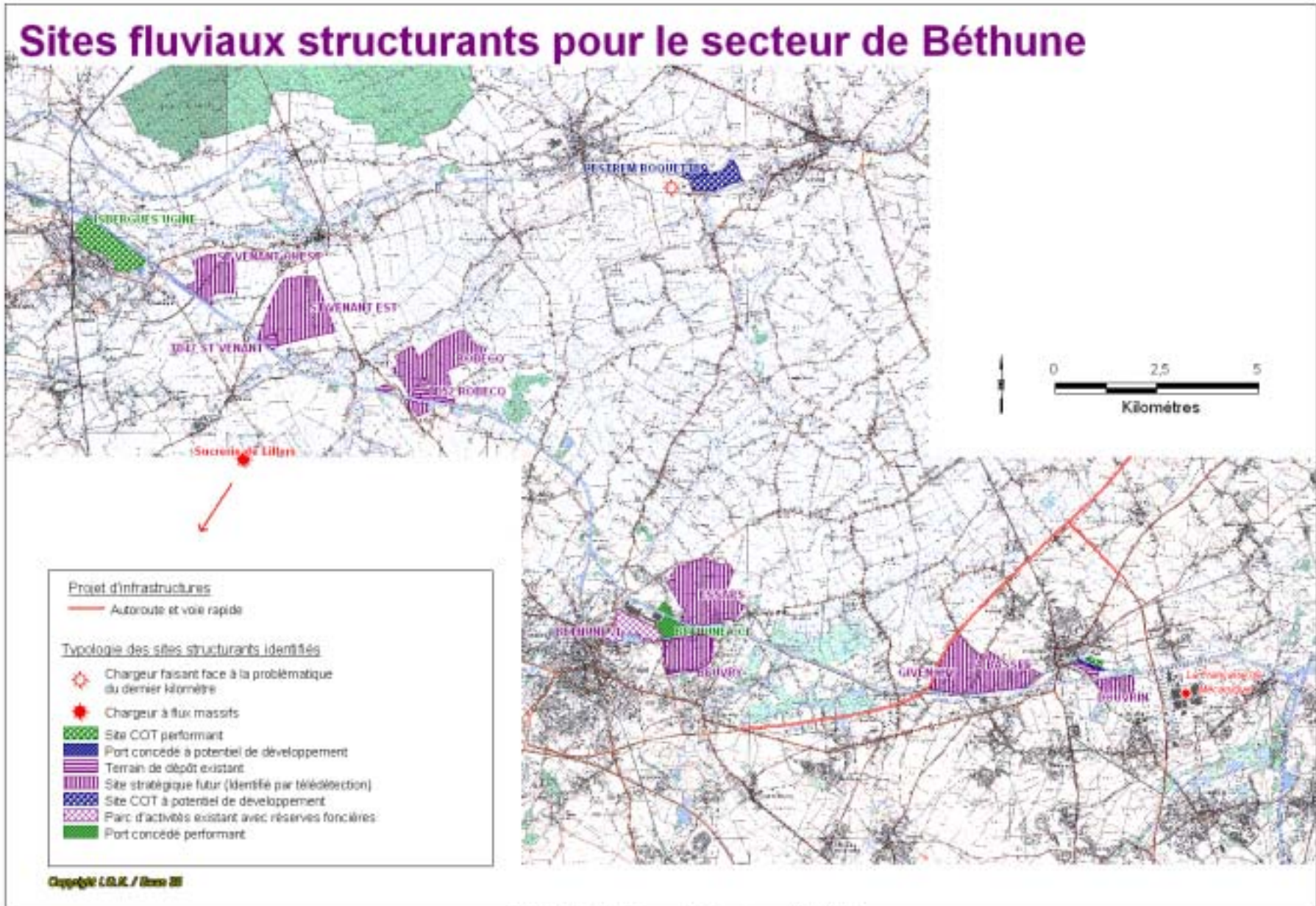
	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
12 sites et quais fluviaux recensés (BD-133)	Béthune / CCI - 25ha - 281,8kt La Bassée / CCI - 0,39ha - 5,9kt <i>Douvrin / Port public - 0,37ha - 0kt</i> <i>Douvrin / Port public - 0,04ha - 0kt</i> La Gorgues / Port public - 0,033 - 4kt Estaires / Port public - 0,3ha - 0kt	Salomé / Silos - 4ha - 45kt Béthune Essars / Silos - 0,5kt Merville / Silos - 0,009ha - 21,2kt St Venant / Darse Hue - 0,4ha - 4,9kt <i>Lestrem / Roquette - 0kt</i> Sites privés : Isbergues / UGINE - 0,32ha - 176,8kt		St Venant Ouest - 100ha St Venant Est - 207ha Robecq - 180ha Mont-Bernanchon - 13ha Essars - 205ha Beuvry - 95ha Givenchy / La Bassée - 100ha Douvrin / SIZIAF Extension - 60ha La Bassée - 96ha
Zone Industrielle avec réserve foncière	ZI Béthune (Qqe ha restants - Prox. Port public)			
Zone Industrielle prévue au SCOT	SDAU en cours d'actualisation...			
Autres	SRAVE : pas d'identification précise de site		TD42 Aire/Lys 7ha - TD43 Guarbecque 3,6ha - TD45 Guarbecque 2,8ha TD46 Guarbecque 2ha - TD47 StVenant 11ha - TD48 Robecq 4,8ha TD49 MtBernard 6ha - TD50 Robecq 4ha - TD51+ 52 Robecq 6ha + 8,3ha TD53 Robecq 6,5ha - TD54 MtBernard 7,8ha - TD55 + 56 Robecq	

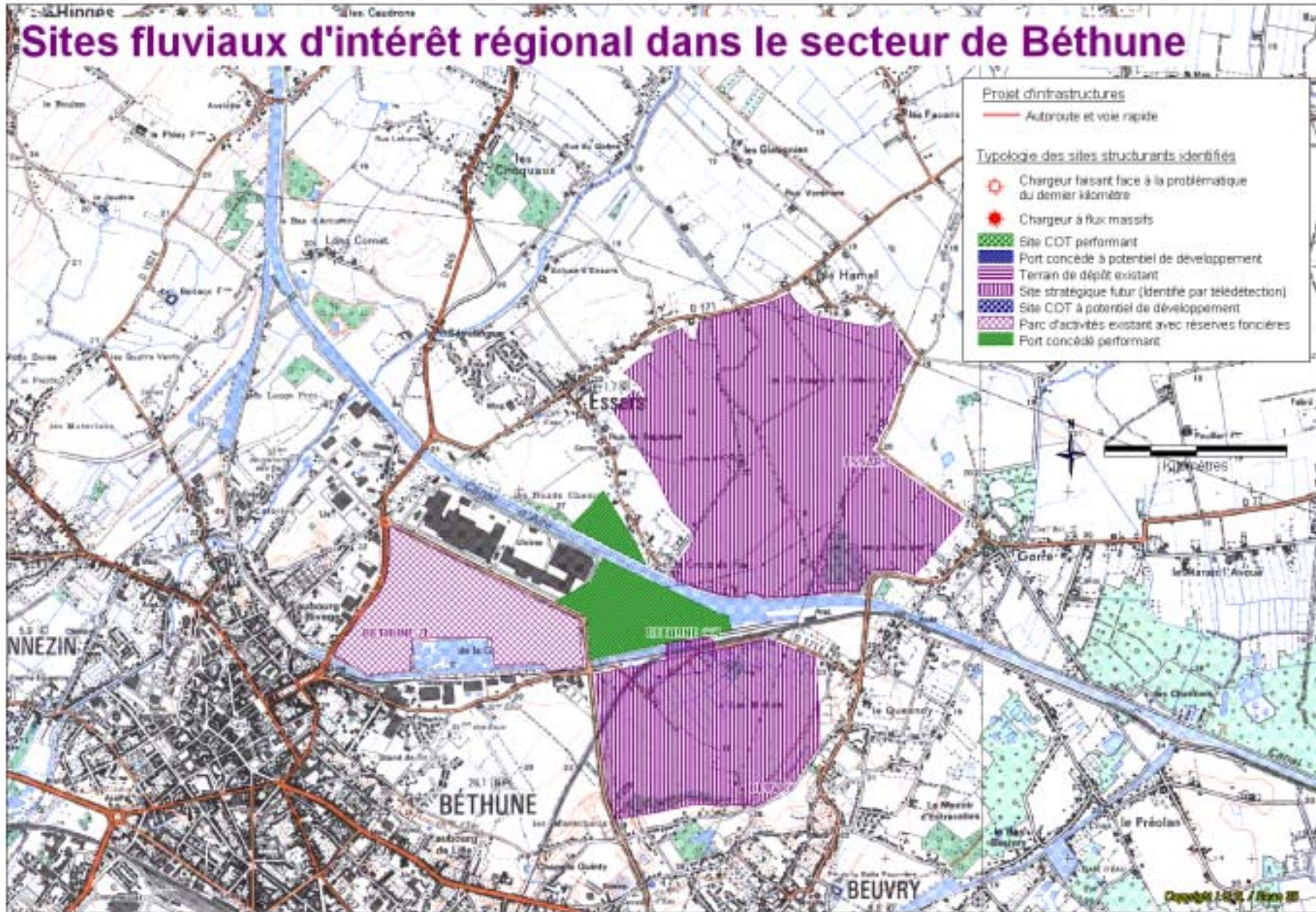
Les sites en Vert et en Gras sont ceux présentant une superficie importante et un trafic important. Ces sites se distinguent par leur niveau actuel élevé de performance.
Les sites en Bleu et en italique sont ceux présentant une superficie importante et un trafic faible. Ces sites se caractérisent par un potentiel de développement sous exploité aujourd'hui.
Les sites en Violet et soulignés sont ceux présentant une superficie intéressante pour le développement d'activités en lien avec la voie d'eau. Leur potentiel pourrait être à valoriser.

Analyse de pertinence des sites de l'arrondissement de Béthune

	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
Zone Industrielle	BETHUNE / CCI - 25ha - 281,8kt <i>Douvrin / Port public - 0,37ha - 0kt (⊕)</i> <i>Douvrin / Port public - 0,04ha - 0kt (⊕)</i>	Salomé / Silos - 4ha - 45kt (⊕/⊕⊕⊕) LESTREM / ROQUETTE - 0kt ISBERGUES / UGINE - 0,32ha - 176,8kt		ST VENANT OUEST - 100ha ST VENANT EST - 207ha ROBECQ - 180ha ESSARS - 205ha BEUVRY - 95ha GIVENCHY / LA BASSEE - 100ha DOUVRIN / SIZIAF EXTENSION - 60ha LA BASSEE - 96ha Mont-Bernanchon - 13ha (⊕/⊕⊕⊕)
Zone Industrielle avec réserve foncière	ZI BETHUNE - 54ha			
ZI prévue au SCOT				
Autres			TD47 ST VENANT 11ha - TD50 ROBECQ 4ha TD51+ 52 ROBECQ 6ha + 8,3ha - TD53 ROBECQ 6,5ha TD66 Douvrin 14ha (⊕)	

En majuscule et en gras apparaissent les sites présentant un intérêt majeur, tant du point de vue de leur accessibilité (fluviale, routière et ferroviaire) que de leur pertinence économique et environnementale.
 En minuscule apparaissent les sites présentant un intérêt plus limité en raison de leur accessibilité peu performante (⊕) ou de leur pertinence économique limitée (⊕⊕) ou de leur absence de compatibilité avec leur environnement proche (⊕⊕⊕).
 A ce stade, le critère de la pertinence économique n'est pas discriminant pour les sites pour lesquels un potentiel a été identifié.





2.4.2.4 Le territoire de Lille-Métropole

➤ Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés

Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés ont été présentés en partie 2.2. Il s'agit :

- **D'espaces d'implantation et de services logistiques au Nord-Est de la métropole pour la VPC et la Grande Distribution**
- **D'espaces d'implantation au Sud-Est de l'agglomération (Santes ?)**
- **De quais dédiés éventuels pour des industriels agroalimentaires (Cerestar)**
- **D'une gare fluviale à Deulémont pour Roquette**

➤ Les équipements et espaces structurants identifiés

12 sites ont été retenus comme sites structurants pour le transport fluvial et son développement à venir au sein du territoire de la Communauté Urbaine de Lille-Métropole. Ces sites ont été sélectionnés parmi près de 60 sites identifiés en premier niveau de l'analyse.

Ces sites se partagent entre trois sites aujourd'hui performants, quatre sites dont les capacités paraissent sous-employées actuellement et cinq sites présentant un intérêt stratégique pour l'avenir.

Les sites performants sont ceux du **Port de Lille à Lille/Loos**, de transbordement de **produits chimiques à Loos** ainsi que celui de **Mory à Lomme**. Ces sites traitent en effet un tonnage important au regard de leur superficie.



Les sites à potentiel sont ceux concédés au **Port de Lille à Santes, Wambrechies, Halluin et Emmerin**, qui traitent des trafics fluviaux relativement limités par rapport à l'importance des autres flux terrestres.

Le développement en cours du port d'Halluin qui accueille un trafic fluvial régulier de conteneurs à destination des gros chargeurs du Nord Est de la Métropole, va dans ce sens.

Le **parc d'activités Schuman** à Comines [création prévue au SDAU de l'arrondissement de Lille], devrait couvrir une soixantaine d'hectares. Sa localisation en bordure de la Lys frontalière (1350T) en fait un **site stratégique** important pour le développement futur du transport fluvial dans la métropole.

A l'extrémité sud de la Communauté Urbaine de Lille-Métropole, trois sites présentent un intérêt majeur pour le développement du transport fluvial dans l'arrondissement.

Il s'agit des sites de **La Bassée** et **Givenchy-lès-la-Bassée** (situés sur la rive droite du canal à grand gabarit) et du site de **Douvrin** (situé sur la rive gauche du canal à grand gabarit, à proximité de la zone d'activités économiques du SIZIAF).

Ces sites présentent l'avantage de se situer à proximité du principal carrefour fluvial du Nord-Pas de Calais : la jonction entre le canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes (3000T) et le canal de la Deûle (3000T en amont de Lille, 1350T en aval). Ils bénéficient de surcroît d'une accessibilité routière aisée (RN41 vers Lille, RN47 vers Lens).

Celle-ci devrait encore progresser avec l'ouverture de l'A24, nouvelle autoroute de contournement ouest de Lille prévue au SDAU de Lille-Métropole. Les terrains situés rive gauche pourraient être desservis par le rail, comme la Française de Mécanique.

Pour la métropole lilloise, on identifie principalement :

- **Les installations à optimiser du port fluvial de Lille / Loos et des quais de Lomme Mory et Produits Chimiques de Loos, notamment par la reconquête de certaines friches industrielles de Sequedin et Loos.**
- **Les installations fluviales à potentiel de développement de Santes, Wambrechies, Halluin et Emmerin.**
- **Un projet de plate-forme à engager sur les réserves foncières de La Bassée (96 ha), Douvrin extension (60 ha) et Givenchy La Bassée (100 ha)**
- **Des sites à développer en fonction d'opportunité sur la Zone Industrielle de Comines – Parc Schuman (63 ha)**

LILLE METROPOLE

Cadrage préalable du territoire de Lille Métropole

Sections étudiées :				
Deûle de Bauvin à Lille	Section 127 PK 5,65 à 22,86	3000T - 20km - 2 écluses		3 356 kt en 2001 (VNF)
Deûle à l'aval de Lille	Section 128 PK 23,2 à 26,936	1350T - 14km - 3 écluses		3 248 kt en 2001 (VNF)
Lys mitoyenne	Section 119 PK 47 à 63,125	1350T - 16km - 2 écluses		3 229 kt en 2001 (VNF)

Analyse territoriale de performance et de potentiel des sites de Lille Métropole

	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
25 sites et quais fluviaux recensés (BD-133) + La Bassée / Port de Lille + Emmerin / Port de Lille	Loos / Port de Lille - 85ha - 465kt <i>Santes / Port de Lille - 80ha - 35kt</i> Marquette / Port de Lille - 0,5ha - 27kt Haubourdin / Port de Lille - 0,5ha - 1,5kt <i>Wambrechies / Port de Lille - 50ha - 9,8kt</i> <i>Halluin / Port de Lille - 24ha - 3kt</i> La Bassée / Port de Lille	Allennes / Lesaffre - 0,43ha - 7,9kt Marquette Boone - 0,5ha - 0kt Marquette Cibié - 0,32ha - 0kt Marquette / Malteries - 55kt Marquette / Rhodia - 24,4kt Marcq-en-B / Lesaffre - 62,5kt Lomme / Mory - 0,02ha - 35kt Haubourdin / Bilore - 1,2kt Haubourdin / C		Wambrechies - 20ha La Bassée - 96ha Douvrin - 66ha Givenchy / La Bassée - 100ha
Zone Industrielle avec réserve foncière	Sequedin espaces industriels en recomposition - 54ha Loos espaces industriels en recomposition - 25ha	Comines - Parc Schuman - 63ha		
Zone Industrielle prévue au SCOT				
Autres			TD1 Bauvin 3,5ha - TD2 Bauvin 23,5ha - TD3 Don 7ha TD4 Don 1,5ha - TD4bis Don 3ha - TD5 Herrin 7ha TD5bis Wavrin 0,75ha - TD6 Ancoisne 0,7ha - TD6bis Ancoisne 3,2ha TD7 Ancoisne 9ha - TD8 Emmerin 4,2ha - TD9 Emmerin 30ha TD10 Lille 1,8ha - TD11 Wambrech	

Les sites en Vert et en Gras sont ceux présentant une superficie importante et un trafic important. Ces sites se distinguent par leur niveau actuel élevé de performance.

Les sites en Bleu et en italique sont ceux présentant une superficie importante et un trafic faible. Ces sites se caractérisent par un potentiel de développement sous exploité aujourd'hui.

Les sites en Violet et soulignés sont ceux présentant une superficie intéressante pour le développement d'activités en lien avec la voie d'eau. Leur potentiel pourrait être à valoriser.

Analyse de pertinence des sites de Lille Métropole

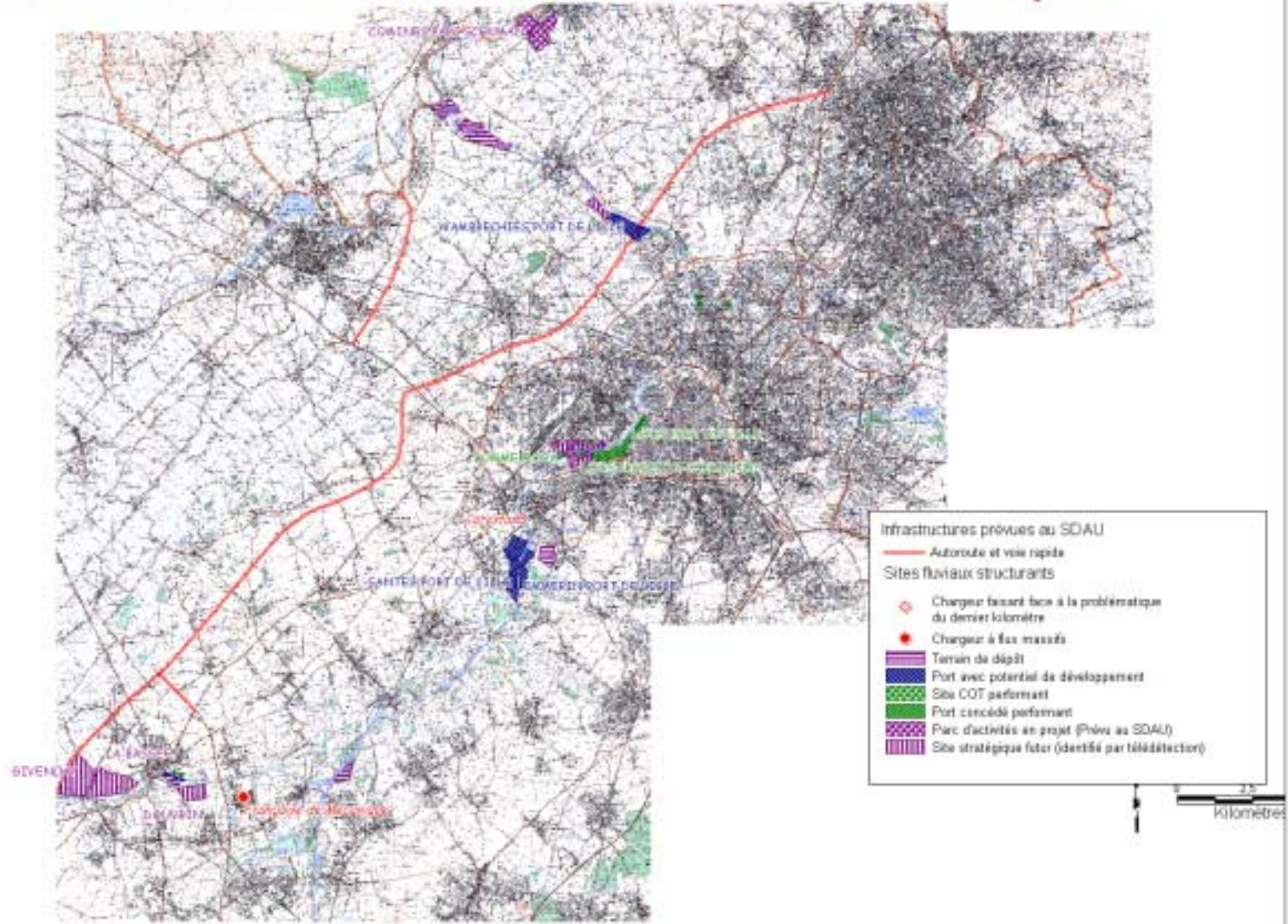
	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
Zone Industrielle	LOOS / Port de Lille - 85ha - 465kt SANTES / Port de Lille - 80ha - 35kt WAMBRECHIES / Port de Lille - 50ha - 9,8kt HALLUIN / Port de Lille - 24ha - 3kt EMMERIN / Port de Lille - 0kt	Marquette / Malteries - 55kt (▣/▣▣▣) Marquette / Rhodia - 24,4kt (▣/▣▣▣) Marcq-en-B / Lesaffre - 62,5kt (▣/▣▣▣) LOMME / MORY - 0,02ha - 35kt LOOS / PDTS CHIMIQUES - 0,46ha - 23,8kt		Wambrechies (▣▣) LA BASSEE - 96ha DOUVRIN / SIZIAF EXTENSION - 60ha GIVENCHY / LA BASSEE - 100ha
Zone Industrielle avec réserve foncière	SEQUEDIN 54ha avec difficultés d'appropriation par le port LOOS 25ha avec difficultés d'appropriation par le port	COMINES - PARC SCHUMAN - 63ha		
ZI prévue au SCOT				
Autres			TD2 Bauvin 23,5ha (▣/▣▣▣) - TD9 Emmerin 30ha (▣▣▣) TD13 Deûlemont 14ha (▣/▣▣▣) - TD14 Deûlemont 10ha (▣/▣▣▣) TD15 Deûlemont 5ha (▣/▣▣▣) - TD16 Deûlemont 9ha (▣/▣▣▣) TD17 Deûlemont 50ha (▣) - TD18 Deûlemont 6ha (▣/▣▣▣) TD25 Halluin 22,7ha (▣)	

En majuscule et en gras apparaissent les sites présentant un intérêt majeur, tant du point de vue de leur accessibilité (fluviale, routière et ferroviaire) que de leur pertinence économique et environnementale.

En minuscule apparaissent les sites présentant un intérêt plus limité en raison de leur accessibilité peu performante (▣) ou de leur pertinence économique limitée (▣▣) ou de leur absence de compatibilité avec leur environnement proche (▣▣▣).

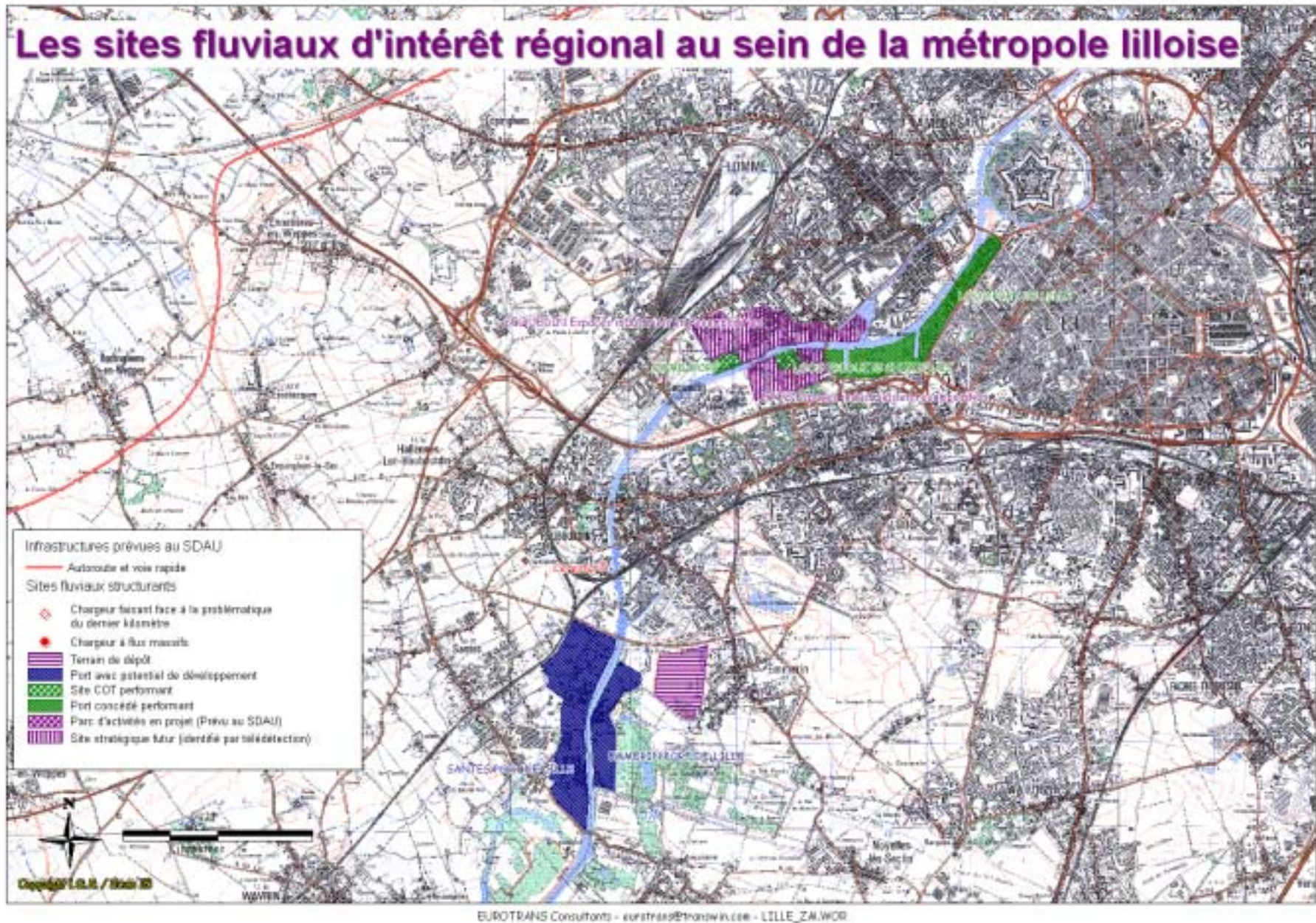
A ce stade, le critère de la pertinence économique n'est pas discriminant pour les sites pour lesquels un potentiel a été identifié.

Sites fluviaux structurants au sein du territoire de Lille Métropole



Copyright L.E.R. / 2008 100

EUROTRANS Consultants - eurotrans@transwin.com - LILLE/WON



2.4.2.5 Lens – Hénin

➤ Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés

Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés ont été présentés en partie 2.2.

Il s'agit :

- D'espaces d'implantation bord à voie d'eau pour la logistique des déchets
- D'une rampe RORO pour les colis lourds et les marchandises unitisées à Dourges
- D'un oléoduc à Harnes pour Noroxo

➤ Analyse géostratégique de localisation

Le secteur dispose d'un équipement structurant dont la mise en service est prévue 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.

En dépit de la date relativement proche de mise en service, la SEM DELTA3 n'a pas souhaité s'exprimer sur les perspectives d'activité de cet équipement structurant, laissant le soin au futur gestionnaire du terminal en cours de constitution de se positionner en matière de développement fluvial.

Le secteur dispose également d'une zone à réserve foncière pour un développement en liaison avec la voie d'eau : Harnes Motte du Bois.

Enfin, d'importantes réserves foncières ont été identifiées dans cette partie du territoire régional, à Noyelles-Godault, à Ostricourt et Carvin... Ces espaces peuvent être intéressants pour le développement à venir de la voie d'eau.

A cela s'ajoute la problématique complémentaire de certains chargeurs éloignés de la voie d'eau, comme NOROXO par exemple. On identifie pour ces chargeurs l'intérêt de solutions permettant de répondre à la problématique du dernier kilomètre.



➤ Les équipements et espaces structurants identifiés

Pour le territoire de Lens - Hénin, on identifie principalement :

- Les installations à développer du port de Harnes, Annay Hydrocarbures et éventuellement Dourges Port Public et Silos, Carvin Silos,
- Le site de Delta 3
- Des réserves foncières existantes à Harnes Motte du Bois (60 ha), ou potentielles à Noyelles-Godault Metaleurop (60 ha), Ostricourt (300 ha), Carvin Est (110 ha) Carvin Ouest (20 ha) Annay sous Lens (55 ha), à développer en fonction des opportunités.

LENS

Cadrage préalable / Lens

Sections étudiées :	Canal de Dunk. à Valenc. de Douai à Bauvin	Section 105 PK 37,25 au PK 53,4	3000T - 16km - 0 écluse	3 882kt en 2001 (VNF)
---------------------	--	---------------------------------	-------------------------	-----------------------

Analyse territoriale de performance et de potentiel des sites de l'arrondissement de Lens

		Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
16 sites et quais fluviaux recensés (BD-133)	Zone Industrielle	Dourges / Port public - 0,33ha - 39,7kt Harnes / Nv Port - 91,8kt Wingles / Port public - 0,42ha - 3,9kt NoyellesSsLens / Port public - 0,35ha - 0kt AnnaySsLens / Port public - 2,1ha - 45kt	Dourges / Silos - 0,098ha - 38kt Carvin / Silos UCC - 0kt Carvin / Silos A1 - 38kt AnnaySsLens / Hydrocarbures - 107kt Pont à Vendin / Ciments - 0,1ha - 5kt AnnaySsLens / Agrégats - 0,86ha - 0kt Pont à Vendin / Bétons - 0,67ha - 0kt Vendin le Vieil / Cha		Ostricourt - 300ha Carvin Est - 110ha Carvin Ouest - 20ha Annay-Sous-Lens 55ha
	Zone Industrielle avec réserve foncière	Harnes / Motte du Bois - 60ha	Noyelles Gdlt / Metaleurop - 60ha - 702kt		
	Zone Industrielle prévue au SCOT	SDAU en cours d'actualisation...			
	Autres	SRAVE : pas d'identification précise de site		TD69 Bauvin - TD70 Meurchin 4,7ha TD71 Harnes ? - TD72 ? 2,6ha - TD73 ? 3,6ha TD74 Harnes 0,7ha - TD75 ? 2,5ha TD76 Courrières 2,5ha - TD77 Courrières 14ha TD78 Courrières 8,7ha - TD79 Evin-Malmaison 3,9ha	

Les sites en Vert et en Gras sont ceux présentant une superficie importante et un trafic important. Ces sites se distinguent par leur niveau actuel élevé de performance.

Les sites en Bleu et en italique sont ceux présentant une superficie importante et un trafic faible. Ces sites se caractérisent par un potentiel de développement sous exploité aujourd'hui.

Les sites en Violet et soulignés sont ceux présentant une superficie intéressante pour le développement d'activités en lien avec la voie d'eau. Leur potentiel pourrait être à valoriser.

Analyse de pertinence des sites

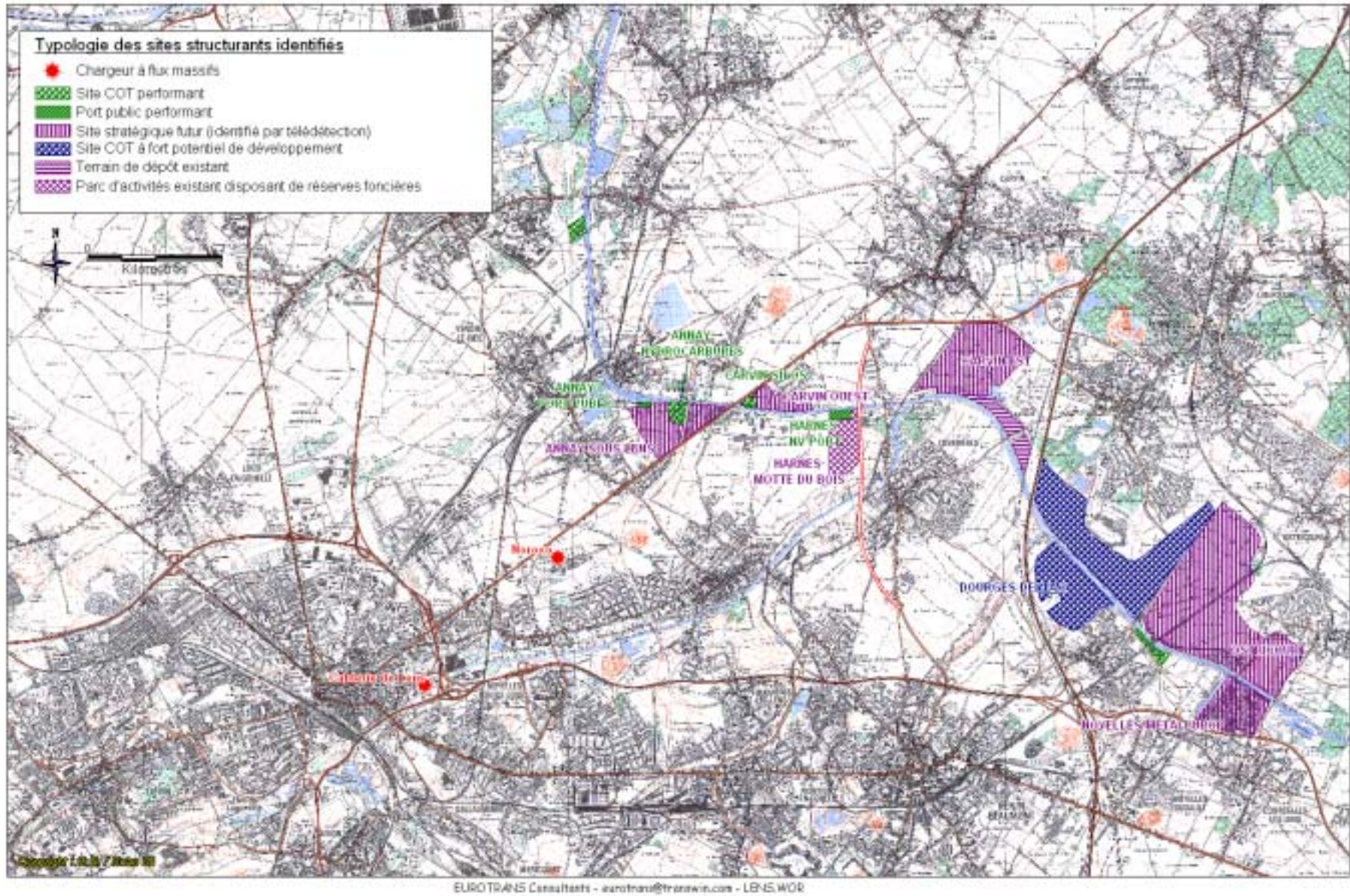
		Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
	Zone Industrielle	DOURGES / PORT PUBLIC - 0,33ha - 39,7kt HARNES / NV PORT - 91,8kt AnnaySsLens / Port public - 2,1ha - 45kt (⌘)	DOURGES / SILOS - 0,098ha - 38kt CARVIN / SILOS A1 - 38kt ANNAY SS LENS / HYDROCARBURES - 107kt Wingles / BP - 182,5kt (⌘) <i>DOURGES / DELTA 3 - 76ha</i>		OSTRICOURT - 300ha CARVIN EST - 110ha CARVIN OUEST - 20ha ANNAY-SOUS-LENS - 55ha
	Zone Industrielle avec réserve foncière	HARNES / MOTTE DU BOIS - 60ha	NOYELLES GDLT / METALEUROP - 60ha - 702kt		
	ZI prévue au SCOT				
	Autres			TD77 Courrières 14ha (⌘) - TD78 Courrières 8,7ha (⌘)	

En majuscule et en gras apparaissent les sites présentant un intérêt majeur, tant du point de vue de leur accessibilité (fluviale, routière et ferroviaire) que de leur pertinence économique et environnementale.

En minuscule apparaissent les sites présentant un intérêt plus limité en raison de leur accessibilité peu performante (⌘) ou de leur pertinence économique limitée (⌘⌘) ou de leur absence de compatibilité avec leur environnement proche (⌘⌘⌘).

A ce stade, le critère de la pertinence économique n'est pas discriminant pour les sites pour lesquels un potentiel a été identifié.

Sites fluviaux structurants au sein de l'arrondissement de Lens



2.4.2.6 Douai

➤ Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés

Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés ont été présentés en partie 2.2.

Il s'agit :

- D'un quai de chargement à Lambres avec équipements de manutention RORO pour l'automobile
- D'espaces d'implantations logistiques en bord à voie d'eau
- D'un quai et d'installations de stockage pour la logistique des engrais
- D'une gare fluviale pour Stora à Corbehem et pour les céréaliers à Arleux
- D'espaces d'implantation bord à voie d'eau pour la logistique des déchets

➤ Analyse géostratégique de localisation

Ce territoire se caractérise par l'absence de port ou quai public performant aujourd'hui. Les principaux sites de transbordement fluvial sont à usage privé (Union Minière à Auby, Stora à Corbehem...).



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.

Dans le sud de ce secteur, on relève également le besoin d'améliorer l'accès à la voie d'eau pour les flux de céréales.

➤ Les équipements et espaces structurants identifiés

Pour le territoire de Douai, on identifie principalement :

- Les installations à optimiser de Union Minière à Auby, Stora à Corbehem, UNEAL à Arleux, Carré à Férin et du port public de Cantin (avec zone d'activités possible sur 37 ha)
- Un projet de plate-forme à engager à Lambres lès Douai sur les réserves foncières proches de Renault et de la ZAC de l'Ermitage (35 ha)

DOUAI

Cadrage préalable / Douai

Sections étudiées :				
Canal de Dunk. à Valenc. de Douai à Bauvin	Section 105 PK 24,48 au PK 35,02	3000T - 16km - 0 écluse		3 882kt en 2001 (VNF)
Canal de Dunk. à Valenc. de Corbehem à Douai	Section 104	3000T - 6km - 2 écluses		4 095kt en 2001 (VNF)
Canal de Dunk. à Valenc. d'Arleux à Corbehem	Section 103	3000T - 9km - 1 écluse		3 723kt en 2001 (VNF)
Canal de Dunk. à Valenc. d'Etrun à Arleux	Section 102	3000T - 14km - 0 écluse		3 883kt en 2001 (VNF)
Scarpe d'Arras à Corbehem	Section 120	350T - 23km - 9 écluses		72kt en 2001 (VNF)
Scarpe de Douai à Mortagne	Section 121	350T - 38km - 6 écluses		0kt en 2001 (VNF)

Analyse territoriale de performance et de potentiel des sites du secteur de Douai

	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
12 sites et quais fluviaux recensés (BD-133)	Zone Industrielle Cantin / Port public - 0,01ha - 36,4kt Aubigny au Bac / Port public - 10,3kt Douai / CCI Port - 0,35ha - 13,2kt Hem Lenglet / Port public - 0,6ha - 0kt Auby / Port public - 0kt Raches / Port public - 0kt	Auby / Union Minière - 320kt Corbehem / Stora - ? - 402kt Arleux / Silos - 0,1ha - 94kt Férin / Carré - 30,4kt Douai / Bétons - 1,1kt		Port / Lambres-Les-Douai (35ha) Zone portuaire / Cantin (37ha) Corbehem en Douaisis (Friche)
Zone Industrielle avec réserve foncière	ZAC Renault / Lambres ZAC de l'Ermitage / Lambres (30ha)			
Zone Industrielle prévue au SCOT	SCOT en cours. PLU des communes en vigueur actuellement.			
Autres	SRAVE : usage de la voie d'eau pour pré- et post-acheminement dans l'automobile. Besoin d'un quai de transfert pour vracs sur grand gabarit.		TD80 Auby 11,6ha - TD81 Auby 0,6ha - TD82 Fliers en E 4,6ha TD83 Lambres 3,5ha - TD85 Courchelettes 10,4ha - TD86 Cantin 3,1ha TD87 Arleux 11,7ha - TD88 Arleux 11,8ha - TD89 Palluel 1,4ha TD90 Aubigny-au-Bac 11,6ha - TD91 Aubigny-au-Bac 15,9ha - TD92 Fre	

Les sites en Vert et en Gras sont ceux présentant une superficie importante et un trafic important. Ces sites se distinguent par leur niveau actuel élevé de performance.

Les sites en Bleu et en italique sont ceux présentant une superficie importante et un trafic faible. Ces sites se caractérisent par un potentiel de développement sous exploité aujourd'hui.

Les sites en Violet et soulignés sont ceux présentant une superficie intéressante pour le développement d'activités en lien avec la voie d'eau. Leur potentiel pourrait être à valoriser.

Analyse de pertinence des sites

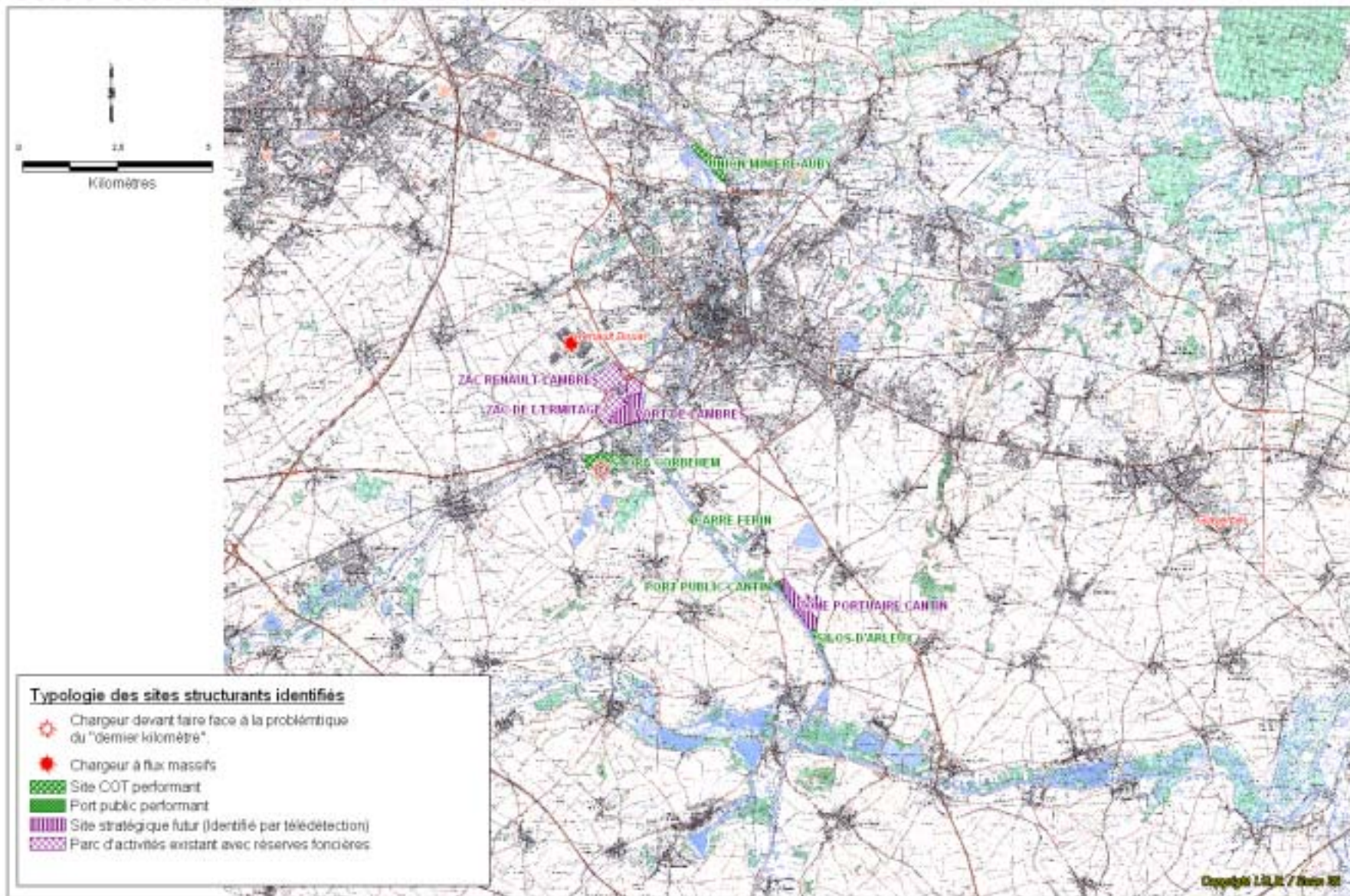
	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
Zone Industrielle	PORT PUBLIC / Cantin - 0,01ha - 36,4kt	UNION MINIERE / Auby - 320kt STORA / Corbehem - 402kt SILOS / Arleux - 0,1ha - 94kt CARRE / Férin - 30,4kt		PORT / LAMBRES-LES-DOUAI (35ha) ZONE PORTUAIRE / Cantin (37ha)
Zone Industrielle avec réserve foncière	ZAC RENAULT / Lambres ZAC DE L'ERMITAGE / Lambres (30ha)			
ZI prévue au SCOT				
Autres				

En majuscule et en gras apparaissent les sites présentant un intérêt majeur, tant du point de vue de leur accessibilité (fluviale, routière et ferroviaire) que de leur pertinence économique et environnementale.

En minuscule apparaissent les sites présentant un intérêt plus limité en raison de leur accessibilité peu performante (P) ou de leur pertinence économique limitée (PE) ou de leur absence de compatibilité avec leur environnement proche (PP).

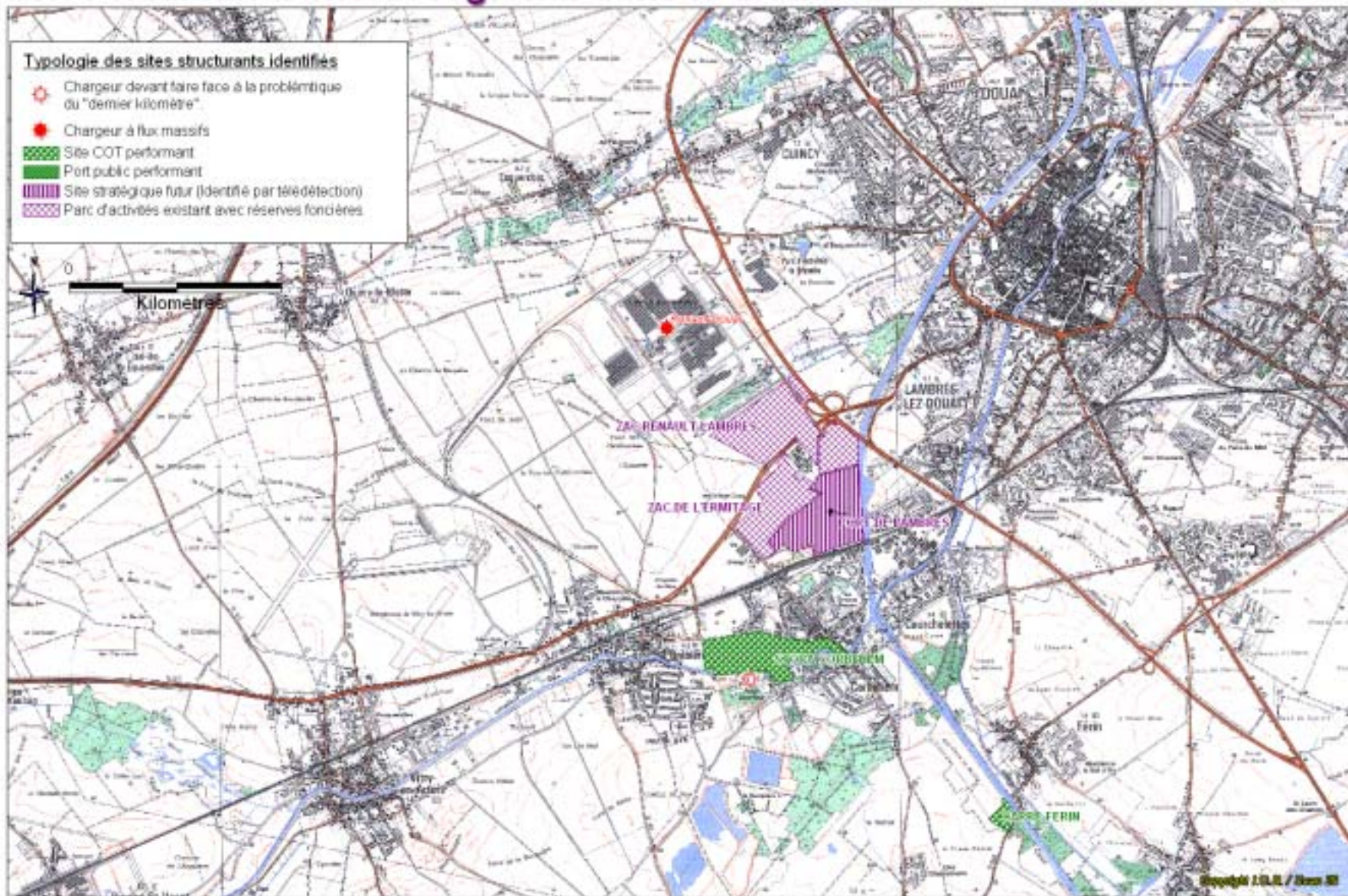
A ce stade, le critère de la pertinence économique n'est pas discriminant pour les sites pour lesquels un potentiel a été identifié.

Sites fluviaux structurants au sein du Douaisis



EUROTRANS Consultants - eurotrans@transwin.com - BOUAIWOR

Sites fluviaux d'intérêt régional dans le Douaisis



2.4.2.7 Valenciennes

➤ Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés

Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés ont été présentés en partie 2.2. Il s'agit :

- D'espaces d'implantation et de services logistiques en bord à voie d'eau au Sud de l'agglomération
- De quais de transbordement à Bouchain
- D'installations permettant d'augmenter les capacités de traitement de trafics conteneurs

➤ Analyse géostratégique de localisation

Le Valenciennois bénéficie aujourd'hui de nombreux ports et sites fluviaux privatifs performants. Cependant, l'ensemble de ces sites dispose de réserves de capacité limitées, en raison de leur proximité du tissu urbanisé et de leur incapacité à s'étendre davantage.

Certaines fonctionnalités sont plus particulièrement concernées par cette problématique, comme le transbordement de conteneurs sur la voie d'eau. C'est aujourd'hui l'opérateur CCES à Prouvy qui offre ce type de prestation. L'exiguïté de son terrain ne devrait pas lui permettre de développer davantage son trafic.

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 les projets de parcs d'activités recensés et les terrains de dépôts identifiés, **présentent un intérêt plus limité.** La proximité de la frontière avec la Belgique, de ses infrastructures et de ses opérateurs de transport, absorbe la demande de transport émanant de ce secteur de l'arrondissement. Ainsi, il n'apparaît pas de besoin fort en équipement de transport dans ce secteur.

Le besoin identifié d'espace dans le sud de l'agglomération n'a pas trouvé de réponse à ce stade et nécessite des investigations supplémentaires, en coordination avec les autorités locales.

Compte tenu de cette problématique particulière d'adaptation de l'offre à la demande d'espace situé en bord à voie d'eau, un intérêt particulier doit être accordé à toutes les emprises industrielles actuelles – comme celle de L.M.E. – qui pourraient constituer à terme une réserve foncière intéressante.

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. Ces entreprises présentent un potentiel de trafic intéressant pour le mode fluvial, à condition de pouvoir l'attirer. Des solutions sont à rechercher pour leur permettre de recourir à la voie d'eau comme solution de transport alternative.

➤ Les équipements et espaces structurants identifiés

Douze sites fluviaux se distinguent par leur caractère stratégique au sein du Valenciennois.

Trois d'entre eux sont concédés à la **CCI de Valenciennes** et se situent à **Bouchain** (extrême sud du Valenciennois), à **St Saulve** et à **Rouvignies**. Rouvignies est le seul site équipé pour le transbordement de colis lourd dans cette partie de la région. Cette « spécificité » justifie l'intérêt stratégique de ce site en dépit d'un trafic actuellement très faible.

Le site occupé actuellement par l'entreprise **L.M.E.** affiche un bon niveau de performance, avec près de 200 000 tonnes manutentionnées en 2001. A long terme, ce site constitue une réserve foncière non négligeable pour le développement de nouvelles activités en lien avec le fluvial.

Certains sites, bien que pouvant être considérés comme performants aujourd'hui, n'ont pas été retenus comme sites stratégiques futurs : CCES Prouvy, le site concédé à la CCI de Valenciennes à Valenciennes... Cette situation s'explique par leur accessibilité routière de mauvaise qualité, leur proximité du tissu urbain et leur exigüité.

En aval de Valenciennes, en bord à voie d'eau, deux zones d'activités en projet (prévues au SCOT de l'arrondissement) présentent un intérêt pour le développement du fluvial. Il s'agit de l'extension de la **ZI N°4 à St Saulve** et du projet de parc d'activité sur la commune de **Fresnes-sur-Escaut**, à l'extrême nord du territoire étudié.

Du fait de sa faible accessibilité, le projet de Parc d'Activité Logistique de Denain (P.A.L.D. 90ha) n'a pu être retenu dans cette sélection.

Plusieurs **terrains de dépôts situés le long de l'Escaut**, pourraient être utilisés comme sites de manutention fluviale. Bien situés, ces terrains bénéficient en outre d'une bonne accessibilité routière et, dans certains cas, d'une desserte ferroviaire. La majorité de ces terrains de dépôts est localisée en aval de Valenciennes.

Plusieurs espaces bien situés sur les communes de Bruay-sur-l'Escaut / St Saulve et Vicq pourraient également être retenus comme réserves foncières.

Pour le territoire du Valenciennois, on identifie principalement :

- **Les installations à optimiser et à aménager de Bouchain, Saint-Saulve et Trith LME,**
- **L'installation fluviale à potentiel de développement de Rouvignies (Rampe RORO)**
- **La zone industrielle (prévue au SCOT) de Bruay – St Saulve (24 ha)**
- **Des réserves foncières à Fresnes (Parc), Vicq (64 ha), Bouchain et sur les terrains de dépôt de Thiant (62 ha), Vicq (53 ha), Thivencelle (33 ha), Bouchain (49 ha).**

VALENCIENNES

Cadrage préalable / Valenciennes

Sections étudiées :				
Escaut d'Etrun à Valenciennes	Section 101 - PK 2,93 (Bouchain) à 20,485	3000T - 27km - 4 écluses		4 151 kt en 2001 (VNF)
Escaut de Condé à Valenciennes	Section 115	1350T - 6km - 2 écluses		4 573 kt en 2001 (VNF)
Escaut de Condé à Mortagne	Section 116	1350T - 13km		4 575 kt en 2001 (VNF)
Escaut de Mortagne à la frontière	Section 117	1350T - 2km		4 570 kt en 2001 (VNF)

Analyse territoriale de performance et de potentiel des sites de l'arrondissement de Valenciennes

	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
18 sites et quais fluviaux recensés (BD-133)	Bouchain / CCI Val. - 0,37ha - 163kt Denain / CCI Val. - 1,5ha - 102kt St Saulve / CCI Val. - 6,6ha - 103,7kt Valenciennes / CCI Val. - 0,24ha - 103,5kt <i>Rouvignies RoRo / CCI Val. - 0,53ha - 25kt</i> <i>Denain Q Cacheux / CCI Val. - 0,27ha - 0kt</i>	Prouvy / CCES - 6ha - 207,6kt Trith St Léger / L.M.E. - 0,3ha - 191kt Thiant / Ethernit - 35,5kt Neuville/E / Silos - 0,29ha - 20,5kt Prouvy / Lesaffre - 12kt Rouvignies / Silos - 26kt Trith StLéger / Manugesteam - 0,13ha - 3,3kt <i>Mortagne / Delquignies -</i>		Bruay St-Saulve / ZI N°4 (Friche Vallourec ?) Vicq - 64ha Bouchain - ?
Zone Industrielle avec réserve foncière	ZI Bruay St-Saulve (Friche)			
Zone Industrielle prévue au SCOT	ZI Bruay St-Saulve (Extension de 24ha) Denain / P.A.L.D. - 90ha ZI en projet à Fresnes "Parc"			
Autres	SRAVE : intérêt identifié pour la réalisation d'aménagements dans les parcs d'activités de Denain, de Fresnes, de St Saulve et de Prouvy.		TD95 Etrun 8,5ha - TD96 Hordain 6,2ha - TD97 Bouchain 27ha - TD98 Bouchain 22ha TD100 Douchy 3ha - TD101 Thiant 62ha - TD102 Trith 12ha - TD103 Trith 4,6ha TD104 Val. 20ha - TD105 Val. 9,7ha - TD106 Vicq 15.5ha - TD107 Vicq 13.3ha TD108 Thivencelle 32.9	

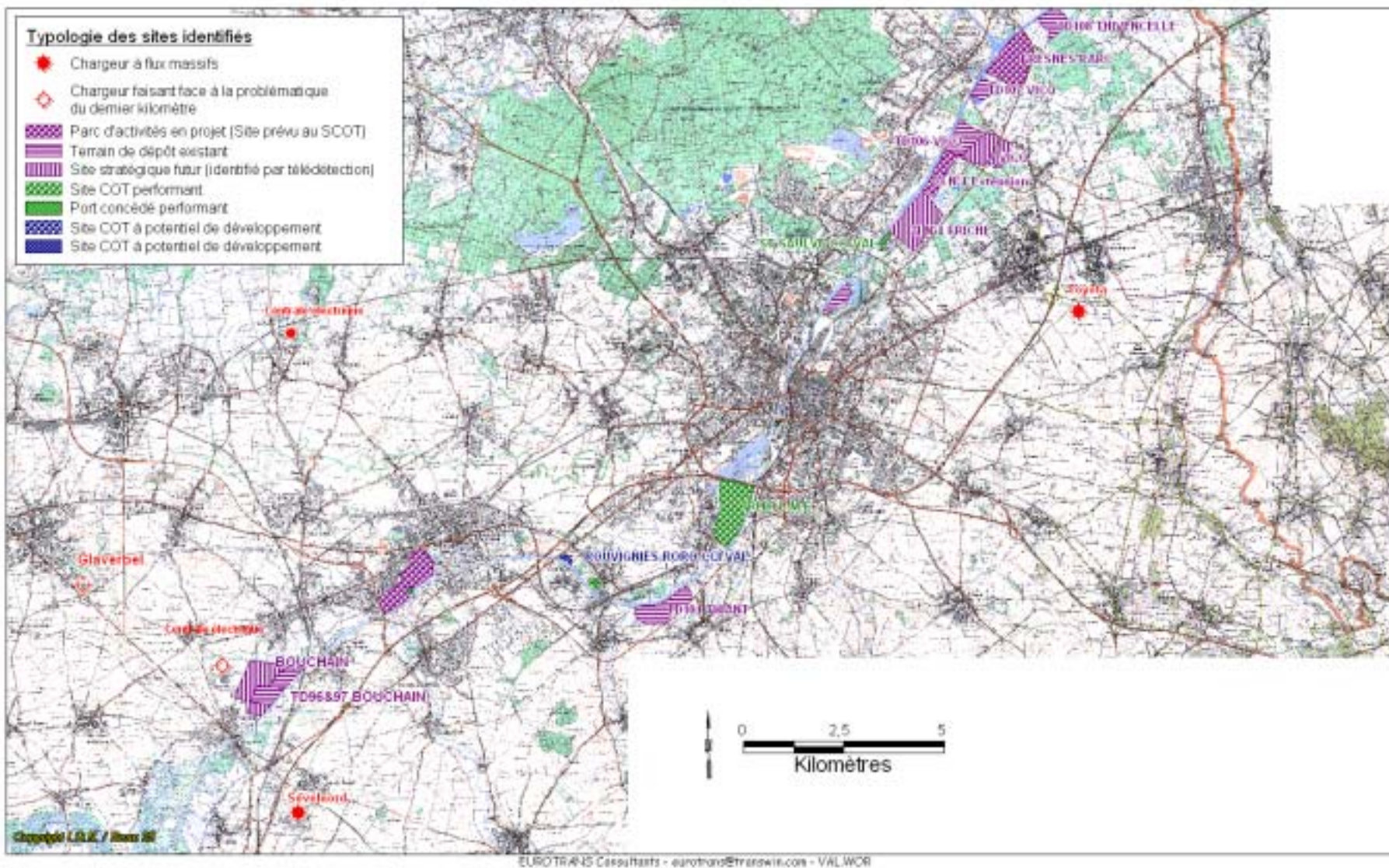
Les sites en Vert et en Gras sont ceux présentant une superficie importante et un trafic important. Ces sites se distinguent par leur niveau actuel élevé de performance.
 Les sites en Bleu et en italique sont ceux présentant une superficie importante et un trafic faible. Ces sites se caractérisent par un potentiel de développement sous exploité aujourd'hui.
 Les sites en Violet et soulignés sont ceux présentant une superficie intéressante pour le développement d'activités en lien avec la voie d'eau. Leur potentiel pourrait être à valoriser.

Analyse de pertinence des sites de l'arrondissement de Valenciennes

	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
Zone Industrielle	BOUCHAIN / CCI VAL. - 0,37ha - 163kt Denain / CCI Val. - 1,5ha - 102kt (■) ST SAULVE / CCI VAL. - 6,6ha - 103,7kt Valenciennes / CCI Val. (■/■■■■) <i>ROUVIGNIES RORO / CCI VAL. - 0,53ha - 25kt</i>	Prouvy / CCES - 6ha - 207,6kt (■/■■■■) TRITH / L.M.E. - 0,3ha - 191kt <i>Mortagne / Delquignies - 80ha - 9,3kt (■/■■■)</i> Sites privés : Prouvy / Malteries - 101kt (■/■■■■)		BRUAY ST SAULVE / ZI N°4 (Friche Vallourec ?) VICQ - 64ha BOUCHAIN - 84 ha
Zone Industrielle avec réserve foncière				
ZI prévue au SCOT	ZI BRUAY ST-SAULVE (Extension de 24ha) Denain / P.A.L.D. - 90ha (■/■■■■) FRESNES "PARC"			
Autres			TD101 THIAN 62ha - TD106 VICQ 40ha - TD107 VICQ 13.3ha TD108 THIVENCELLE 32.9ha - TD97 BOUCHAIN 27ha - TD98 BOUCHAIN 22ha TD104 Val. 20ha (■)	

En majuscule et en gras apparaissent les sites présentant un intérêt majeur, tant du point de vue de leur accessibilité (fluviale, routière et ferroviaire) que de leur pertinence économique et environnementale.
 En minuscule apparaissent les sites présentant un intérêt plus limité en raison de leur accessibilité peu performante (■) ou de leur pertinence économique limitée (■■) ou de leur absence de compatibilité avec leur environnement proche (■■■■).
 A ce stade, le critère de la pertinence économique n'est pas discriminant pour les sites pour lesquels un potentiel a été identifié.

Les sites fluviaux structurants du Valenciennois



2.4.2.8 Cambrai

➤ Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés

Les besoins d'espaces et d'équipements identifiés ont été présentés en partie 2.2.

Il s'agit :

- D'espaces d'implantation logistiques bord à voie d'eau
- D'installations de stockage pour les engrais
- D'installations de manutention automatisée à Escaudoeuvres
- D'une gare fluviale (non localisée) au confluent du canal de St Quentin avec le canal à grand gabarit

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.

➤ Les équipements et espaces structurants identifiés

Pour le territoire de Cambrai, le principal équipement potentiel est lié à la réalisation du Canal Seine-Nord et de projets connexes de parcs logistiques et de sites de ferroutage.

Il s'agit du site de Marquion à créer au bord du canal Seine-Nord à proximité de l'A26 (surface totale 1650 ha).

CAMBRAI

Cadrage préalable / Cambrai

Sections étudiées :	Section	Port	Capacité
Canal du Nord de Etricourt-Manancourt à Arleux	Section 213	600T - 30km - 8 écluses	3 560kt en 2001 (VNF)
Escaut de Cambrai à Etrun	Section 202	350T - 13km - 4 écluses	416kt en 2001 (VNF)
Canal de St Quentin de Honnecourt / Escaut à Cambrai	Section 217	350T - 26km - 18 écluses	289kt en 2001 (VNF)

Analyse territoriale de performance et de potentiel des sites du secteur de Cambrai

	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
18 sites et quais fluviaux recensés (BD-133)	Marquion / Port public - 0,58ha - 149,8kt Inchy-en-Artois / Port public - 0,264ha - 40kt Thun-St-Martin / Port public dit d'luwy - 0,16ha - 0kt	Rue des Vignes / Silos - 0,024ha - 80kt Masnières / Verreries - 0,12ha - 34,5kt <i>Havrincourt / Rampe Carré - 20,3kt</i> <i>Masnières / Silos - 0,13ha - 19kt</i> Banteux / Gare d'eau - 1kt Noyelles sur Escaut / Silos - 0,03ha - 0kt Proville / Bétons - 0,4ha - 0kt H		Proville - 160ha Marquion - 1650ha
Zone Industrielle avec réserve foncière	Absence de parc avec réserves foncières situé bord à voie d'eau. Parc de Masnières entièrement commercialisé. Extension prévue de ce parc à l'écart de la voie d'eau.			
Zone Industrielle prévue au SCOT	SDAU ancien et restrictif (communes). Procédure d'élaboration du SCOT non entamée.			
Autres	Enjeu identifié au niveau de Marquion en lien avec la réalisation de Seine-Nord.		TDC1 Palluel / 0,8ha - TDC2 Sauchy / 2ha - TDC3 Sauchy / 0,84ha TDC4 Sauchy / 2ha - TDC5 Sauchy / 3,8ha - DC6 Sauchy / 1,6ha TDC7 Sauchy / 2,4ha - TDC8 Sains / 2,1ha - TDC9 Sains / 2ha TDC10 Inchy / 3ha - TDC11 Inchy / 1ha - TDC12 Moeuvres / 1ha TDC13	

Les sites en Vert et en Gras sont ceux présentant une superficie importante et un trafic important. Ces sites se distinguent par leur niveau actuel élevé de performance.

Les sites en Bleu et en italique sont ceux présentant une superficie importante et un trafic faible. Ces sites se caractérisent par un potentiel de développement sous exploité aujourd'hui.

Les sites en Violet et soulignés sont ceux présentant une superficie intéressante pour le développement d'activités en lien avec la voie d'eau. Leur potentiel pourrait être à valoriser.

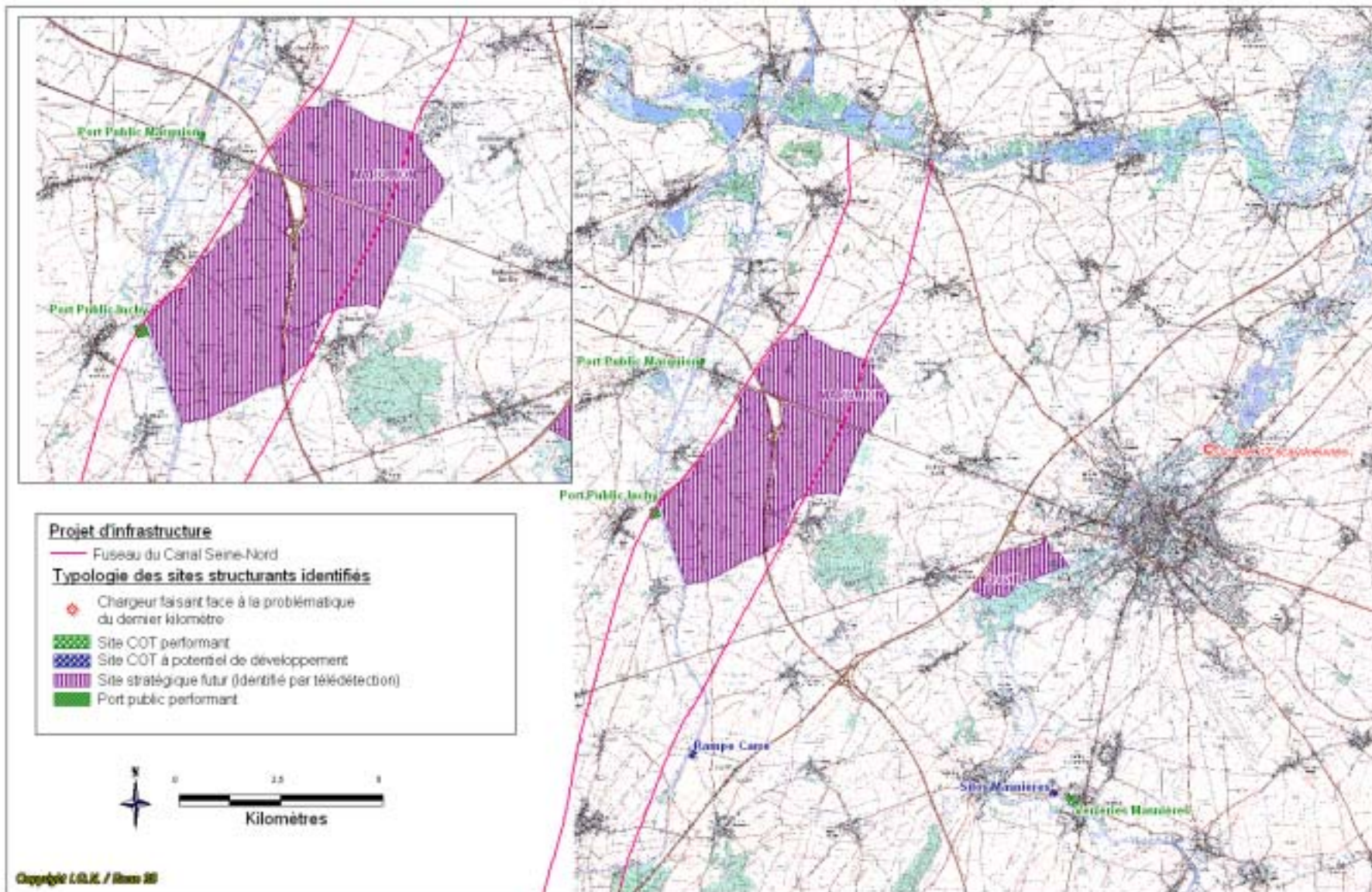
Analyse de pertinence des sites

	Ports	Cot	Dépôts	Teledetection
Zone Industrielle	Marquion / Port public - 0,58ha - 149,8kt (■) Inchy-en-Artois / Port public - 0,264ha - 40kt (■)	Rue des Vignes / Silos - 0,024ha - 80kt (■■■ = espace!) Masnières / Verreries - 0,12ha - 34,5kt (■/■■■) <i>Havrincourt / Rampe Carré - 20,3kt (■)</i> <i>Masnières / Silos - 0,13ha - 19kt (■/■■■)</i>		Proville - 160ha (■/■■■) MARQUION - 1650ha
Zone Industrielle avec réserve foncière				
ZI prévue au SCOT				
Autres				

En majuscule et en gras apparaissent les sites présentant un intérêt majeur, tant du point de vue de leur accessibilité (fluviale, routière et ferroviaire) que de leur pertinence économique et environnementale.

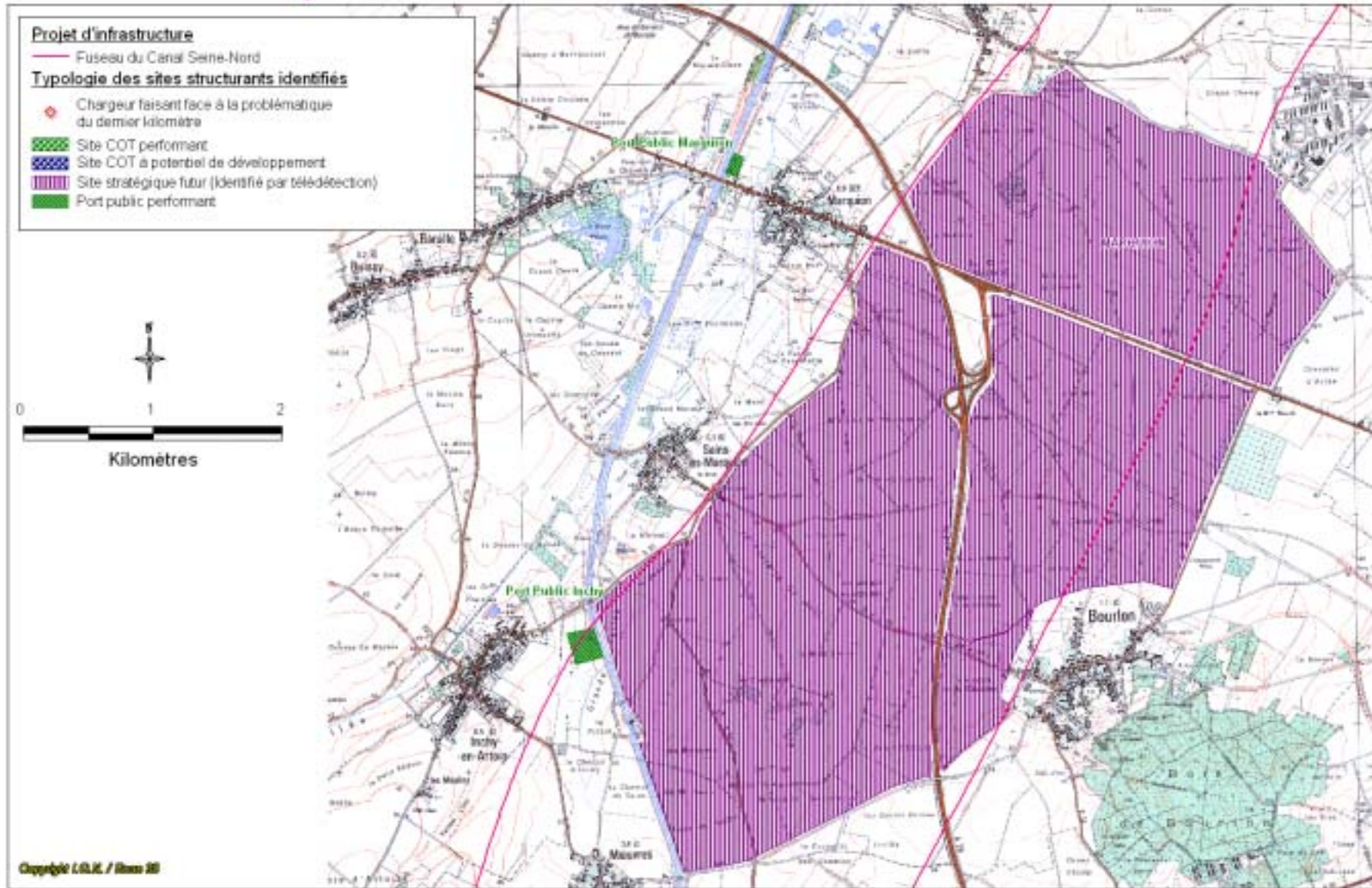
En minuscule apparaissent les sites présentant un intérêt plus limité en raison de leur accessibilité peu performante (■) ou de leur pertinence économique limitée (■■■) ou de leur absence de compatibilité avec leur environnement proche (■■■).

Sites fluviaux structurants au sein du territoire du Cambrésis



EUROTRANS Consultants - eurotrans@transwin.com - Cambrai, WOP

Site d'intérêt régional au sein du territoire du Cambrésis



3. LES DETERMINANTS DU SCHEMA D'ORGANISATION

3.1 LES TENDANCES LOURDES D'EVOLUTION DE L'ACTIVITE FLUVIALE

3.1.1 Une tendance structurelle à la baisse des flux industriels massifs

La région compte une importante industrie de produits semi-finis dont le tissu ne se renouvellera pas en raison d'un repositionnement structurel de l'Europe vers les activités plus technologiques et tertiaires. Il s'en suivra nécessairement une chute des trafics massifs de vracs industriels transportés par voie d'eau, évalués à 2 millions de tonnes par an sur les 6,7 millions actuels de la voie d'eau en Nord Pas de Calais.

3.1.2 L'émergence de filières en développement (matériaux, déchets..)

Les deux principales filières de développement du trafic fluvial sont les matériaux (en raison de la diminution des autorisations d'exploitation des carrières et rivières) et dans une certaine mesure les déchets. Ces trafics ne suffiront pas à compenser totalement les pertes de flux industriels à prévoir d'ici 2020.

3.1.3 Une tendance à la hausse des flux de produits manufacturés

Les flux de produits manufacturés devraient doubler d'ici 2020. Il en est de même de certains flux de produits chimiques et dans une proportion moindre des produits alimentaires. Tous ces trafics de marchandises seront transportés en remorque ou conteneur intermodal pour lesquels les parts de marché de la voie d'eau sont aujourd'hui relativement faibles.

3.1.4 L'importance de la localisation industrielle et logistique sur le transfert modal

La localisation de l'unité industrielle ou logistique est déterminante quant à sa capacité à utiliser un mode alternatif à la route. Le transport amont ou aval à la voie d'eau, le coût de la rupture de charge sont préjudiciables à l'usage de la voie d'eau. Le développement d'espaces économiques très proches des quais est un déterminant essentiel du transfert modal. Plusieurs industries à flux massifs tels que Roquette, Stora, Noroxo, Toyota limitent leur trafic fluvial en raison de leur éloignement du grand gabarit. D'autres comme Renault Douai gagneraient à disposer d'équipements adaptés de proximité.

3.1.5 La place réduite du « combiné » fluvial dans la desserte maritime régionale

Le trafic de conteneurs transportés par la voie fluviale vers les ports du Nord est en croissance continue. Il reste limité notamment vers Dunkerque si l'on considère un trafic régional total de conteneurs annuel de l'ordre de 350 000 EVP. Le relèvement des ponts et le développement attendu du trafic conteneurs du port de Dunkerque permettent d'envisager un accroissement du trafic régional acheminé par voie fluviale. Encore faut-il veiller à sa compétitivité en matière de coût de manutention. Cela passe par une discrimination positive en faveur de la manutention de conteneurs «fluviaux» par rapport à la route (tarifs..) et par l'adoption de nouvelles techniques de manutention et de transport (RoRo...) permettant de diminuer les coûts de la rupture de charge maritime. Des barges RoRo vers Lille pourraient constituer le prolongement du développement du cabotage maritime européen.

3.1.6 La faible valorisation du potentiel d'activité logistique régional

L'activité logistique de la région est en baisse si l'on considère l'évolution des permis de construire d'entrepôts. Elle reste de plus centrée sur la logistique industrielle ou de distribution régionale et le nombre de centres de distribution rayonnant sur un territoire européen d'importance est très réduit. La capacité d'entreposage régionale reste localisée le long de l'A1 plus proche de solutions routières que fluviales (hormis Dourges et Lille). La logistique représente pourtant une importante source d'emplois.

3.2 UN ENVIRONNEMENT HAUTEMENT CONCURRENTIEL

3.2.1 La forte concurrence belge et autoroutière sur la logistique d'exportation

L'organisation actuelle de la logistique internationale privilégie la consolidation des flux sur des plates-formes situées en Belgique ou aux Pays-Bas, et rarement en France. La desserte de ces plates-formes depuis le Nord – Pas de Calais se fait essentiellement par route et le transport fluvial est encore assez peu utilisé.

3.2.2 La force du modèle belge de commercialisation de quais et espaces logistiques

Le mode de gestion des quais et ports fluviaux en Belgique est centré sur la gestion foncière, tandis que les opérations sont réalisées par des opérateurs privés. Cette gestion permet une valorisation de l'ensemble du « bord à voie d'eau ». Les nouveaux quais sont financés par d'importantes subventions (jusqu'à 80%), avant d'être reloués au privé à un prix d'autant plus avantageux qu'il génère du trafic fluvial.

3.3 LES ATTENTES DES AGGLOMERATIONS ET LES EVOLUTIONS FONCIERES

3.3.1 Le besoin de planifier à long terme le développement d'espaces économiques

La part réservée aux fonctions logistiques en bord à voie d'eau dans les schémas d'aménagement est assez faible (Delta3, Harnes). On identifie le besoin d'une politique d'accompagnement des agglomérations sur l'aménagement et l'exploitation de zones logistiques en bord à canal. Il est également opportun de favoriser l'émergence de nouvelles zones à des lieux stratégiques de convergence des flux.

3.3.2 Le besoin d'offrir des solutions intermodales fluviales sur chaque territoire

Dans un contexte de congestion routière croissante et de prise en considération des nuisances générées par le transport routier, on identifie le besoin de pouvoir disposer, dans chaque bassin d'emploi, d'une solution de transfert modal dans le prolongement des orientations marchandises de Plans de déplacements urbains.

3.4 LES ATTENTES DES CHARGEURS ET TRANSPORTEURS

3.4.1 Le besoin de mieux identifier les solutions fluviales et d'implantation

L'offre de transport fluvial et d'espaces bord à voie d'eau est assez mal connue. On identifie notamment le besoin de faire connaître l'ensemble des réserves foncières bord à voie d'eau pour des grands projets d'implantations ou des implantations individuelles en bord à quai.

3.4.2 Le besoin de faciliter l'accès terminal au canal

Pour de nombreux chargeurs qui ne disposent pas d'un accès direct au grand gabarit (Roquette, Stora, EDF Bouchain, Noroxo...), l'intérêt économique du transport fluvial est réduit par le besoin d'utiliser le transport routier sur les derniers kilomètres. Le montage de projets permettant de faciliter l'accès direct de ces chargeurs au bord à canal est important pour le transfert modal de ces flux massifs.

3.4.3 Le besoin de gagner en productivité de chargement et déchargement

Le besoin de systèmes de manutention rapides et peu coûteux ne concerne pas que les flux massifs et traditionnels. Pour réussir à développer ses trafics de marchandises diverses, la voie d'eau doit pouvoir favoriser le transfert horizontal ou automatisé d'unités de charges permettant de limiter l'utilisation de portiques ou de grues chers en exploitation.

3.4.4 Le besoin d'équipements et de services multimodaux rail-voie d'eau

La demande de transport des chargeurs concerne des destinations variées et diffuses dont certaines sont inaccessibles au fluvial faute de canaux. Dans un souci de productivité logistique, l'important est pour eux de concentrer leurs flux sur des sites multimodaux capables d'utiliser différents moyens de transport. Ils sont particulièrement ouverts à toute solution leur permettant de se repositionner sur le rail en cas de renouveau du service offert par ce mode de transport dans le prolongement de l'application des directives européennes.

3.4.5 Le besoin d'opérateurs capables d'offrir des services intégrés

Dans un contexte d'externalisation de la logistique et de pression sur les coûts de transport, les chargeurs sont à la recherche de prestataires capables d'offrir un service complet d'organisation de transport et de prestations logistiques (transport terrestre, stockage, groupage). Cette offre est actuellement limitée (Port de Lille, CCES) et l'on identifie l'intérêt de favoriser leur développement en réseau et les implantations de nouveaux opérateurs.

3.5 LES ATTENTES DES GESTIONNAIRES DE PORTS ACTUELS ET POTENTIELS

3.5.1 Le besoin de cohérence et de consolidation de l'offre portuaire régionale

L'offre portuaire régionale se caractérise par la quantité et la grande diversité des sites (133) et des gestionnaires (75). Pour les ports publics, l'offre de services est très inégale et peu lisible. Les sites privés sont essentiellement occupés par des industriels. Les professionnels du transport et de la logistique capables d'offrir un service intégré à l'échelle du réseau eurorégional sont peu nombreux.

3.5.2 Le besoin de favoriser l'émergence d'un réseau de ports publics

Le développement de l'activité fluviale régionale sur des trafics à valeur ajoutée (conteneurs) nécessite de disposer, dans chaque agglomération, de ports proches des chargeurs et bien équipés. La constitution d'un réseau de ports publics permettrait de consolider les trafics et d'éviter les concurrences stériles, tout en leur conférant une surface financière suffisante.

3.5.3 Le besoin de faciliter l'implantation en bord à canal de transporteurs

Les sites en bord à canal sont occupés en priorité par des gros chargeurs et des collectivités publiques. L'implantation de prestataires logistiques et de transporteurs permettrait d'attirer des nouvelles compétences et de nouveaux services sur le transport fluvial, comme cela se pratique dans les ports flamands et wallons.

3.6 LES ATTENTES DES PARTENAIRES DE LA VOIE D'EAU

3.6.1 Le transport fluvial comme facteur de développement durable

L'objectif majeur des partenaires institutionnels de la voie d'eau est de contribuer à une augmentation du transfert modal vers la voie d'eau dans une perspective de réduction des nuisances et des congestions routières. On identifie de plus un intérêt diffus pour affirmer la vocation logistique régionale et favoriser l'emploi dans ce secteur en limitant les nuisances.

3.6.2 Favoriser un bon retour de l'investissement public dans le fluvial

La Voie d'Eau va bénéficier d'importants financements publics consentis dans le cadre du Contrat de Plan Etat – Région 2000 – 2006. Le retour sur investissement attendu passera nécessairement par une évolution de l'offre de service de la voie d'eau. Les progrès enregistrés dans ce secteur durant ces dernières années ont été mis en œuvre par les ports les plus dynamiques comme Lille qui sont devenus transporteurs fluviaux et prestataires logistiques. L'important est de poursuivre dans cette voie en facilitant le développement d'exploitants portuaires intégrés.

3.6.3 Faciliter l'accès terrestre et le développement des sites bord à voie d'eau

La localisation en bord à voie d'eau des activités économiques favorise le recours au transport fluvial. L'aménagement de nouveaux espaces économiques en bord à voie d'eau notamment dans les métropoles les plus denses comme Lille et Valenciennes est particulièrement opportun. Une bonne maîtrise foncière des espaces économiques en bord à canal en vue d'aménagement de nouveaux sites portuaires est pertinente pour attirer des activités logistiques qui se localisent aujourd'hui en bord d'autoroute.

3.6.4 Préparer les infrastructures portuaires à la réalisation de Seine - Nord

La réalisation du Canal à grand gabarit Seine – Nord, dont la réalisation n'est pas prévue avant 15 ans, devrait modifier en profondeur l'organisation régionale des transports fluviaux, en renforçant les transports vers le Bassin Parisien et l'activité de transit. Il importe d'anticiper ces évolutions en identifiant dès à présent la réalisation d'équipements structurants à proximité du débouché de ce futur canal, qui constitue par ailleurs la zone sud de convergence des flux traversant la région.

3.6.5 Adapter la gestion portuaire aux perspectives de décentralisation

Au-delà du changement de propriétaire que cela implique, l'important est de pouvoir bâtir en aval, un nouveau modèle économique d'exploitation des ports et parcs logistiques fluviaux existants ou à créer.

Pour les ports les plus importants situés au cœur de bassins de population ou de production denses, on identifie bien l'intérêt de structures capables de réunir les acteurs territoriaux et de réaliser la capitalisation initiale de nouvelles activités filialisées d'un intérêt général en matière de transfert modal et d'emploi.

Pour les autres ports et sites fluviaux, la relation contractuelle avec un délégataire²³ doit être basée sur une convention d'occupation guidée par des objectifs simples d'activité, d'équilibre économique et de transfert modal. Le coût d'occupation doit être basé sur le prix du marché diminué des éventuelles charges liées à l'exercice des obligations de développement et de transfert modal. L'important en Nord - Pas de Calais est de se rapprocher des pratiques mises en œuvre en Belgique.

²³ Profils de délégataires présentes au paragraphe précédent

4. LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU SCHEMA

L'objectif du schéma d'organisation est d'identifier et de planifier l'ensemble des orientations et des aménagements à réaliser pour permettre aux ports fluviaux de jouer pleinement leur rôle de pôles économiques et environnementaux forts au service du territoire régional.

Ce rôle économique et environnemental majeur revêt principalement deux composantes :

- 1. La contribution au transfert modal des transports de marchandises ;**
- 2. Le développement de pôles d'activité économique bord à voie d'eau centrés sur la logistique internationale (Centres de Distribution Européens).**

Son ambition est de faire des ports intérieurs les points forts de la chaîne de transport fluvial, en favorisant la réalisation de nouveaux équipements, l'offre de nouveaux services, et le développement des offres d'implantations.

En terme de communication, le schéma d'aménagement et d'organisation pourra s'appuyer sur une représentation cartographique synthétique des enjeux et des orientations propres à chaque filière d'activité.

4.1 LA MAITRISE FONCIERE ET L'AMENAGEMENT D'ESPACES EN BORD A CANAL

Le développement fluvial territorial passe par l'aménagement ou le développement de pôles logistiques et fluviaux. L'objectif est de pouvoir disposer, dans chaque agglomération bord à canal, d'un équipement de transbordement pour les conteneurs et les trafics massifs stratégiques (déchets, construction) à proximité d'espaces d'implantation existants ou à créer.

Cela passe par l'identification et la programmation de projets d'envergure régionale pour répondre à des besoins confirmés (Douai) ou s'inscrivant dans la perspective de réalisations d'infrastructures à moyen / long terme (Seine Nord). Cela passe également par un positionnement opportuniste permettant de valoriser et de développer des sites en reconversion ou des disponibilités foncières.

4.2 LA POURSUITE DE L'ADAPTATION DES EQUIPEMENTS & DE L'INTERFACE MARITIME

L'objectif du schéma d'organisation doit être de compléter l'équipement du territoire en équipements structurants (quais et portiques à conteneurs, passerelles), en particulier pour leurs relations avec les ports maritimes.

Il doit également permettre d'apporter une solution compétitive aux difficultés rencontrées par certains chargeurs aux flux massifs éloignés du grand gabarit.

On identifie en la matière l'intérêt d'engager une politique régionale de soutien à toute innovation technique ou technologique permettant de réduire le coût de la manutention et d'augmenter la compétitivité des modes de transport alternatifs à la route.

4.3 LE REPOSITIONNEMENT CONCURRENTIEL DES DELEGATIONS

L'implantation de nouvelles activités économiques en bord à canal passe par une dynamique commerciale et une simplification du mode de délégation des sites et ports fluviaux par le concédant.

Le recours aux conventions d'occupations temporaires doit être accru sur la base d'une démarche contractuelle lisible à l'image de ce qui se pratique en Belgique. Certaines acquisitions foncières périphériques à certains espaces fluviaux seraient particulièrement utiles pour disposer de surfaces compétitives et pertinentes à déléguer.

Le régime de la concession devra nécessairement évoluer pour associer plus directement en amont les institutions territoriales compétentes.

Une capitalisation et une professionnalisation accrue des opérateurs portuaires exploitants est un autre objectif majeur de repositionnement des concessions.

L'organisation générale de gestion des ports et sites fluviaux doit permettre :

- L'exercice d'une activité de promotion immobilière et de gestion simplifiée des sites et ports. C'est la fonction du concédant du domaine (Etat/VNF ou Région).
- La possibilité d'associer au sein de structures de gestion collective ou individuelle les collectivités territoriales ou sont localisées les installations portuaires.
- La possibilité de capitaliser un certain nombre d'initiatives permettant d'initier de nouveaux services fluviaux et d'implanter de nouveaux entrepôts.
- L'émergence et le développement d'opérateurs portuaires et fluviaux d'envergure

4.4 L'ADAPTATION DE LA GESTION ET DE LA PROMOTION DES SITES ET PORTS

La promotion et la commercialisation des sites fluviaux doit se rapprocher au maximum de ce qui se pratique pour les autres espaces économiques et logistiques.

Sur le plan de la gestion quotidienne, on identifie bien l'intérêt d'une gestion proactive permettant une communication et une commercialisation rapides des services existants grâce à l'utilisation de bases de données et de supports de communication internet.

Sur le moyen terme, il paraît opportun de développer et promouvoir des modèles économiques de gestion facilitant le démarrage et le développement d'activités de transporteurs et logisticiens en bord à canal.

Le schéma de développement des sites et ports fluviaux, validé par les partenaires du contrat de plan et communiqué ensuite à chaque communauté territoriale compétente, doit constituer le fondement de cette démarche.

Ce schéma doit être lisible tant sur la fonctionnalité et la répartition territoriale des équipements que sur la disponibilité foncière et multimodale des sites en bord à canal.

2 ANNEXES

2.1 LES HYPOTHESES DE LA BASE NEAC

Les hypothèses suivantes ont été considérées par NEA dans la constitution des modèles à l'origine de la projection des flux 1997-2020

	SCENARIO 1 TENDANCIEL	SCENARIO 2 DE DEVELOPPEMENT DURABLE
	1. Les facteurs exogènes d'évolution	
Infrastructures	Réalisation des infrastructures prioritaires du réseau TEN et des freeways ferroviaires selon planning.	Priorité de réalisation des infrastructures transport combiné. Importante réorientation des investissements vers le transport collectif.
Intégration Européenne	Intégration en 2005 dans l'U.E de la Pologne, Hongrie, Tchéquie et de la Slovaquie Intégration des autres candidats en 2010. Maintien de la primauté des politiques nationales	Elargissement 2005 et 2010 identique. Evolution du Système économique par intégration des coûts externes du transport. Paiement des infrastructures de transport au coût marginal par mode.
Réglementation	Harmonisation des politiques et des marchés du transport Absence ou faible intégration des coûts externes au coût du transport de marchandise	Politique Environnementale Européenne forte. Contraintes sur les activités polluantes (permis). Politique harmonisée d'intégration des coûts externes, économique, fiscal.
Social & Culturel	Faible progression du taux d'activité des femmes Problèmes environnementaux considérés nationalement	Priorité donnée à la solidarité Priorité à la Santé et à l'écologie
Démographie	Diversité des taux de fertilité et vieillissement	Durée de vie accrue
Economie	Diversité d'évolution en Europe. Progression plus faible du PIB en Europe par rapport à l'Amérique et à l'Asie (tertiaire et secondaire). Pas d'harmonisation salariale en Europe. Faible mobilité des salariés. Stabilité ou faible hausse de l'énergie.	Progression plus forte en Europe et aux USA moins affectés par les contraintes environnementales. Augmentation des taxations sur l'énergie fossile. Croissance du tertiaire. Recul des secteurs de l'agriculture et de l'énergie.
Technologie	Diffusion lente de l'innovation et des standards technologiques	Diffusion rapide de progrès technologiques notamment dans l'environnement et les énergies renouvelables.
	2. Les déterminants du transport de fret	
Demande Générale	Croissance annuelle du PIB : +2,4% + Variations régions Evolution de la population : +0,1%	Croissance annuelle du PIB : non linéaire +2,5% en moyenne + Variations régions Evolution de la population : +0,2%
	Evolution de l'emploi : +0,2%	Evolution de l'emploi : +0,2%
Demande Produits	Consommation alimentaire (0,1 agriculture et aliments) Production de métaux (4, 5 minerais et métaux) Construction (6 matériaux) Agriculture (7 engrais) Production Chimique & para-pétrolière (8 Produits chimiques) Consommation privée (9 produits manufacturés) PIB (Produits énergétiques)	Idem
Offre	Coûts & temps de transport variables par mode. Variation au delà du taux d'inflation selon mode et marchandise. En moyenne route et rail + 0,1% fluvial -0,2% par an	Variation au delà du taux d'inflation selon marchandise et mode. En moyenne route +0,4%, rail -0,8%, fluvial -0,2% par an

1.1 PORT AUTONOME DE NAMUR

Le Port autonome de Namur est un Organisme d'Intérêt public constitué par l'association de la Région wallonne, de la Province de Namur, de la Ville de Namur, de la Ville d' Andenne, de la Commune de Floreffe, de la Société d' Aménagement et d'Equipeement économique de la Région namuroise et de la Société d' Aménagement et d'Equipeement économique de la Famenne, du Condroz et de la Haute- Meuse.

1.1.1 MISSION DU PORT.

La mission de l'Association consiste à gérer, aménager et équiper des zones portuaires et des zones industrielles qui lui appartiennent ou qui lui ont été confiées par les associés afm de les mettre à disposition des utilisateurs de la voie navigable ou d'autres candidats investisseurs.

Le Port autonome de Namur est habilité à accorder, dans ces zones, des concessions et des autorisations aux candidats investisseurs et aux utilisateurs de la voie d'eau.

Les zones gérées par le Port autonome de Namur se situent le long de la Meuse et de la Sambre sur le territoire de la Province de Namur.

Elles s'étendent sur 166 hectares dont 142 peuvent être concédés sous forme de contrats de concession de longue durée jusqu'à 90 ans pour des investissements très importants par rapport à la surface concédée).

Ces 142 hectare~ dont 54 restent disponibles (14 hectares disponibles au 01.01.2002 et 40 qui le seront dans le courant des prochaines années), se trouvent principalement en "zone industrielle" au plan de secteur et sont répartis en 25 zones portuaires.

Les 24 hectares remis en gestion et qui ne peuvent être concédés sont réservés aux équipements collectifs tels que voiries portuaires, cabines électriques, zones boisées destinées à isoler les zones

1.1.2 CONCESSIONS ACCORDEES - EVOLUTION.

Les formules de contrat de concession proposées par le Port autonome de Namur rencontrent depuis la régionalisation du Port et la reprise en gestion par ses propres services en 1991, un succès grandissant auprès des utilisateurs de la voie d'eau et de candidats investisseurs industriels.

Concessions accordées - Evolution depuis la création du Port.

Au 01.01	Nbre	Surfaces concedées en m2	Redevances actualisées au 31.12.2001 en euros
1980	3	30.275	12.684,29
1981	4	32.225	13.902,39
1982	6	23.120	17.794,39
1983	5	21.170	12.224,94
1984	7	42.855	19.048,68
1985	9	50.105	22.120,68
1986	9	87.862	32.033,20
1987	13	111.839	42.672,96
1988	16	135.120	47.790,68
1989	18	157.603	58.206,81
1990	17	150.128	56.531,52
1991	17	154.310	58.962,99
1992	26	224.122	81.018,54
1993	40	362.560	122.031,02
1994	45	493.363	170.420,70
1995	60	600.030	215.620,24
1996	65	633.781	239.250,49
1997	65	591.773	258.242,29
1998	69	589.713	270.857,51
1999	78	704.614	342.553,80
2000	94	871.762	414.571,50
2001	104	850.917	433.969,07
2002	111	882.150	439.035,51

1.1.3 CONDITIONS D'INSTALLATION - TARIFICATIONS.

Les conditions d'installation et les montants des redevances et péages sont fixés par l'Arrêté du Gouvernement wallon du 30 juillet 1992 publié au Moniteur belge du 29 septembre 1992.

Le présent chapitre présente un résumé de ces conditions.

Les montants des redevances et péages dont question ci-après sont liés à l'indice général des prix à la production industrielle. Pour 2001, le coefficient applicable aux montants des redevances et péages est de 1,140.

Il existe trois moyens d'obtenir le droit d'occuper les terrains ou d'utiliser les murs de quai dont la gestion a été confiée au Port autonome de Namur :

- o Le contrat de concession.
- o L'autorisation à titre précaire.
- o L'autorisation d'effectuer des opérations isolées.

1.1.3.1 LE CONTRAT DE CONCESSION.

Des contrats de concession peuvent être octroyés à des utilisateurs de la voie d'eau ou à des candidats investisseurs industriels aux conditions suivantes:

Montants des redevances de concession (hors T VA)

Les montants de base des redevances de concession sont fixés à (prix applicables en 1991) :

- o Zone de quai (située à l'arrière d'un mur de quai sur 30 m de profondeur) : 0,3966 Euros/m2/an.
- o Zone Industrielle valorisée par la présence d'une route (située à l'arrière de la route sur 30 m de profondeur): 0,3966 Euros/m2/an.
- o Zone industrielle (située à l'arrière des zones précitées) : 0,1983 Euros/m2/an.

Des suppléments aux montants de base sont prévus pour les zones situées en agglomération et pour celles spécialement équipées.

En ce qui concerne les surfaces bâties et les terrains concédés pour des implantations à caractère commercial le Conseil d' Administration détermine le montant des redevances.

Durée des concessions:

La durée des concessions est fixée par le Conseil d' Administration en fonction des investissements que le concessionnaire compte réaliser sur la zone concédée :

	Durée de la concession
pas d'investissement	5 ans
peu d'investissement	10 ans
investissement important	30 ans
investissement très important	3 x 30 ans

En cas d'accord des parties. les concessions sont renouvelables.

Péages sur tonnage manipulé:

Dans toute l'étendue des zones gérées par le Port autoOOICE de Namur, chaque opération de manutention de matériaux donne lieu au paiement d'un péage par tonne manipulée.

a) Dans les zones portuaires.

L'usage d'un quai implique un trafic fluvial annuel minimum de 150 tonnes/mètre courant de quai comptabilisé à 0,0372 Euros/t.

Le péage pour trafic fluvial est dégressif pour le tonnage manipulé qui dépasse le minimum annuel imposé, soit:

- o de 151 à 300 t / mètre de quai: 0,0186 Euros/t,
- o au-delà de 300 t / mètre courant de quai : 0,0093 Euros/t.

b) Dans les zones industrielles.

Le péage pour trafic par camions ou wagons est fixé uniformément à 0,0496 Euros/t.

Dans tous les cas, il est imposé pour l'ensemble de la concession un péage global annuel correspondant à un trafic minimum de 1 t/m². Si le total des trafics par rapport à la superficie de la concession n'atteint pas la valeur de 1 t/m², le déficit est compté au tarif forfaitaire de 0,0496 Euros/t.

1.1.3.2 L'AUTORISATION A TITRE PRECAIRE

Des autorisations d'occupation à titre précaire peuvent être accordées sur des durées indéterminées mais généralement courtes. Ces autorisations sont révocables moyennant préavis de deux mois (de l'une ou l'autre des parties).

Les montants des redevances pour des autorisations à titre précaire sont fixés par le Conseil d'Administration.

Les péages sont fixés à : 0,0496 Euros/t pour le trafic par camions ou par wagons, 0,0372 Euros/t pour le trafic par voie d'eau.

1.1.3.3 L'AUTORISATION D'EFFECTUER DES OPERATIONS ISOLEES.

Le Conseil d'Administration peut accorder l'autorisation d'effectuer des opérations isolées de chargement et de déchargement de bateaux dans les ports publics ou dans les zones portuaires non concédées.

Pour les opérations isolées, le péage est uniformément fixé à 0,0744 Euros la tonne manipulée.

1.1.4 EXTRAIT DU RAPPORT ANNUEL SUR LA ZONE PORTUAIRE DE SEILLES.

Localisation: Ville d'Andenne, rive gauche de la Meuse. Accès: Par voirie communale à partir de la R.N. 921. Classée en zone industrielle au plan de secteur. Superficie totale: 474.746 ml.

Superficie coocédable : 433.521 ml.

Superficie concédable au 01.01.2002 : 387.269 ml. Superficie concédée: 320.325 ml.

Superficie disponible: 113.196 ml.

Superficie disponible au 01.01.2002: 66.944 ml. Longueur totale de quai : 3.360 ni.

Longueur de quai disponible: 1.594 m

Longueur de quai disponible au 01.01.2002: 490 ni.

Actes constitutifs de la zone portuaire.

La zone portuaire de Seilles a été remise en gestion au Port autonome de Namur par les Arrêtés royaux des 29.06.1982, 26.05.1983, 21.09.1984 et 25.06.1987.

Par les actes repris; ci-après, le Comité d'Acquisition a transféré les parcelles au profit du Port :

Acte du: 03.12.1984 Surface transférée: 422.245 m².

23.12.1986 9.888 ml. 14.08.1987 9.266 ml. 17.11.1987 8.613 ml.

Par Arrêté ministériel en date du 13.08.1992, la gestion d'une parcelle de 63.414 m² a été retirée au Port de Namur (construction d'une prison).

Par Arrêté ministériel en date du 21.04.99, des parcelles d'une superficie totale de 39.436 m² ont été remises en gestion au Port de Namur (Zone des Roseurs).

Par Arrêté ministériel en date du 21.04.1999, une parcelle de 2.460 m² a été remise au Port de Namur (Port de Wanhériffe).

Par acte en date du 09.02.2000, le Comité d'Acquisition d'Immeubles a acquis une parcelle de 25.891 m² sise rue des Marais. La procédure de remise en gestion est en cours.

Le Port autonome de Namur a acquis sur fonds propres, par actes passés les 20.03, 11.04 et 05.05.2000, le site des anciennes usines Belref d'une superficie de 15.762 m².

Lors de sa réunion du 20.09.2000, le Conseil d'Administration du Port a décidé l'acquisition, sur fonds propres, d'une parcelle de 4.599 m² sise rue des Marais et appartenant au Ministère des Finances. L'acquisition est en cours.

La surface totale de la zone portuaire sera de :

$S = 422.245 + 9.888 + 9.266 + 8.613 - 63.414 + 39.436 + 2.460 + 25.891 + 15.762 + 4.599 = 474.746 \text{ m}^2.$

1.1.4.1 Concessions accordées au 01.01.2002.

CONCESSION 1 CA

Activités: Vente et réparation du matériel de génie civil. Début de la concession: 01.01.1992.

Durée : 3 x 30 ans.

Surface concédée: 3.600 ml.

Redevances (DX>ntant 2001) : 1.048,48 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 3.600 T/an.

CONCESSION 2 DE

Conditionnement et stockage de produits d'entretien. Début de la concession: 01.01.1993.

Durée : 3 x 30 ans.

Surface concédée: 3.500 ml.

Redevances (montant 2001) : 791,28 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 3.500 T/an.

CONCESSION 3 AR

Activités: Fabrication de substrats horticoles. Début de la concession: 01.10.1993. Durée : 3 x 30 ans.

Surface concédée: 39.340 m².

Redevances (montant 2001): 10.589,54 EUR/an. Tonnage imposé (par bateaux) : 37.500 T/an.

CONCESSION 4 LG

Activités: Construction d'un poste de détente de gaz. Début de la concession: 01.04.1994.

Durée : 30 ans.

Surface concédée: 330 m².

Redevances (montant 2001): 149,21 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 330 T/an.

CONCESSION 5 EV

Activités: Garage pour véhicules automobiles. Début de la concession: 01.07.1994.
Durée : 3 x 30 ans.
Surface concédée: 3.000 m².
Redevances (montant 2001): 678,24 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 3.000 T/an.

CONCESSION 6 TW

Activités: Entreprise de construction. Début de la concession: 01.01.1995. Durée : 3 x 30 ans.
Surface concédée: 21.231 m².
Redevances (montant 2001): 15.041,71 EUR/an. Tonnage imposé (par bateaux) : 20.462 T/an.

CONCESSION 7 SE

Activités: Halls industriels construits pour la vente. Début de la concession: 01.01.1995.
Durée : 3 x 30 ans.
Surface concédée: 850 m².
Redevances (montant 2001): 192,17 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 850 T/an.

CONCESSION 8 AR

Activités: Fabrication de substrats horticoles. Début de la concession: 01.04.1995. Durée : 3 x 30 ans.
Surface concédée: 10.570 m².
Redevances (montant 2001): 2.940,38 EUR/an. Tonnage imposé (par bateaux) : 12.000 T/an.

CONCESSION 9 FI

Activités: Entrepôt pour denrées alimentaires. Début de la concession: 01.07.1995. Durée: 3 x 30 ans.
Surface concédée: 521 m².
Redevances (montant 2001): 235,57 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 521 T/an.

CONCESSION 10 PR

Activités: Canalisation d'évacuation d'eaux usées. Début de la concession: 01.09.1995. Durée: 3 x 30 ans.
Surface concédée: 660 m².
Redevances (montant 2001) : 183,12 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 660 T/an.

CONCESSION 11 RI

Activités: Etudes et fabrication de matériel électronique.
Début de la concession: 01.04.1996. Durée : 3 x 30 ans.
Surface concédée: 1.725 m².
Redevances (montant 2001) : 4.459,41 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 1.725 T/an.

CONCESSION 12 TE

Activités: Atelier chaudronnerie et de matériel pour chauffage. Début de la concession: 01.08.1997. Durée : 3 x 30 ans.
Surface concédée: 5.090 m².
Redevances (montant 2001) : 1.896,80 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 5.090 T/an.

CONCESSION 13 CH

Activités: Fabrication de pavillons blindés. Début de la concession: 01.05.1998. Durée : 3 x 30 ans.

Surface concédée: 3.500 m².

Redevances (montant 2001): 791,28 EUR/an. Tonnage imposé (par camions): 3.500 T/an.

CONCESSION 14 MO

Activités: Entrepôt pour matériel et matériaux de construction. Début de la concession: 01.05.1998. Durée : 3 x 30 ans.
Surface concédée: 3.167 m².
Redevances (montant 2001) : 953,83 EUR/an. Tonnage imposé (par camions): 3.167 T/an.

CONCESSION 15 TR

Activités: Entrepôt pour camions et produits à transporter. Début de la concession: 01.07.1998.
Durée : 3 x 30 ans.
Surface concédée: 4.400 m².
Redevances (montant 2000) : 994,75 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 4.400 T/an.

CONCESSION 16 RO

Activités: Construction de machines agricoles. Début de la concession: 01.01.1999. Durée: 3 x 30 ans.
Surface concédée: 10.975 m².
Redevances (montant 2001): 2.481,22 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 10.975 T/an.

CONCESSION 17 MA

Activités: Impression de motifs publicitaires. Début de la concession: 01.03.1999. Durée : 3 x 30 ans.
Surface concédée: 2.415 m².
Redevances (montant 2001): 6.650,11 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 2.415 T/an.

CONCESSION 18 FE

Activités: Entreprise de dragage.
Début de la concession: 01.03.1999. Durée: 5 ans.
Surface concédée: 6.522 m².
Redevances (montant 2001): 2.057,77 EUR/an. Tonnage imposé (par bateaux) : 18.000 T/an.

CONCESSION 19 IN

Activités: Manutention de produits agricoles. Début de la concession: 01.04.1999. Durée : 30 ans.
Surface concédée: 820 m².
Redevances (montant 2001): 370,77 EUR/an. Tonnage imposé (par bateaux): 15.000 T/an.

CONCESSION 20 SC

Activités: Manutention de produits agricoles.
Début de la concession: 01.06.1999. Durée : 30 ans.
Surface concédée: 1.640 m².
Redevances (montant 2001): 741,54 EUR/an. Tonnage imposé (par bateaux) : 22.800 T/an.

CONCESSION 21 SE

Activités: Halls industriels construits pour la vente. Début de la concession: 01.07.1999. Durée: 3 x 30 ans.
Surface concédée: 5.746 m².
Redevances (montant 2001): 1.299,05 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 5.746 T/an.

CONCESSION 22 KL

Activités: Fabrication et vente de produits en béton. Début de la concession: 01.07.1999.
Durée : 3 x 30 ans.
Surface concédée: 39.622 ml.
Redevances (montant 2001): 10.924,59 EUR/an. Tonnage imposé (par bateaux) : 43.500 T/an.

CONCESSION 23 PE

Activités: Traitement d'écorces pour l'horticulture.
Début de la concession: 01.07.1999. Durée : 3 x 30 ans.
Surface concédée: 12.123 m².
Redevances (montant 2001) : 2.470,75 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 12.123 T/an.

CONCESSION 24 AM

Activités: Atelier de soudure.
Début de la concession: 01.10.1999. Durée: 3 x 30 ans.
Surface concédée: 2.880 m².
Redevances (montant 2001) : 5.737,88 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 2.880 T/an.

CONCESSION 25 AM

Activités: Transports par camions.
Début de la concession: 01.01.2000. Durée : 30 ans.
Surface concédée: 2.128 m².
Redevances (montant 2001): 3.872,27 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 2.128 T/an.

CONCESSION 26 CH

Activités: Hall industriel destiné à la fabrication. Début de la concession: 01.05.2000. Durée: 3 x 30 ans.
Surface concédée: 1.125 m².
Redevances (montant 2001): 254,33 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 1.125 T/an.

CONCESSION 27 EC

Activités: Bureau administratif et service de recherche. Début de la concession: 01.05.2000.
Durée: 5 ans.
Surface concédée : 4.572 m².
Redevances (montant 2001): 12.240,82 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 4.572 T/an.

CONCESSION 28 PA

Activités: Aire de chargement et de déchargement. Début de la concession: 01.05.2000.
Durée: 30 ans.
Surface concédée: 1.787 m².
Redevances (montant 2001): 541,68 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 1.787 T/an.

CONCESSION 29 NO

Activités: Fabrication de substrats horticoles. Début de la concession: 01.07.2000.
Durée : 3 x 30 ans.
Surface concédée: 52.576 m².
Redevances (montant 2000): 21.285,78 EUR/an. Tonnage imposé (par bateaux) : 32.881 T/an.

CONCESSION 30 ME

Activités: Atelier de sablage, de métallisation et de peinture.

Début de la concession: 01.09.2000. Durée : 3 x 30 ans.

Surface concédée: 6.094 m².

Redevances (montant 2001) : 6.695,11 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 6.094 T/an.

CONCESSION 31 TR

Activités: Entreprise de travaux publics. Début de la concession: 01.09.2000.

Durée : 3 x 30 ans.

Surface concédée: 14.910 m².

Redevances (montant 2001): 4.795,14 EUR/an. Tonnage imposé (par bateaux) : 31.500 T/an.

CONCESSION 32 MO

Activités: Téléphonie mobile.

Début de la concession: 01.11.2000. Durée: 15 ans.

Surface concédée : 99 m².

Redevances (montant 2001): 37,18 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : néant.

CONCESSION 33 EA

Activités: Négoce de matériaux de construction. Début de la concession: 01.01.2001.

Durée : 3 x 30 ans.

Surface concédée: 8.736 m².

Redevances (montant 2001): 7.383,06 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 8.736 T/an.

CONCESSION 34 CU

Atelier de menuiserie.

Début de la concession: 01.01.2001. Durée: 3 x 30 ans.

Surface concédée: 1.750 m².

Redevances (montant 2001): 395,64 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 1.750 T/an.

CONCESSION 35 LO

Activités: Atelier de carrosserie.

Début de la concession: 01.01.2001. Durée : 30 ans.

Surface concédée: 500 m².

Redevances (montant 2001): 226,07 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 500 T/an.

CONCESSION 36 ME

Activités: Chantiers navals et constructions métalliques. Début de la concession: 01.06.2001.

Durée : 3 x 30 ans.

Surface concédée: 23.348 m².

Redevances (montant 2001): 7.933,33 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 23.348 T/an.

Concession 36 ME 2 Surface concédée: 10.612 m².

Début de la concession: 01.01.2002. Durée: 3 x 30 ans.

Redevances (montant 2001): 28.398,22 EUR/an. Tonnage imposé (par camions): 10.612 T/an.

CONCESSION 37 AT

Activités: Préparation de repas, réceptions et banquets. Début de la concession: 01.07.2001.

Durée : 3 x 30 ans.

Surface concédée: 4.085 m².

Redevances (montant 2001): 8.247,08 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 4.085 T/an.

CONCESSION 38 TI

Transport routier

Début de la concession: 01.11.200 1.

Durée: 3 x 30 ans.

Surface concédée: 3.776 m2.

Redevances (montant 2001): 1.169,06 EUR/an. Tonnage imposé (par camions) : 3.776 T/an.