



Contribution du port de Dunkerque au projet de Canal Seine Nord Europe

Cette note vient en complément des échanges qui ont eu lieu avec M. Rémi Pauvros lors de deux entretiens sur le sujet de projet CSNE, dans le cadre de la mission qui lui a été confiée sur la reconfiguration technique et économique de ce projet.

La position du Grand Port Maritime de Dunkerque, stratégiquement située à l'entrée du maillage fluvial nord-sud que constituera le SNE à terme est de nature à apporter quelques éléments de réflexion quant aux incidences et retombées potentielles du futur canal sur l'activité du port.

D'une manière générale, et en préambule de principe, il convient de souligner que le SNE ne créera pas de trafic supplémentaire mais aura deux incidences fortes sur les activités des ports reliés :

- il sera un fort incitateur de report modal pour des trafics domestiques et maritimes,
- il participera à une redistribution des trafics existants et l'enjeu des ports français dans leur ensemble sera de tirer leur épingle du jeu de cette redistribution. En ce sens, le projet de CSNE constitue une condition sans doute nécessaire, mais en aucun cas suffisante.

Toutefois, l'incidence forte des dessertes massifiées pour le développement des ports est à tous égards essentielle et à ce titre le potentiel de ce projet sera une phase capitale de la compétitivité de notre façade Manche / Mer du Nord.

En ce qui concerne le port de Dunkerque, et sur un plan global, notre part modale (fer + fluvial) s'élevant à près de 50% des trafics en transit (43 % en 2012), nos infrastructures portuaires sont prêtes à accueillir de nouveaux tonnages en mode fluvial et notre volonté de développer le trafic fluvial sur des filières existantes (céréales / pondéreux) ou futures (conteneurs / colis lourds) accompagne tout projet d'extension ou de renforcement du maillage fluvial sur notre hinterland.

Dans ce contexte, et grâce à ces atouts indéniables en termes de positionnement maritime (accessibilité nautique, ouverture d'un hinterland nord France, proximité des grandes routes internationales de commerce toutes filières confondues) le port de Dunkerque possède des atouts confirmés pour renforcer sa présence sur la façade nord-européenne et à ce titre utiliser la nouvelle liaison SNE à grand gabarit à son avantage :

- Dunkerque sera le port maritime le plus proche du futur canal et de ses plates-formes multimodales situées les plus au Nord France, avec des différences significatives (23 h contre 32 h pour Zeebrugge et 38 h pour Anvers) par rapport à nos voisins du Nord ;
- Dunkerque étendra son hinterland fluvial sur de nouvelles liaisons de proximité : avec la réalisation du canal SNE, la ligne de desserte fluviale isochrone avec le port de Rouen sera décalée vers le sud de Noyon. Aujourd'hui près de 50% des céréales collectées dans l'hinterland proches sont acheminées par voie fluviale au port de Dunkerque. Cette part pourra augmenter sur un nouveau schéma de massification ;
- Dunkerque affiche déjà une compétence et une part de marché reconnues dans le domaine des vracs secs (près de 50% de ses tonnages en 2013) qui représenteront près de 70 % du trafic généré par le projet de canal SNE. Un report modal significatif pourra améliorer la compétitivité de ce positionnement ;
- Dunkerque est d'ores et déjà le premier port fluvial de la région Nord-Pas de Calais et vient de signer avec VNF son troisième contrat de progrès pour promouvoir le transport fluvial ;
- Dunkerque favorise les partenariats avec les plateformes intérieures multimodales régionales et soutient le redémarrage de services fluviaux conteneurisés de courte distance entre le port et les terminaux intérieurs au travers de la création d'un opérateur fluvial de proximité. Cette initiative pourra être reproduite sur d'autres schémas dans la filière conteneurs.

Il est aujourd'hui difficile pour les chargeurs, les industriels, les exportateurs et les gestionnaires d'infrastructures d'avoir une vision précise de l'évolution de leurs flux logistiques sur un horizon de 5 à 7 ans ; des potentialités ont cependant été identifiées pour le port de Dunkerque :

- En matière de céréales, l'élargissement de l'hinterland ouvrirait un potentiel moyen d'environ 300 000 T/an supplémentaires de céréales, notamment en provenance de Picardie. Les silos actuels du port de Dunkerque apparaissent suffisants pour absorber ce tonnage supplémentaire et les derniers investissements réalisés sur le terminal Nord Céréales permettent dorénavant d'envisager sans difficultés cette montée en puissance ;
- La demande en matériaux de construction va continuer d'être forte notamment en Picardie et en région parisienne. Malgré la présence de concurrents bien positionnés (Tournaisis, Boulonnais, Avesnois), même s'ils ne sont pas tous reliés au canal, le port de Dunkerque pourrait accueillir un potentiel de 250 à 300 000T/an en fonction des stratégies des acteurs de l'extraction, notamment en région parisienne ;

- L'impact du canal SNE sur le trafic conteneurs au port de Dunkerque est plus difficile à estimer. L'ouverture du canal SNE permettrait une liaison à grand gabarit avec la région parisienne pour laquelle le port de Dunkerque ne bénéficie pas d'un positionnement significativement plus favorable que les ports belges. Or, les transports massifiés tels que le fluvial bénéficiant directement de l'effet volume des grandes plateformes portuaires, le port de Dunkerque (300 000 evp) serait soumis à une concurrence forte de la part de ports tels qu'Anvers (8,5 millions evp) ou Zeebrugge (2 millions evp). Nous avons estimé à ce stade un potentiel de développement d'environ 150 000 T/an pour le port de Dunkerque mais la vigilance pour la protection de nos parts de marché dans ce domaine sera de rigueur ;
- Enfin, d'autres types de trafics pourraient se développer avec des tonnages plus difficiles à apprécier aujourd'hui, comme les produits sidérurgiques d'Arcelor Mittal vers les centres de construction automobile de Montataire ou de la région parisienne, ou des trafics de biomasse, ou de charbon et minerais.

Au total, le trafic du port de Dunkerque pourrait s'élever de 0,5 à 1 MT supplémentaire, à périmètre constant. Toutefois, il convient encore une fois de noter qu'il s'agira non pas de "création de trafic" comme un raccourci un peu maladroit a parfois tendance à vouloir le présenter, mais d'augmentation de la part du fluvial et de création de report modal, ce qui en soi constitue déjà un progrès logistique certain et attendu, et de redistribution des trafics existants sur la façade Manche / Mer du Nord.

Toutefois, seuls les trafics réalisés en continuité d'un transport maritime généreront des recettes nouvelles pour le port, les trafics fluviaux générés depuis ou vers la zone industrialo-portuaire n'étant pas taxés. Divers chiffrages d'incidence de projet Seine Escaut ont été réalisés en hypothèse haute, médiane et basse.

Globalement, il apparaît donc que, pour le port de Dunkerque, le futur canal SNE sera un élément positif dans l'élargissement de son hinterland, mais non déterminant dans le cadre de la stratégie de développement du port.

En effet, les résultats de hausse des trafics ne pourront être potentiellement atteints qu'à certaines conditions :

- Le réseau existant doit être amélioré et adapté pour permettre de passer, éventuellement en alternat, des convois de classe Va+. Si le relèvement des ponts à 7m ne semble pas, à court et moyen termes, représenter un enjeu économique souhaitable, il est nécessaire que certaines portions soient reprises, pour permettre le croisement de convois de 4 400T, de façon homogène au futur canal SNE et au réseau belge de la Lys ;
- Afin d'améliorer les temps de navigation, élément essentiel de compétitivité, l'ouverture des ouvrages 24h/24 apparaît tout à fait nécessaire ;
- Les liens avec les futures plates-formes multimodales devront également être optimisés, comme avec celles existantes sur le canal Dunkerque Escaut (Lille, Douges, Valenciennes, ...), pour la mise en place de nouvelles lignes régulières: objectifs par filières / par trafic / par localisation géographique ;

- La question du niveau de la tarification qui sera appliquée sur le futur canal sera également un point important pour la compétitivité de ce nouvel outil de transfert modal ;
- Le renforcement des infrastructures de quais et de manutention et la consolidation des trafics du port de Dunkerque dans le domaine des conteneurs nous semblent être des préalables essentiels qui devront accompagner SNE, afin que le port puisse répondre à l'effet de masse représenté par ses voisins belges dans ce domaine, bénéficier pleinement de l'élargissement de son hinterland vers la région parisienne et pouvoir inciter les opérateurs à ouvrir des liaisons fluviales compétitives et pérennes.

Enfin, il convient de noter que, pour le port de Dunkerque, la remise en service du canal de Condé-Pommeroeul participerait à l'amélioration des conditions d'accès au réseau fluvial belge, en raccourcissant le trajet vers la Belgique par l'Escaut d'environ une demi-journée, pour un trafic total , en 2012, de plus de 800 000 T (2 sens) dont Dunkerque pourrait capter une partie.

* *

*

Lille, le 26 septembre 2013

N° 1283 DDR/LC

ASSEMBLEE NATIONALE
Monsieur Rémi PAUVROS
Député SRC du Nord
126 rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Monsieur le Député,

Ainsi que nous en avons pris l'engagement lors de nos divers contacts, nous avons le plaisir de vous remettre ci-joint un dossier qui détaille les divers projets que nous avons eu l'occasion de vous présenter lors de votre visite du 28 Août dernier.

Comme il se doit, nous nous sommes efforcés de coller au plus près des réalités du terrain, en tenant compte du fait que c'est le marché qui décide de la pertinence d'un investissement et de la justesse d'un choix.

Nous comprenons parfaitement votre besoin de disposer de données chiffrées, et c'est pourquoi nous nous sommes efforcés de vous remettre nos prévisions de trafic, estimées de la manière la plus objective possible. Ces estimations ont été établies, entre autres, sur la base d'une étude réalisée par un cabinet spécialisé sur les filières utilisatrices du transport fluvial sur nos sites et leurs perspectives d'évolution.

Nous comptons associer les Collectivités locales au sens large afin de mettre en œuvre nos projets, ce qui nous permettra d'intégrer tant les facettes économiques que sociétales. Sans cette collaboration, toutes les stratégies de relance du transport fluvial resteront vaines, avec ou sans la liaison Seine-Nord Europe.

Nous sommes convaincus que le renforcement du transport multimodal est subordonné à cette approche et fonction des infrastructures qui lui permettront de se déployer, dont en premier lieu le Canal Seine-Nord Europe. C'est la raison pour laquelle nous sommes de fervents partisans de sa réalisation, sur des bases révisées à la définition desquelles vous travaillez. Nous espérons que les éléments que nous vous transmettons vous fourniront des arguments supplémentaires dans les arbitrages à venir.

Dans le dossier qui suit, nous avons souhaité positionner d'emblée une carte qui présente la plupart de nos sites et les replace dans une optique régionale et européenne. A la suite, les projets sont schématisés dans un tableau synthétique. Enfin, chacun de ces projets fait l'objet d'une analyse plus approfondie dans le corps du dossier.

Nous demeurons bien entendu à votre entière disposition pour tout complément d'information et vous prions de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de notre très haute considération.

Le Directeur

A. LÉFEBVRE

Place Leroux de Fauquemont - CS 91394 - 59014 LILLE Cedex
Tél. 03 20 22 73 80 - Fax 03 20 22 81 67 - www.portsdelille.com

LILLE - SANTES - HAUBOURDIN - WAMBRECHIES - MARQUETTE - HALLUIN - LOOS - SEQUEBEN - HOUPLIN-ANCOISNE - ARQUES - DOUAI - HARNES - MARQUION



PORTS DE LILLE DANS LA PERSPECTIVE DU CANAL SEINE NORD EUROPE

PORTS DE LILLE



Les sites portuaires



PORTS DE LILLE

1/21



LES PROJETS DE PORTS DE LILLE

| Libellé du Projet | Axe | Nature du Projet | Type de trafics | Montant de l'investissement | Estimation du tonnage fluvial supplémentaire escompté |
|---|--------------------|--|---|-----------------------------|---|
| Agrandissement du Port de Marquette | Deûle-Lys | Accroissement de surface. Réfection du quai | Matériaux pour rénovation urbaine Veloisation en synergie avec CMDU | 0,500 M€ | 60.000 T |
| Aménagement du Port de Quesnoy/Deûle | Deûle-Lys | Création d'un nouveau site Aménagement d'un quai et d'une plate-forme | Produits agro-alimentaires Matériaux (notamment béton) | 3,860 M€ | 75.000 T |
| Aménagement d'un nouveau Port à Helkin | Deûle-Lys | Création d'un nouveau site Aménagement d'un quai et d'une plate-forme. Entrée nord Métropole Lilloise | Trafics intermodaux Vrac – conventionnel | 7,800 M€ | 50.000 T |
| Développement du Port de Santes | Deûle-Lys | Aménagement d'un quai et d'une plate-forme Déconstruction de bâtiments obsolètes Extension de 17 hectares Entrée sud métropole lilloise | Trafics intermodaux Flux de matériaux et de la filière valonsation Renforcement de la filière céréalière déjà présente (Invivo) | 12,540 M€ | 25.000 T |
| Développement de la PTI | Pôle Lillois | Modernisation du parc matériel | Conteneurs, caisses mobiles et colis lourds | 0,500 M€ | + 50 % Trafic Fluvial |
| Développement du CMDU @ | Pôle Lillois | Création d'un Centre Multimodal de Distribution Urbaine | Distribution urbaine Biens destinés aux commerces du centre-ville | 4,650 M€ | Indéterminé |
| Déploiement Pôle RTP et nouveau port à Lomme | Pôle Lillois | Création d'un nouveau port Aménagement d'un quai et d'une plate-forme Recherche de synergies et mutualisation | Matériaux pour le BTP Filière valonsation en scierie | 6,150 M€ | 80.000 T |
| Collaboration accrue avec le GPM de Dunkerque | Axe Dikq Escaut | Création et développement de structures de promotion et de nouvelles lignes fluviales (NPS) | Conteneurs Tous trafics fluviaux | - | Environ 5.000 conteneurs supplémentaires |
| Création d'un port dans le Douze | Axe Dikq Escaut | Création d'un nouveau port et aménagements correspondants en fonction des trafics | Matériaux pour le BTP Flux automobiles Distribution urbaine en synergie avec le CMDU | - | Indéterminé (> 100.000 T) |
| Création d'un port à La Bassée | Axe Dikq Escaut | Création d'un nouveau port et aménagements correspondants en fonction des trafics | Tous flux industriels | - | Indéterminé (> 100.000 T) |
| TOTAUX | | | | 36,100 M€ | De 560.000 à 685.000 T |

PORTS DE LILLE

2/21



PORTS DE LILLE

PORTS DE LILLE DANS LA PERSPECTIVE DU CANAL SEINE NORD EUROPE

Ce document se veut être une contribution de Ports de Lille, service de la CCI Grand Lille, à la mission de réflexion confiée à M. Remy Pauvros, Député du Nord, par M. Frédéric Cuvillier, Ministre Délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. Cette mission vise à éclairer les choix du Gouvernement quant à la faisabilité de la liaison Seine Nord Europe. Notre contribution se veut être celle d'un acteur de terrain, en prise directe avec les attentes des entreprises et des opérateurs de transport.

1) LA STRATEGIE DE PORTS DE LILLE EST EN PHASE AVEC SEINE NORD EUROPE

La perspective de la réalisation de ce grand projet d'infrastructure fluviale fait partie intégrante de notre stratégie. La réorientation de nos trafics vers la voie d'eau, entamée depuis plusieurs années (tripler le trafic fluvial sur les 12 dernières années) doit être interprétée comme une préfiguration du redéploiement du transport fluvial que l'on peut escompter également de la réalisation du Canal Seine-Nord-Europe. Ports de Lille, comme tous les ports de la Région Nord-Pas-de-Calais, s'équipe et s'organise de façon à pouvoir répondre aux défis de la logistique de demain. Celle-ci sera forcément multimodale, et la voie d'eau y tiendra toute sa place, nous y travaillons.

Avant de passer à l'étude des projets qui seront impactés par la réalisation de Seine Nord Europe et qui, en retour, contribueront à en assurer le succès, nous souhaitons rappeler brièvement les retombées générales attendues pour Lille. On peut attendre de la réalisation effective du nouveau canal :

- Un renforcement significatif et durable de l'attractivité de notre territoire par l'amélioration de son accessibilité fluviale à 360°
- Une amélioration de la rentabilité des opérateurs fluviaux, mise à mal dans la période récente par la chute des taux de fret
- Une augmentation correspondante des transferts modaux, grâce à une compétitivité retrouvée du transport fluvial.
- L'ouverture de nouveaux marchés sur des zones jusqu'alors pas ou mal desservies par la voie d'eau.
- La facilitation de la mise en réseau des ports dans la Région Nord-Pas-de-Calais et dans les régions traversées par le canal
- L'initiation de nouveaux schémas logistiques avec les plate-formes SNE et les ports du Bassin de la Seine
- Un impact fort sur le transport fluvial Européen et retombées indirectes correspondantes.

Au-delà de ces éléments qui sont communs à de très nombreux acteurs de la logistique et des transports du Nord-Pas-de-Calais, la stratégie de développement de Ports de Lille pour les années à venir comporte un grand nombre de projets structurants. La confrontation des perspectives ouvertes par ces projets et de

PORTS DE LILLE

3/21



celles qui découlent de Seine-Nord-Europe laisse apparaître une réelle convergence sur de nombreux points.

2) ANALYSE DES PROJETS DE PORTS DE LILLE

Comme tout système d'infrastructures, les ports intérieurs doivent, pour rester efficaces dans leur accompagnement des entreprises et du monde économique, investir massivement. Ces investissements concernent l'acquisition et l'aménagement de nouvelles emprises, la requalification et l'optimisation des ports existants, la construction ou la réfection de nouveaux entrepôts, bureaux, locaux d'activités, la fourniture de nouveaux équipements, de nouveaux engins de manutention.

Pour la période 2013/2017, ce sont environ 80 millions d'€ qui seront investis par Ports de Lille sur ses différents sites, dont 36 directement liés aux projets présentés dans ce document. Ces investissements viendront s'ajouter aux 22 millions d'€ qui l'ont été au cours des 5 dernières années. Ces chiffres illustrent la fonction de levier de la croissance économique que remplit notre port.

Les projets de Ports de Lille peuvent être déclinés en 3 axes complémentaires :

- Axe Deule-Lys
- Pôle Lillois
- Axe Dunkerque Escaut

Les pages qui suivent préciseront sur chacun de ces axes les projets que nous entendons mener et leur impact sur le Projet Seine Nord Europe.

A) AXE DEULE-LYS

Il s'agit essentiellement d'organiser et de valoriser le potentiel d'un espace densément peuplé et économiquement actif. Les projets qui y sont programmés visent notamment à créer, développer ou aménager des sites portuaires qui permettront dans un 1^{er} temps de renforcer la part du mode fluvial, et à terme de structurer les trafics fluviaux supplémentaires générés par Seine Nord Europe.

Les projets :

- agrandissement du Port de Marquette
- aménagement du Port de Quesnoy-sur-Deule
- aménagement d'un nouveau Port à Halluin
- développement du Port de Santes

PORTS DE LILLE

4/21

❖ AGRANDISSEMENT DU PORT DE MARQUETTE

Ce port est situé dans un environnement industriel en cours de démantèlement. Le territoire comporte en effet de nombreuses friches industrielles, dont certaines sont polluées (site chimique Rhodia). Il présente de ce fait un potentiel important pour des opérations en lien avec la rénovation urbaine : évacuation des déblais par la voie d'eau vers des sites de traitement (y compris pour des terres polluées), Approvisionnement par la voie d'eau en matériaux de construction pour de nouveaux bâtiments ou des opérations sur la voirie.

De surcroît, la position du Port de Marquette dans une zone urbaine dense le prédispose à jouer un rôle de relais pour la distribution urbaine, en liaison avec l'équipement structurant prévu sur le port de Lille (CMDU Centre Multimodal de Distribution Urbaine ©).

Il est prévu de porter la surface de ce site de 0,5 à 3 hectares grâce à l'adjonction d'un foncier limitrophe, disposant d'une desserte poids-lourds, ce qui renforce l'adaptation à des flux massifs de produits du BTP et de la valorisation.



En termes de flux, ce site a traité lors de ses meilleures années un trafic proche des 90 000 tonnes, pour une surface de 5 000 m². Il ne fait aucun doute qu'un accroissement de la surface de la plate-forme aboutirait à une augmentation du trafic fluvial, que l'on peut estimer à environ 60 000 tonnes.

PORTS DE LILLE

5/21



❖ **AMENAGEMENT DU PORT DE QUESNOY-SUR-DEULE**

Il s'agit d'un nouveau port, prévu pour se développer sur une superficie de 6 hectares. Ce site bénéficiera de la proximité du Port de Wambrechies, qui s'étend à quelques centaines de mètres en amont et où un quai supplémentaire sera aménagé dans l'optique de l'implantation d'un nouveau client.



Ce site, adossé à la Deûle et desservi dans des conditions optimales par le Pont du Vert Galant, sera à même de s'intégrer dans les circuits logistiques de la filière agro-alimentaire. La stratégie en cours d'évolution des groupes céréaliers pourrait s'appuyer sur de tels sites multimodaux.

Les flux de matériaux constitueront une autre source de trafic. A noter en particulier la proximité d'une déchèterie pour laquelle de nouveaux schémas intégrant la voie d'eau pourraient être mis en œuvre.

A titre d'illustration, un industriel local a honoré durant l'année écoulée plusieurs contrats d'expédition de pièces préfabriquées en béton vers un client implanté à Gennevilliers. Le transport fluvial a été écarté pour cause de surcoût du fait du gabarit insuffisant du Canal du Nord. Les possibilités ouvertes par le Canal Seine-Nord Europe auraient permis de replacer l'option fluviale sur le devant de la scène. Ce sont précisément des trafics de ce type qui permettraient tout à la fois d'alimenter en flux le nouveau canal et de permettre aux ports régionaux d'augmenter la part du fluvial dans leur tonnage global. En considérant que la moitié de la surface serait directement affectée aux trafics fluviaux, on obtient une estimation de trafic de l'ordre de 75 000 tonnes.

❖ **AMENAGEMENT D'UN NOUVEAU PORT A HALLUIN**

Il existe déjà 2 sites portuaires à Halluin, implantés le long de la Lys mitoyenne.

- Le port d'Halluin 1, aménagé en 1990, s'étend sur une surface de 23,8 hectares et dispose d'un linéaire de quais de 560 mètres. Il héberge principalement les installations du Groupe Galloo, spécialisé dans le recyclage et la valorisation de diverses matières (métaux non-ferreux, plastique, automobiles...). En complément, la Sté Roussel y traite des flux de sables marins destinés à la construction et au secteur du BTP. Enfin, un quai public prolongé d'une plate-forme permet d'effectuer des transbordements directs de flux de pâte à papier en provenance des Pays-Bas et, de façon ponctuelle, des colis lourds.

- le Port d'Halluin 2, aménagé en Décembre 2008, qui se développe sur une surface de 1,3 hectare. Il s'agit essentiellement d'un terminal à conteneurs, qui est utilisé notamment pour les transports de déchets en conteneurs entre 2 sites de traitement de la Métropole Lilloise.



Halluin 1



Halluin 2

Le trafic cumulé de ces 2 ports s'est fixé en 2012 à 1 300 120 tonnes, dont 365 207 tonnes confiées au mode fluvial. Il s'agit donc de sites qui sont de gros générateurs de trafic de par les entreprises et activités qu'ils accueillent, mais également de par le dynamisme économique de la région qu'ils desservent.

Les 2 sites étant aujourd'hui occupés en totalité, et insuffisants pour accueillir de nouveaux clients générateurs de trafic fluvial, le développement d'un nouveau site portuaire a été décidé. Bien entendu, il travaillera en parfaite synergie avec les ports existants.

Son développement sera de 7 hectares, pratiquement en face du Port d'Halluin 1, sur l'autre rive de la Lys.



Le site d'Halluin 3 se situe face au Port actuel. Il comporte un bâtiment qui s'avance presque jusqu'à la rive, au centre de la photo.

La localisation d'un nouveau port sur le secteur d'Halluin vise à tirer parti de la position stratégique de cette zone par rapport à la Métropole Lilloise. Il s'agit en effet de la porte d'entrée de cette métropole (1,1 million d'habitants) par le nord. La traversée de cette agglomération dense peut poser quelques difficultés, y compris pour le trafic fluvial (présence de quelques ponts qu'il sera difficile de relever au-delà des 5,25 mètres actuels de tirant d'air). Dans ces conditions, il peut s'avérer judicieux de se servir d'Halluin comme point de déchargement pour des produits destinés à la Métropole Lilloise mais voulant échapper à ces difficultés. Ça pourrait notamment être le cas pour des trafics intermodaux. Ce site d'Halluin 3 permettrait à Halluin de se positionner sur tout type de produits, quel que soit le conditionnement : vrac, conteneur, conventionnel.

Des trafics de la filière valorisation sont d'ores et déjà positionnables sur le site, qui portent sur un flux de 50 000 tonnes à l'année.

❖ **DEVELOPPEMENT DU PORT DE SANTES**

Le Port de Santes, situé au sud-ouest de Lille, est le plus vaste des sites gérés par Ports de Lille. Il s'étend sur plus de 95 hectares et dispose en outre d'une capacité d'extension d'une quinzaine d'hectares supplémentaires. Le trafic qu'il draine est proche des 2 millions de tonnes (1 970 857 T en 2012), dont seule une petite partie emprunte actuellement la voie d'eau (228 871 T.).



Le Port de Santes se positionne dès aujourd'hui comme un site majeur pour l'accueil d'opérateurs logistiques et de flux multimodaux. On y trouve en particulier un complexe d'entrepôts sanitaires, utilisés par des grands noms de l'agro-alimentaire (Roquette, Cargill...), des entrepôts classiques accueillant des trafics d'ameublement, des silos exploités par la Sté Invivo etc.

L'objectif est de faire du Port de Santes un site plus tourné vers la voie d'eau. Pour ce faire, il est prévu d'y aménager un quai équipé d'une plate-forme arrière pour y effectuer des transferts intermodaux. Le potentiel de marché sur cette zone est très important, Santes pouvant jouer pour le versant Sud de la Métropole Lilloise le rôle joué par Halluin pour le versant nord, celui de porte d'entrée. La pénurie de foncier sur le Sud de la Métropole Lilloise fait en outre que les sites à vocation logistique sont peu nombreux dans le secteur, et aucun n'a l'ampleur du Port de Santes.

Parallèlement, afin de parfaire les conditions d'accueil de nouveaux clients utilisateurs de la voie d'eau, un programme de déconstruction de bâtiments obsolètes a été lancé sur un ensemble d'entrepôts dont le Port a récemment fait l'acquisition. Cette opération va permettre de développer le bord à canal pour pouvoir y implanter des opérateurs utilisateurs de ce mode de transport.



Parmi les projets de développement du Port de Santes figure également l'aménagement d'une réserve foncière de 17 hectares adjacente au Port actuel. Un tel aménagement permettrait en outre d'établir la jonction avec le Port d'Haubourdin, une friche industrielle dont Ports de Lille a fait l'acquisition et qu'il a dépollué en vue d'y implanter un acteur de la filière valorisation.

Ces divers projets sont tous axés autour d'une utilisation massive du transport fluvial et il est clair que la réalisation de la liaison Seine-Nord Europe leur donnerait encore plus de sens. Dans une première phase un accroissement de trafic de l'ordre de 25 000 tonnes serait envisageable.

PORTS DE LILLE

10/2

B) POLE LILLOIS

Le concept de base pour cet axe est de concrétiser et de fluidifier les interactions entre la Ville et le Port, enjeu majeur de prospérité de l'une comme de l'autre.

Le signal fort qui serait envoyé par une décision positive pour le lancement de Seine-Nord Europe soulagerait considérablement la pression exercée sur les emprises foncières portuaires, notamment en zone urbaine. Se priver des facilités logistiques offertes par les ports en les écartant des zones urbaines, c'est pour les villes se priver d'outils qui pourraient leur proposer des solutions pour certaines des problématiques les plus prégnantes auxquelles elles se trouvent confrontées.

Depuis des années, Ports de Lille démontre qu'un port est en mesure d'apporter des solutions durables à certaines problématiques urbaines comme le transport des déchets, la distribution urbaine, la rénovation urbaine et la gestion des chantiers qui y affèrent...

Une décision finale en faveur de la nouvelle liaison permettrait aux ports de donner la pleine mesure dans ce domaine sans être constamment sous la menace d'une délocalisation.

Les projets :

- Développement de la Plate-forme de Transferts Intermodaux (PTI)
- Développement du Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU) ☉
- Déploiement du Pôle BTP et aménagement d'un nouveau Port à Lomme.

PORTS DE LILLE

11/21



❖ DEVELOPPEMENT DE LA PLATE-FORME DE TRANSFERTS INTERMODAUX (PTI)

Cet outil concentre les flux conteneurisés et les trafics portant sur les colis lourds et hors normes. Connectée de façon optimale aux 3 modes de transport terrestre eau/fer/route, la PTI est dévolue aux transports internationaux, c'est l'outil privilégié de la multimodalité. Il se déploie sur plus de 12 hectares, dispose de 600 mètres de bord à quai et de près de 5 Km de voies ferrées sur terminal. Les manutentions y sont assurées par 2 portiques trimodaux et une flotte de superstackers.



La réalisation de Seine-nord Europe ferait de cet outil un point pivot pour les trafics de conteneurs entre les ports de la seine et la façade maritime, en tout premier lieu avec le Grand Port Maritime de Dunkerque. Des trafics importants existent entre les Régions Ile-de-France et Nord-Pas-de-Calais, respectivement 1^{ère} et 3^{ème} régions économiques de France. Des groupes d'envergure internationale tels qu'Heineken pourraient bénéficier d'un schéma nouveau pour mieux coordonner les activités de leurs sites Parisiens et Lillois (en l'occurrence Gennevilliers et Mons-en-Baroeul). La grande distribution

PORTS DE LILLE

12/2

(Groupe Auchan) est également à la recherche de nouvelles organisations s'appuyant sur la multimodalité dans les flux inter-régionaux.

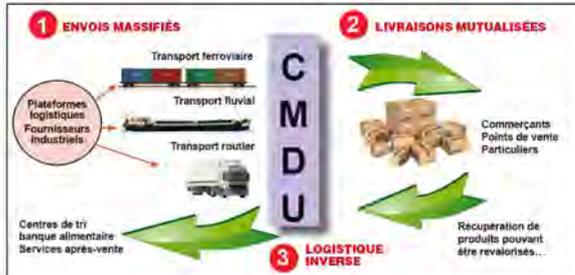
En 2012, plus de 27 700 conteneurs ont transité par la PTI, hors flux liés à la filière valorisation. 30.000 tonnes de colis lourds et trafics spéciaux y ont également été opérés.

C'est sur la PTI que se concrétiseraient les effets de la vaste réorganisation des flux conteneurisés à laquelle l'avènement de Seine-Nord Europe donnerait lieu. En effet, mettre en communication le réseau du Nord de la France, lui-même connecté au réseau de l'Europe Rhénane, et le bassin de la Seine aboutirait à la création de nouvelles combinaisons pour la gestion des vides, la gestion des équipements par les compagnies maritimes, par les loueurs de conteneurs etc. De par la qualité de ses équipements et ses capacités trimodales, la PTI apparaîtrait comme la solution à privilégier.

La création d'un vaste réseau, induit par la liaison entre 2 grands bassins, se traduirait par une augmentation des volumes pour chacun des points situés sur ce réseau, et surtout les plus importants d'entre eux, dont la PTI. Un accroissement de 50% du nombre de manutentions fluviales serait envisageable dans les 2 ans.

❖ DEVELOPPEMENT DU CENTRE MULTIMODAL DE DISTRIBUTION URBAINE (CMDU)

L'objectif du CMDU est de faciliter et d'optimiser la distribution urbaine. Les flux destinés aux commerces et points de vente situés en ville sont transportés par des modes massifiés vers le CMDU, où ils sont déchargés et réorganisés pour être acheminés par des modes de transport doux vers leurs destinataires. Au retour, les véhicules rapportent les emballages et les surplus. En outre, une large palette de services est associée à la fonction de base, permettant de créer de la valeur sur toutes les phases du processus.



Ce projet est intégré dans un programme Européen labellisé Interreg IV-b, baptisé CCP21 (Connecting Citizen Ports 21), en partenariat avec les ports de Bruxelles, Paris, Liège, Bâle, Rheinports et la Province d'Utrecht.

Le projet de CMDU, transposable dans de nombreuses villes en France et en Europe, vise aussi à ouvrir le marché urbain aux modes de transport alternatifs, et notamment à la voie d'eau. Il met ainsi en lumière une autre facette de l'intérêt d'un port fluvial pour une ville.

Il est à noter que la distribution urbaine recouvre aussi l'approvisionnement des villes en matériaux de construction, pour les opérations de rénovation urbaine, et aussi l'évacuation des déblais et résidus de la déconstruction. Ces opérations génèrent des tonnages importants qui auront vocation à être transportés par la voie d'eau.

❖ DEPLOIEMENT DU POLE BTP ET AMENAGEMENT D'UN NOUVEAU PORT A LOMME

La ville est fortement utilisatrice de matériaux, aussi est-il important de redéployer les surfaces pour un traitement plus efficace des flux entrants (matériaux et matières premières) et sortants (recyclage et valorisation). Cela se fera grâce à une mutualisation des moyens de manutention, afin de limiter les coûts et d'ouvrir le marché à de petits acteurs. Ce sera également le but d'un nouveau Port à Lomme, rattaché à la Sté Arcelor-Mittal, sur une surface de 4 hectares.



L'objectif de ces investissements est clairement d'accroître la part de la voie d'eau dans les trafics de matériaux opérés sur les ports de la Métropole Lilloise.

Le repositionnement de certaines entreprises utilisatrices de la voie d'eau sur des sites où elles pourront mettre en œuvre des synergies devrait se traduire par un accroissement significatif des trafics fluviaux, que l'on peut estimer à 60 000 tonnes.

C) AXE DUNKERQUE ESCAUT

La logique de ces projets et des investissements correspondant est de conforter le statut du Grand Port Maritime de Dunkerque en tant que port de la Région Nord-Pas-de-Calais. Il s'agit en fait de pré-positionner sur le tracé de la future liaison Seine-Nord Europe des sites portuaires qui permettront d'en faire un réel vecteur de croissance pour les trafics en provenance et à destination du GPM Dunkerque.

L'axe Escaut serait stratégiquement connecté à la plate-forme de Marquion, ce qui permettrait notamment d'adapter les bateaux aux gabarits disponibles. Ce point serait particulièrement important pour les conteneurs (possibilité d'ajouter une 3^{ème} couche de conteneurs à partir de Marquion vers le sud).

Les projets :

- Collaboration accrue avec le GPM Dunkerque
- Création d'un port dans le Douaisis
- Création d'un nouveau Port à La Bassée

PORTS DE LILLE

16/

❖ COLLABORATION ACCRUE AVEC LE GPM DUNKERQUE

Déjà ancienne, cette collaboration se traduit aujourd'hui par le biais de 2 initiatives fortes :



Tout d'abord, la création d'un GIE baptisé Nord Gateway, qui associe Ports de Lille/ CCI Grand Lille, le GPM Dunkerque et Delta 3. Cette entité vise à structurer la collaboration entre les 3 sites et à favoriser l'usage de la voie d'eau. Elle est en phase avec le nouveau concept de « corridor », qui associe à tout port maritime d'importance son Hinterland (arrière-pays) et les plate-formes logistiques multimodales qui s'y trouvent. C'est la logique que l'on retrouve dans des organisations telles qu'Haropa (Ports du Havre, Rouen et Paris) ou dans une forme moins aboutie MedLinkPort (GPM Marseille et les ports de l'axe Rhône Saône).

Nord Gateway est l'expression politique d'une réelle volonté de travailler ensemble à la constitution d'un réseau de ports et d'outils multimodaux, au service des entreprises et des territoires, utilisant la voie d'eau comme un levier pour drainer des trafics supplémentaires vers le port de Dunkerque.



Nord Ports Shuttle est un nouveau service permettant le transport de conteneurs par barges fluviales entre Dunkerque, Douges et Lille. Sont réunis au sein de cette SAS la CCI Grand Lille, le GPM Dunkerque, le Terminal des Flandres et la CFT (Compagnie Fluviale de Transport).

Il s'agit là de l'expression opérationnelle de la volonté dont il a été question plus haut. Une tarification incitative a été mise en place qui devrait aider à rallier notamment les gros pourvoyeurs de flux conteneurisés de la Métropole Lilloise (grande distribution, vente à distance, agro-alimentaire...). Cette période incitative, qui couvrira les 3 premières années, permettra la définition et la mise en place de nouveaux schémas organisationnels axés autour du GPM Dunkerque, utilisant les infrastructures des ports intérieurs situés dans l'Hinterland de celui-ci et privilégiant le mode de transport fluvial, plus écologique et plus sûr.

PORTS DE LILLE

17/21





Il est clair que ces initiatives connaîtraient un coup d'accélérateur avec l'annonce de la réalisation effective du Canal Seine-Nord Europe. L'arrière-pensée de Dunkerque serait de la sorte approfondi vers la Picardie.

PORTS DE LILLE

18/

❖ CREATION D'UN PORT DANS LE DOUAISIS

Le Douaisis constitue une zone névralgique pour la logistique à l'échelle de la Région Nord-Pas-de-Calais. C'est le point de convergence des grands flux de trafics de la Région Nord-Pas-de-Calais et de Picardie. La réalisation du Canal Seine-Nord Europe viendra renforcer encore cette vocation de plaque tournante.

Ports de Lille gère actuellement un site portuaire situé à Douai. Cependant, celui-ci est enclavé et, plus grave, difficilement accessible. Il est en effet implanté à l'embouchure de la Scarpe Inférieure (petit gabarit - Classe I - 250 à 400 T) séparé du canal à grand gabarit par plusieurs ponts dont un ferroviaire qui constituent de réels obstacles.

La création d'un port fluvial dans le Douaisis ne peut se concevoir que le long du canal à grand gabarit dans l'axe par où passeront les flux en provenance et à destination du nouveau canal. Ce site constituera en quelque sorte une plate-forme de transferts situé au débouché nord du futur canal.

Il pourrait en outre jouer un rôle actif dans une recomposition de l'organisation logistique des constructeurs automobiles présents dans le Douaisis, notamment Renault.

L'actuel Port de Douai, enclavé et peu accessible, a traité en 2011 un trafic fluvial de 74 000 tonnes. Un nouveau port établi le long du canal à grand gabarit et pourvu des infrastructures adéquates, pourrait doubler ce trafic dès sa 2^{ème} année d'existence.

PORTS DE LILLE

19/21



❖ CREATION D'UN NOUVEAU PORT A LA BASSEE

En coordination avec le nouveau site portuaire du Douaisis, l'aménagement d'un nouveau port dans le secteur de La Bassée présente un intérêt stratégique pour Ports de Lille et, au-delà, pour l'ensemble de la Région Nord-Pas-de-Calais. Le Port existant à La Bassée, situé sur un bras mort envasé, est inopérant et ne présente plus aucun intérêt en tant que port.

Dans la mesure où la zone de La Bassée recèle un potentiel de développement important, il est crucial d'y disposer d'un site portuaire, de préférence à proximité immédiate du point de confluence entre le Canal Dunkerque-Valenciennes et la Deûle. Il existe de vastes espaces fonciers bord à canal grand gabarit, sur les communes de Salomé et Hantay.

Ce nouveau port permettrait de structurer et d'optimiser les flux sur l'axe Dunkerque/Paris. Il pourrait en outre servir de point d'appui pour le CMDU Lillois dans le cadre de la messagerie fluviale, au même titre que d'autres sites, pour décongestionner les accès à la Métropole Lilloise.

Ce secteur est encore largement industrialisé, et l'existence d'un site portuaire à cet endroit permettrait de drainer vers Dunkerque des flux qui sont actuellement transportés par la route, majoritairement vers les ports belge-néerlandais.

POIRTS DE LILLE

20/21

CONCLUSION

Les projets qui viennent d'être présentés visent à positionner Ports de Lille par rapport aux évolutions du monde économique, au service duquel il se trouve. Bien entendu, comme toute entreprise, il se doit d'axer sa stratégie autour de faits tangibles et il ne saurait le faire sur la base d'un pan pris sur la réalisation ou la non-réalisation d'une grande infrastructure de transport. Dans cette optique, il est clair que le plan de développement adopté a été conçu indépendamment du projet Seine-Nord Europe.

Il est frappant cependant de constater, en examinant chacun des sujets qui constituent ce plan, à quel point la réalisation de Seine-Nord Europe influerait de façon majeure sur l'impact des projets envisagés. Et ceci se comprend sans peine, car la finalité des stratégies est la même, au-delà de la différence fondamentale de dimension des 2 éléments. Il s'agit de rendre au transport fluvial la place qu'il n'aurait jamais dû cesser d'avoir au sein des modes de transport dans notre pays. Les investissements de Ports de Lille dans les prochaines années visent à corriger la situation, à l'échelon régional, ceux qui sont inclus dans le projet Seine Nord Europe ont l'ambition de le faire aux échelons national et européen.

La réalisation de Seine-Nord Europe, et cela dès l'annonce officielle de son lancement, constituerait un puissant moteur de croissance pour le transport fluvial et pour la multimodalité, outils indispensables au développement économique, au-delà même de son aire géographique. Il s'agirait à n'en pas douter d'un signal politique fort envoyé au monde économique, aux chargeurs, aux opérateurs logistiques, aux décideurs institutionnels.

Nous formons l'espoir que les quelques éléments que nous avons pu vous fournir, en dépit de la difficulté à chiffrer les retombées prévisibles de tels investissements, contribueront à orienter vos conclusions dans un sens favorable au projet.

POIRTS DE LILLE

21/21

