

Élaboration d'une proposition de schéma stratégique fret fluvial

pour le territoire de l'Artois (Lens – Béthune)



AULA
AGENCE D'URBANISME
DE L'ARTOIS

Crédit photo : ©AULA, sauf mentions contraires
Illustrations : Freepik

Sommaire

00

**CONTEXTE ET
SPÉCIFICITÉS DU
TERRITOIRE DE
L'ARTOIS - 5**

01

**LES ATOUTS DU
GRAND GABARIT
POUR LE
TERRITOIRE - 13**

02

**LES QUAIS ET
POTENTIELS
DE TRAFIC
ASSOCIÉS - 23**

03

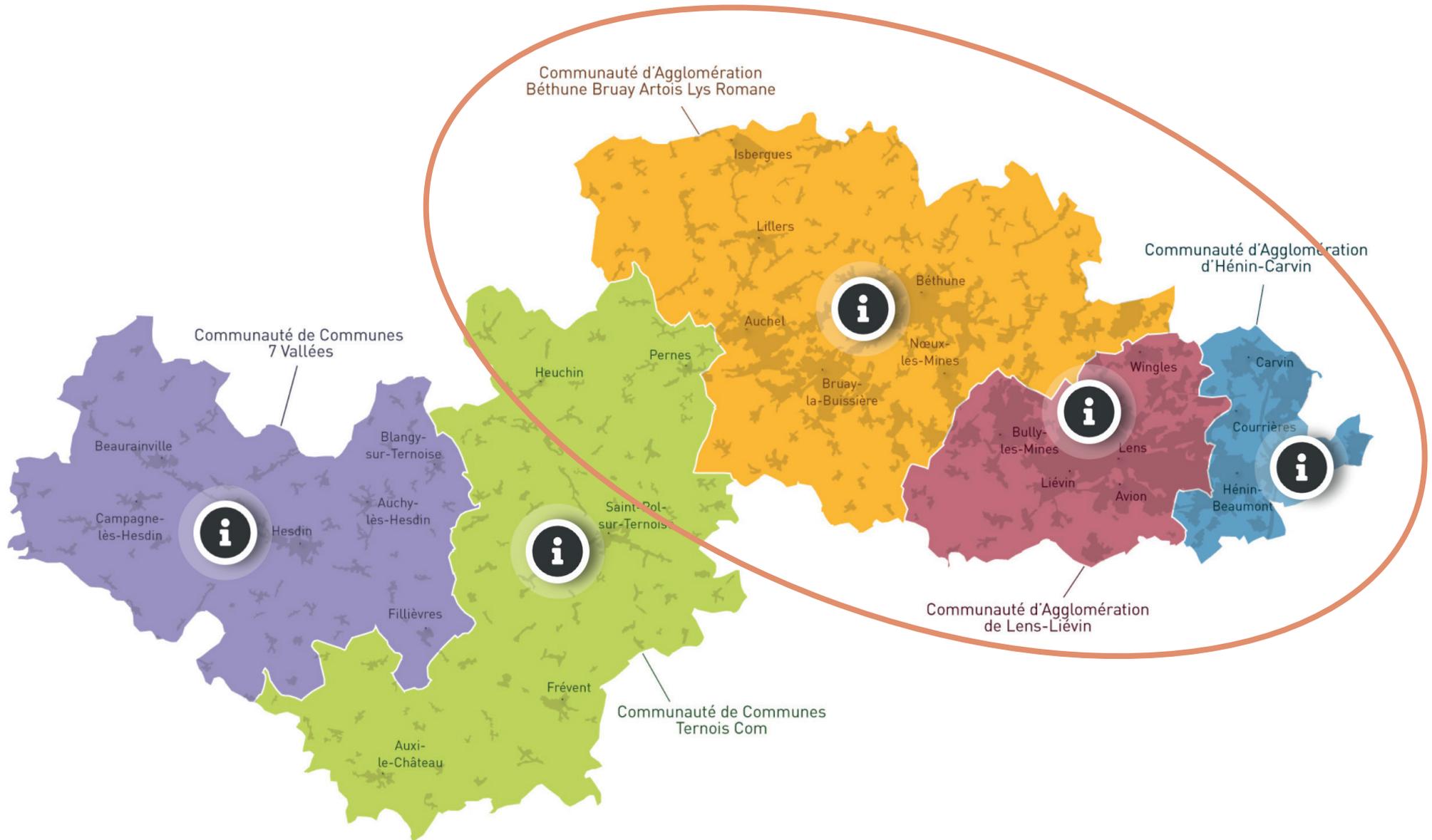
**GRAND
GABARIT ET
DISPONIBILITÉS
FONCIÈRES - 35**



CONTEXTE ET SPÉCIFICITÉS DU TERRITOIRE DE L'ARTOIS

00 —

PÉRIMÈTRE DE L'AGENCE D'URBANISME DE L'ARTOIS ET PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



POSITIONNEMENT DU TERRITOIRE :

Une situation stratégique au croisement de la Deûle et du canal d'Aire

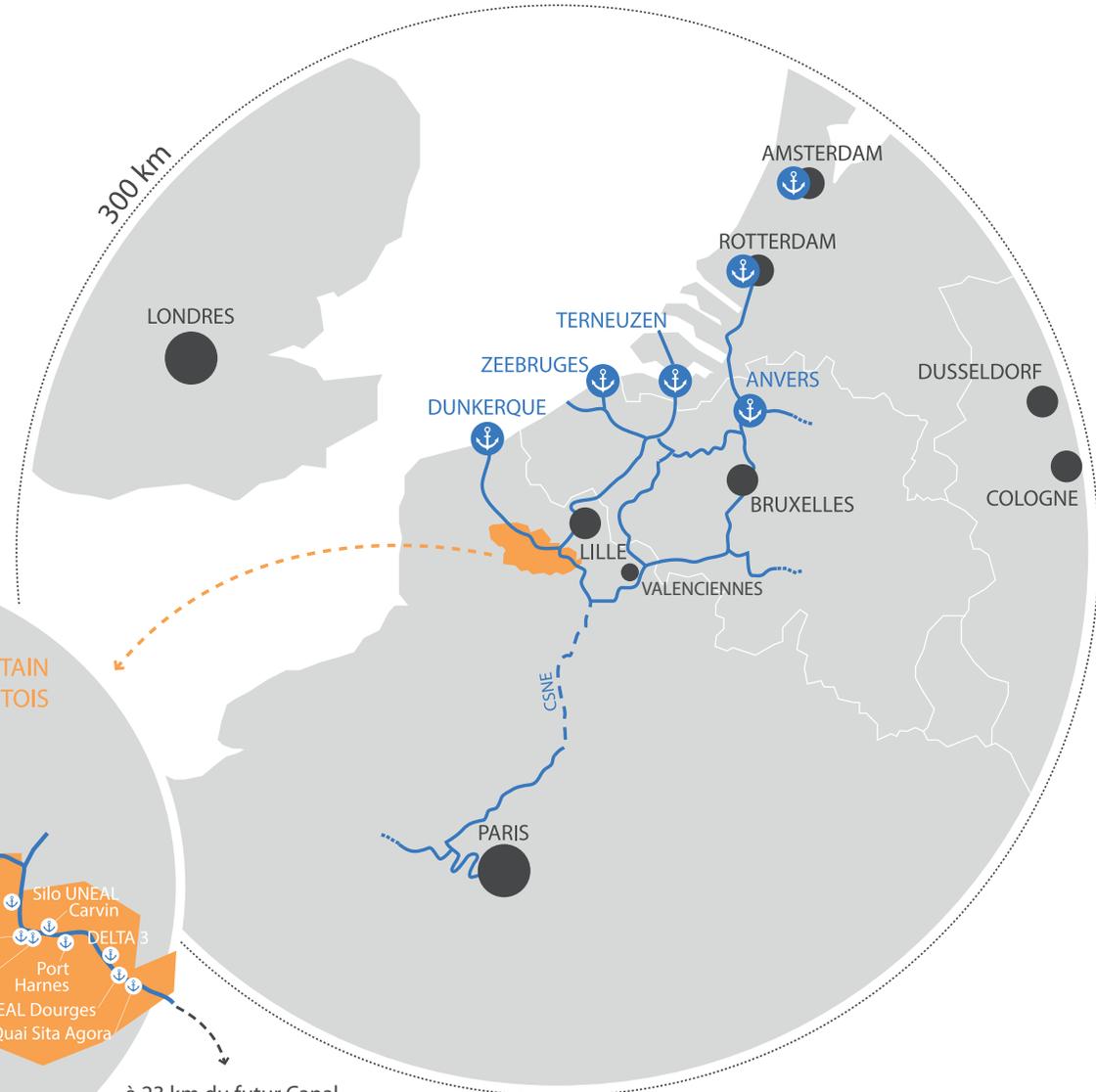
52 km de canal à grand gabarit traversent le PMA
Canal d'Aire, 35 km
Canal de la Haute-Deûle, 17 km

à 54 km du Port de Dunkerque

PÔLE METROPOLITAIN DE L'ARTOIS



à 23 km du futur Canal Seine Nord Europe



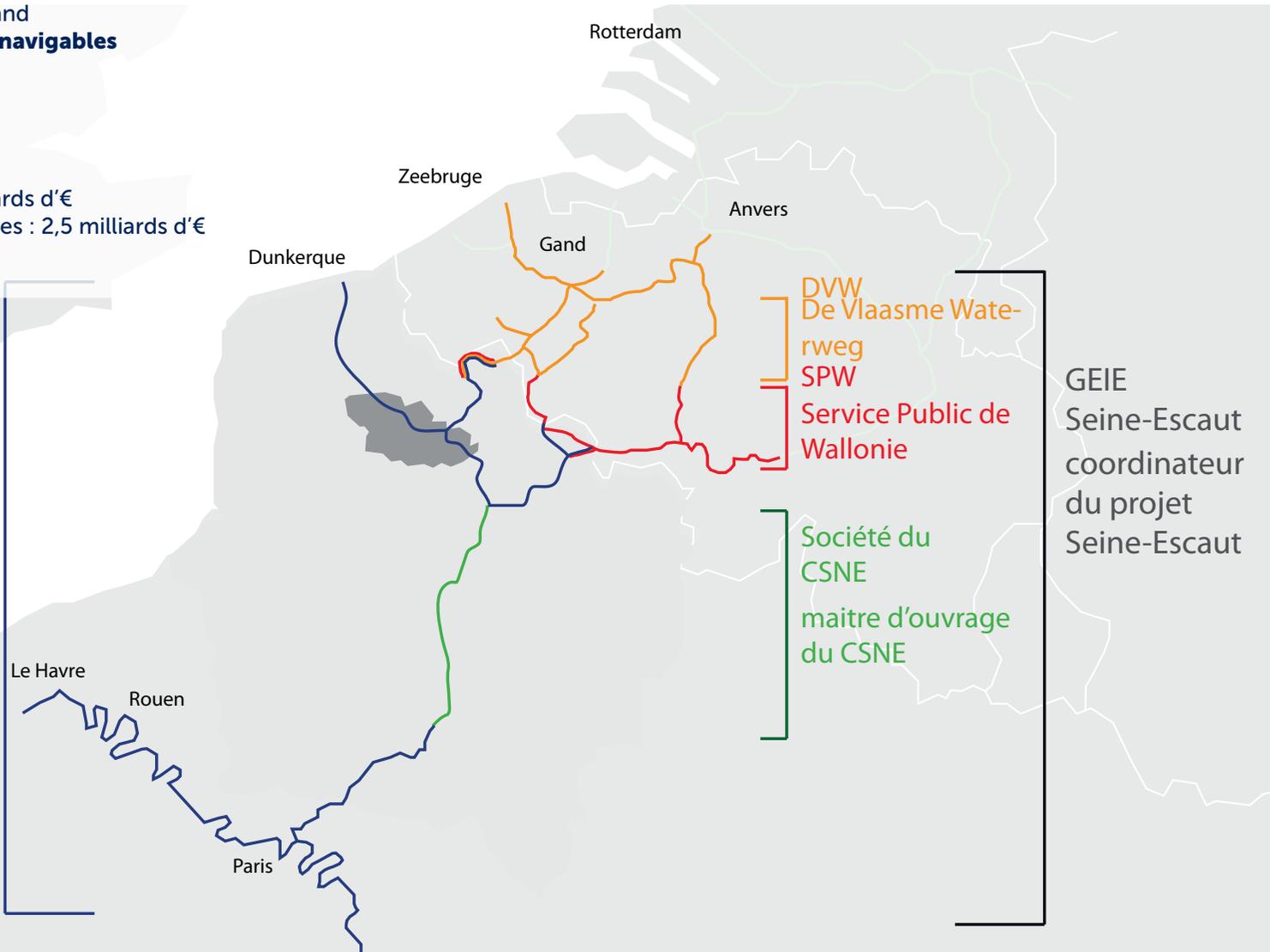
UN POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE CONFORTÉ PAR LA LIAISON SEINE-ESCAUT :

Un projet global de mise à grand gabarit de **1 100 km de voies navigables**

10,5 milliards d'€
investis d'ici 2030 :

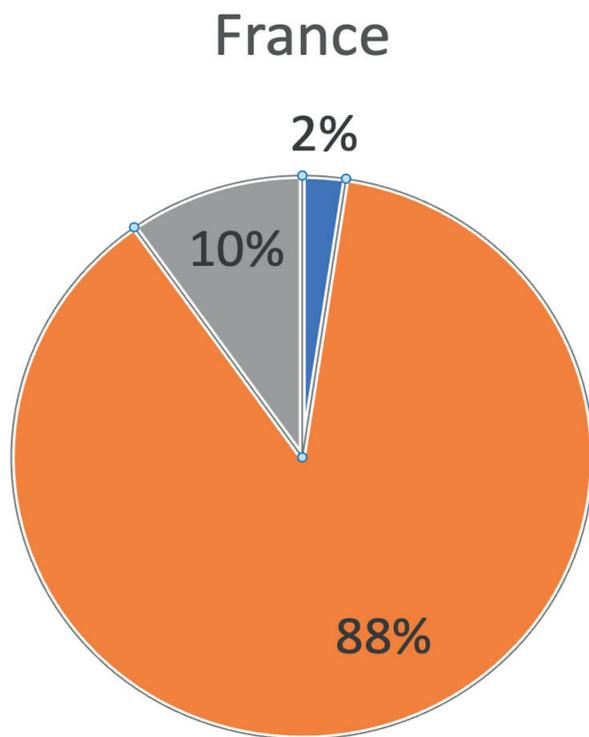
CSNE : 5 milliards d'€
Reste du réseau VNF : 3 milliards d'€
*SPW Wallonie + DVW Flandres : 2,5 milliards d'€

Voies Navigables
de France
propriétaire et
gestionnaire du
réseau navigable
français



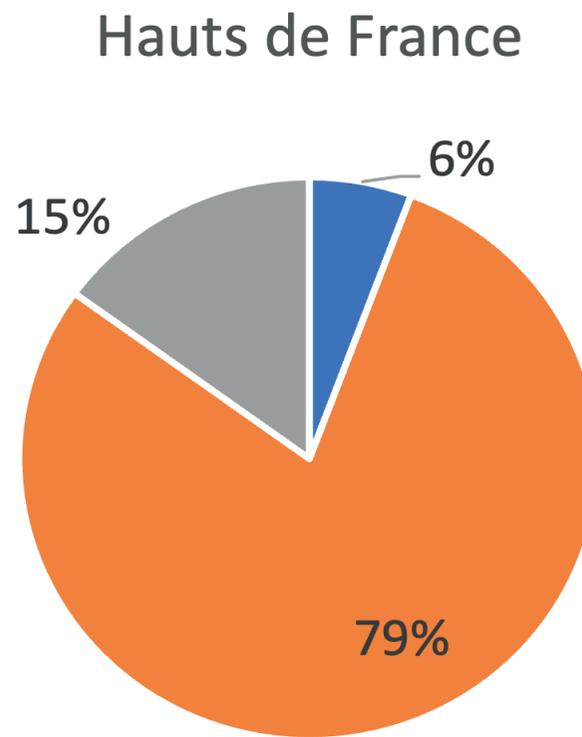
ENJEU DU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MODAL À L'ÉCHELLE HAUTS DE FRANCE :

Profiter du choc de compétitivité offert par le canal pour développer le report modal sur la voie d'eau



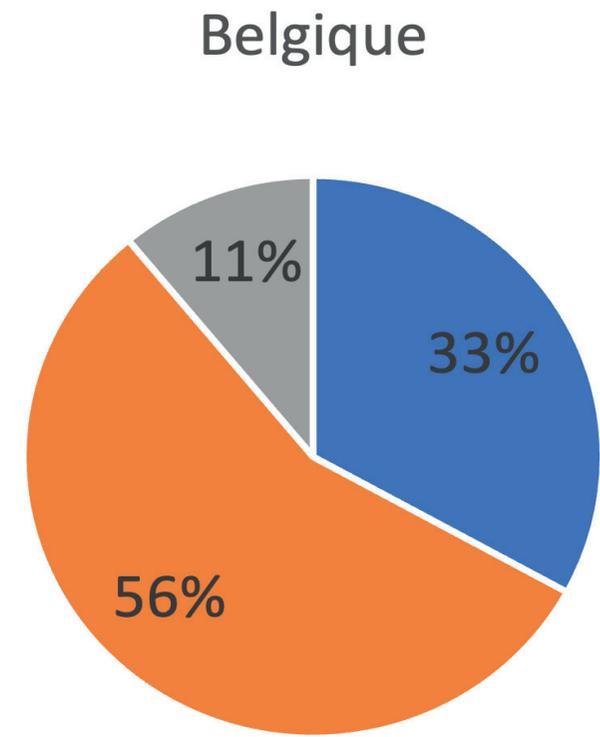
■ fluvial ■ route ■ rail

Source : SDES, données 2023.



■ fluvial ■ route ■ rail

Source : SDES, données 2023.



■ fluvial ■ route ■ rail

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium), données 2023.

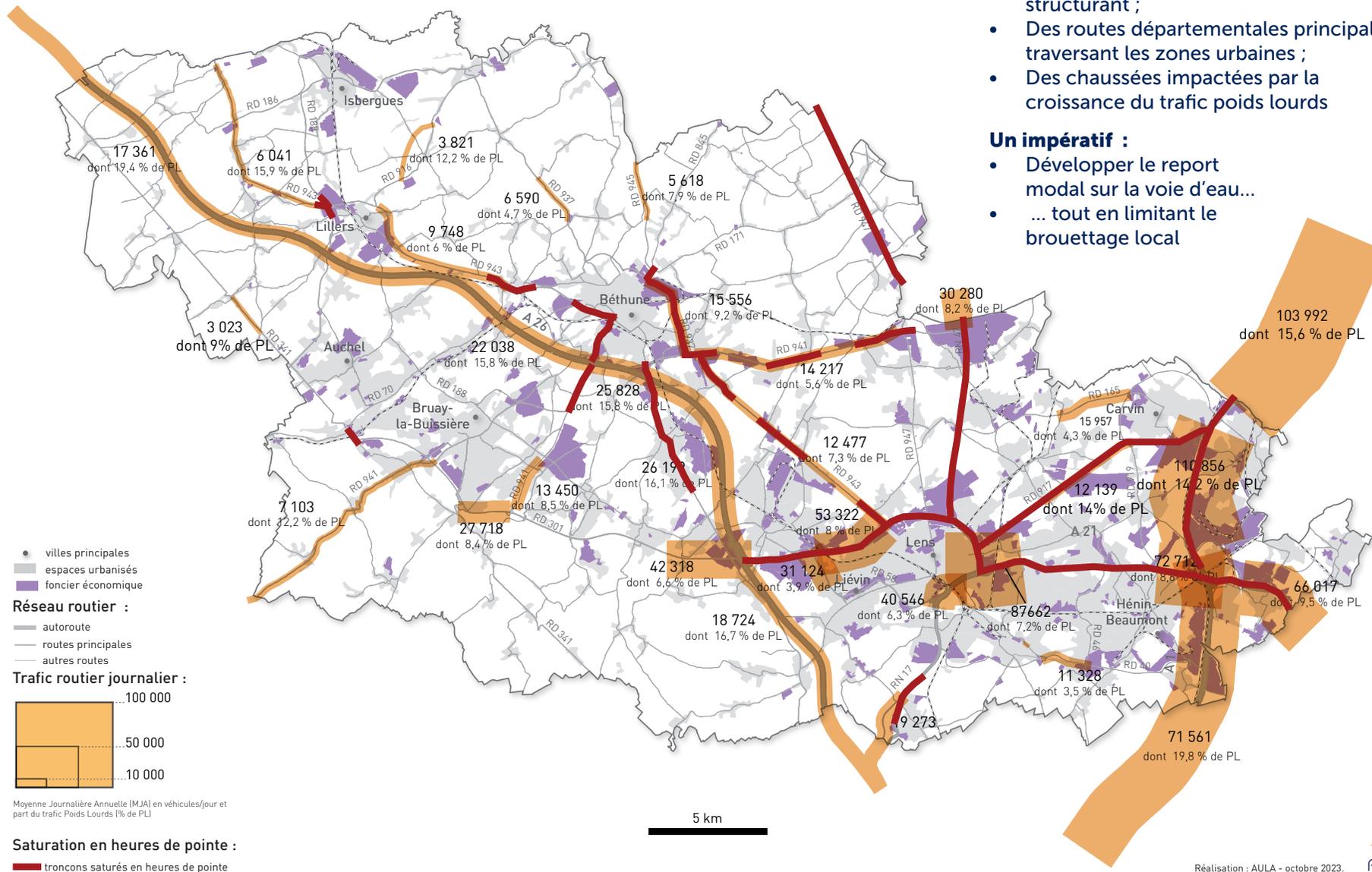
Une desserte fluviale à penser en fonction des enjeux de desserte routière :

TRAFIC TOUS VEHICULES SUR LES PRINCIPALES ROUTES du territoire du SMT Artois-Mobilités

- Un trafic soutenu sur le réseau routier structurant ;
- Des routes départementales principales traversant les zones urbaines ;
- Des chaussées impactées par la croissance du trafic poids lourds

Un impératif :

- Développer le report modal sur la voie d'eau...
- ... tout en limitant le brouettage local



3 angles d'approche

01

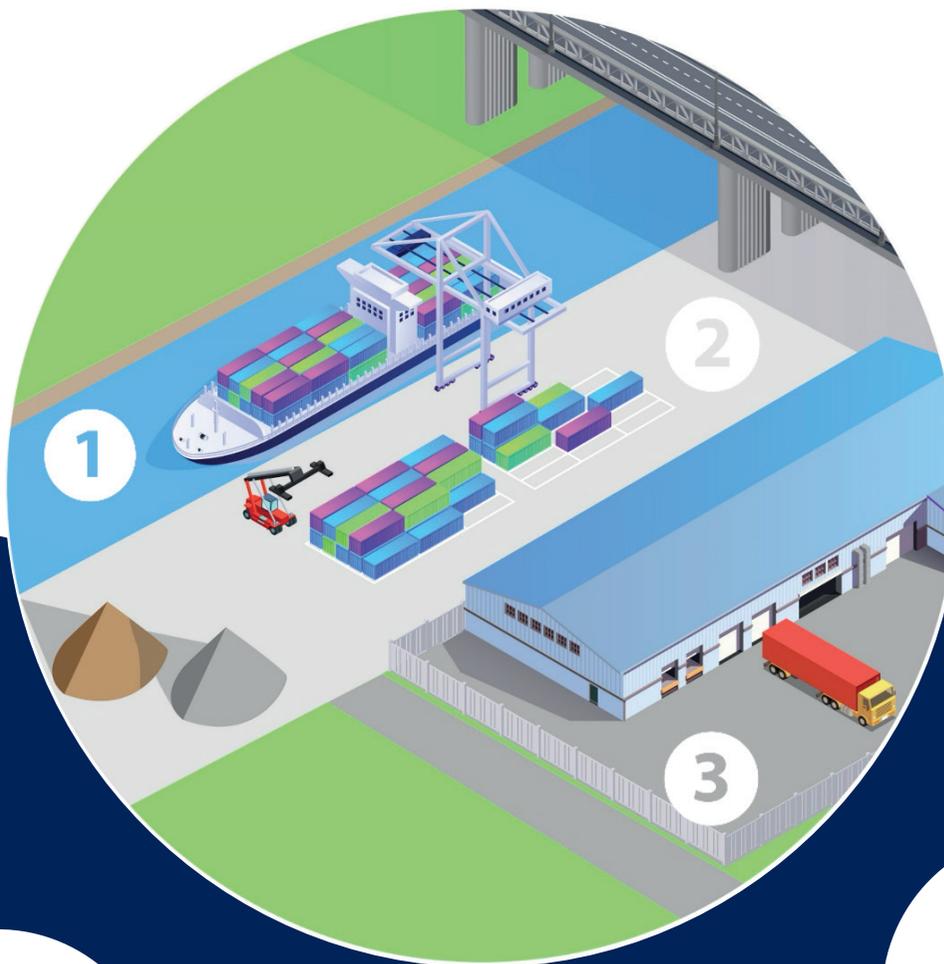
Réseau
navigable

02

Quais

03

Foncier



**LES ATOUTS DU
GRAND GABARIT
POUR LE TERRITOIRE**

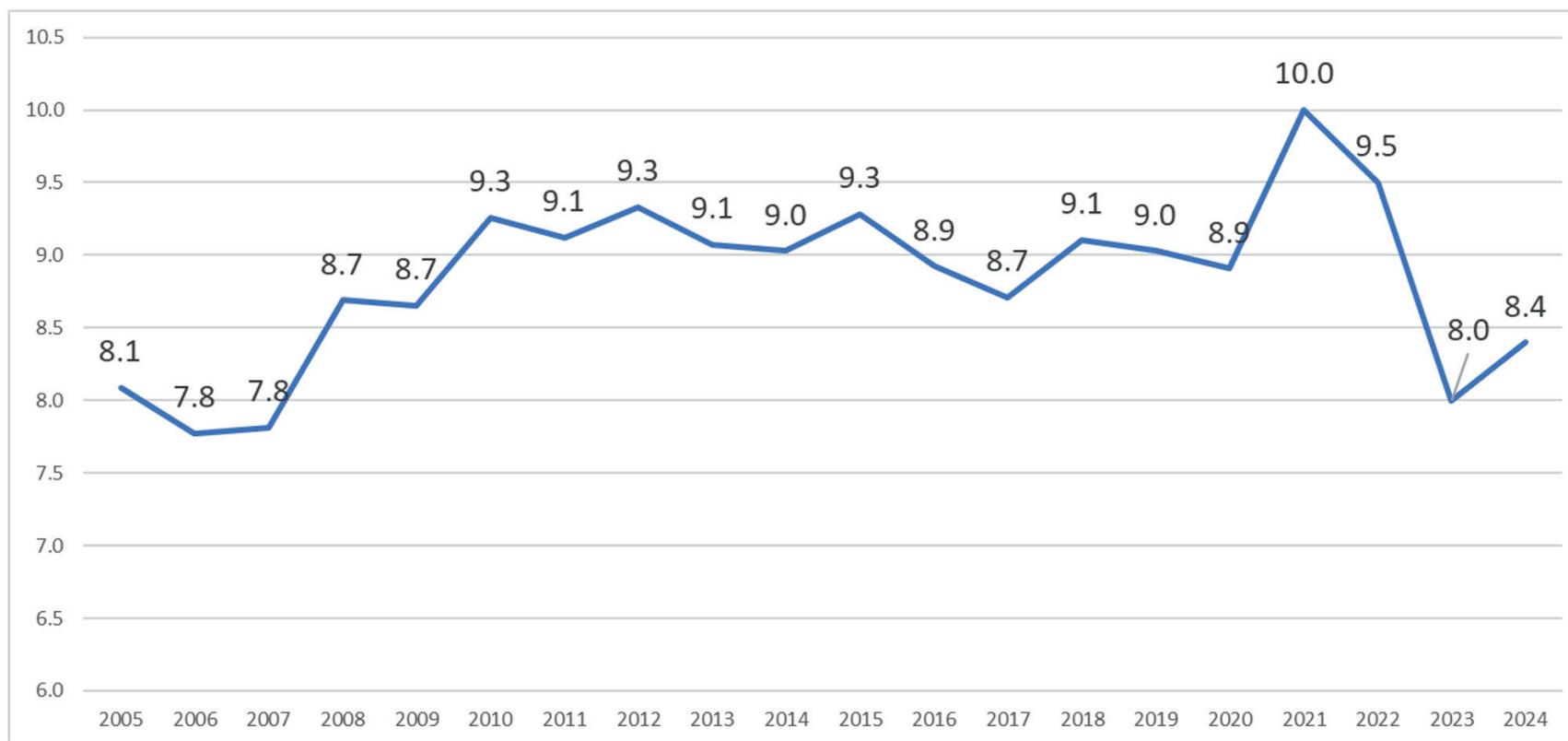
01 —

EVOLUTION DU TONNAGE À L'ÉCHELLE DU BASSIN NORD-PAS-DE CALAIS : (MILLIONS DE TONNES)

Un pic de trafic en 2021

Une baisse en 2023/2024 qui s'explique par :

- la gestion des inondations ;
- la baisse de la production céréalière et de l'export
- Perturbations économiques mondiales.



PÉNICHE VRAC DE 110 M ET 3 000 T SUR LE CANAL D'AIRE (BEUVRY)



Gabarit actuel : classe Va

longueur maxi : **110 m**
Tonnage maxi : **3000 T**

Amplitude horaire sur le grand gabarit :
6h15 à 22h

- Soit 120 camions chargés à 25 tonnes

LE RÉSEAU NAVIGABLE ET PORTUAIRE EN BASSIN DE NAVIGATION NORD-PAS-DE-CALAIS

Gabarit actuel : classe Va

Longueur maxi : 110 m

Tonnage maxi : de 3000 T

Gabarit cible 2030 : classe Va+

Longueur maxi : 135 m

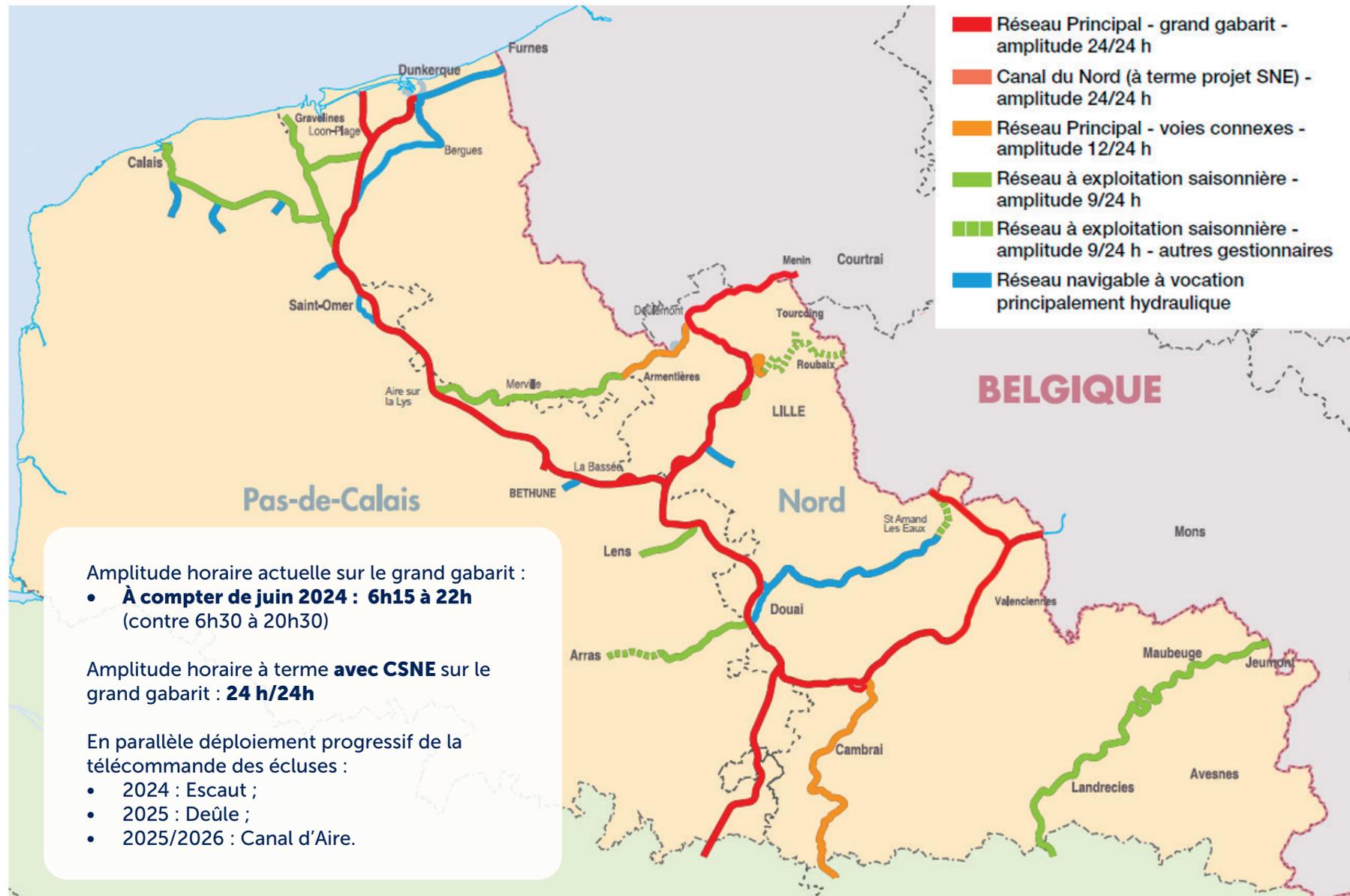
Tonnage maxi : de 3500 T

Travaux en cours : passage de l'ensemble des écluses de 110 à 144,60 m

- Derniers travaux en cours sur l'écluse de Quesnoy sur Deûle (2025)

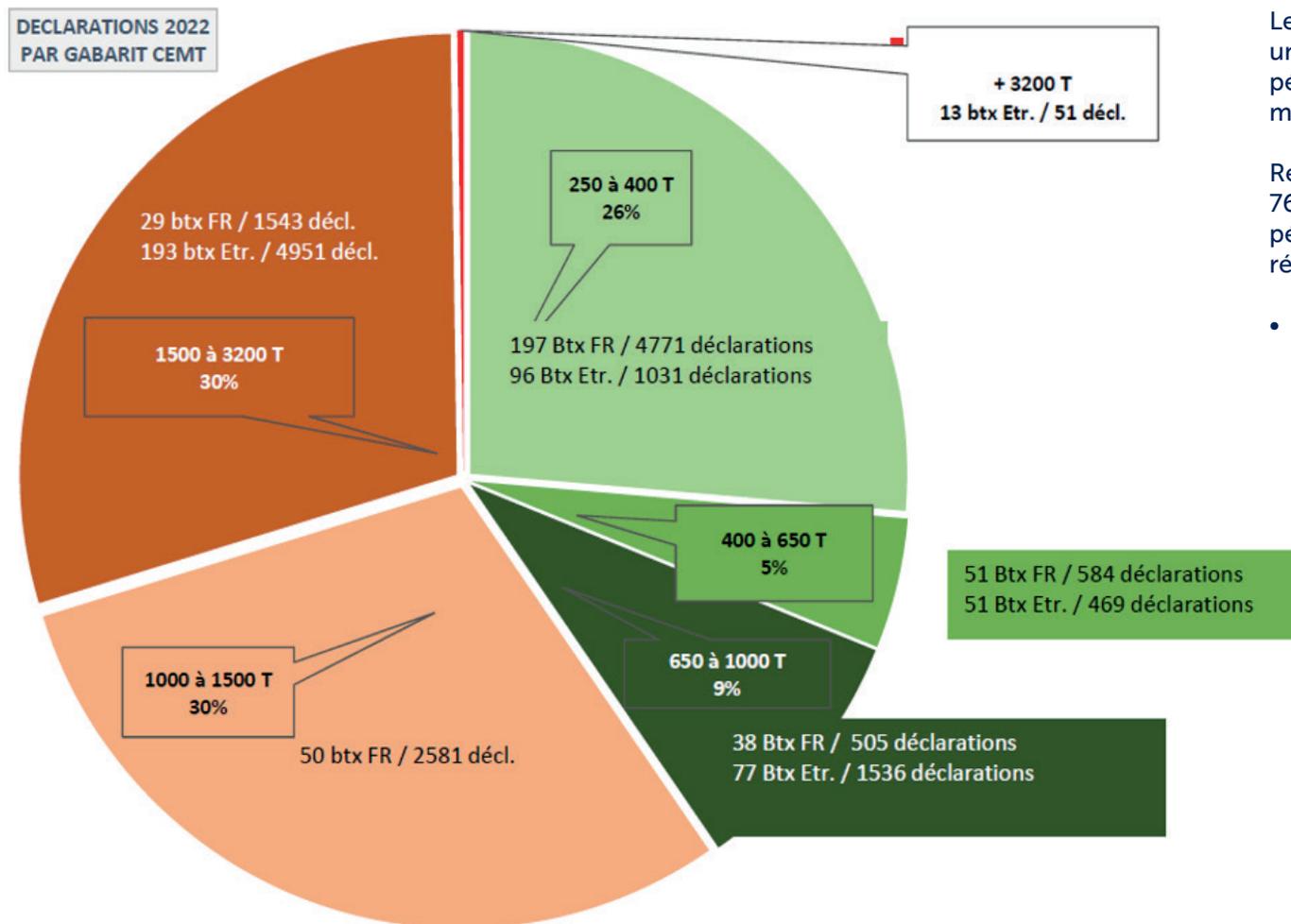


UNE ÉVOLUTION PROGRESSIVE DES PLAGES HORAIRES DE NAVIGATION :



Source : VNF.

ETAT DE LA FLOTTE ACTUELLE ET PERSPECTIVE DE MASSIFICATION :



Actuellement : 2/3 du trafic sont transportés par des péniches de moins de 1500 T

Le gabarit classe Va permet déjà un développement de la flotte de péniches de 3000 T et une forte massification des flux

Remarque :
76% du trafic opéré par des péniches de plus de 1500 sont réalisés par des bateaux étrangers

- Enjeu du développement/ renouvellement de la flotte et de la formation de nouveaux bateliers

TIRANT D'AIR, HAUTEUR LIBRE SOUS PONT ET TRANSPORT DE CONTENEURS À HORIZON 2032

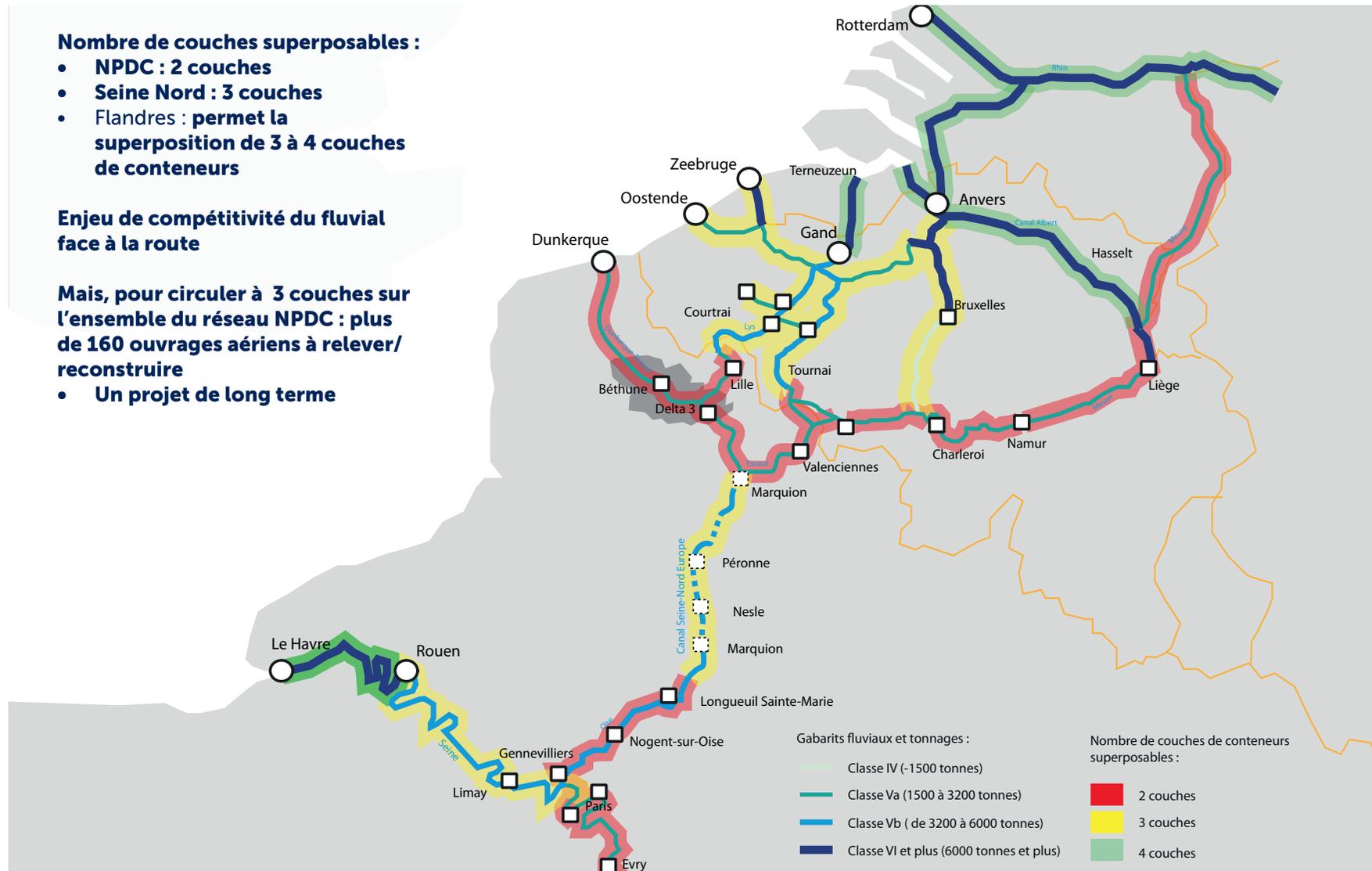
Nombre de couches superposables :

- NPDC : 2 couches
- Seine Nord : 3 couches
- Flandres : permet la superposition de 3 à 4 couches de conteneurs

Enjeu de compétitivité du fluvial face à la route

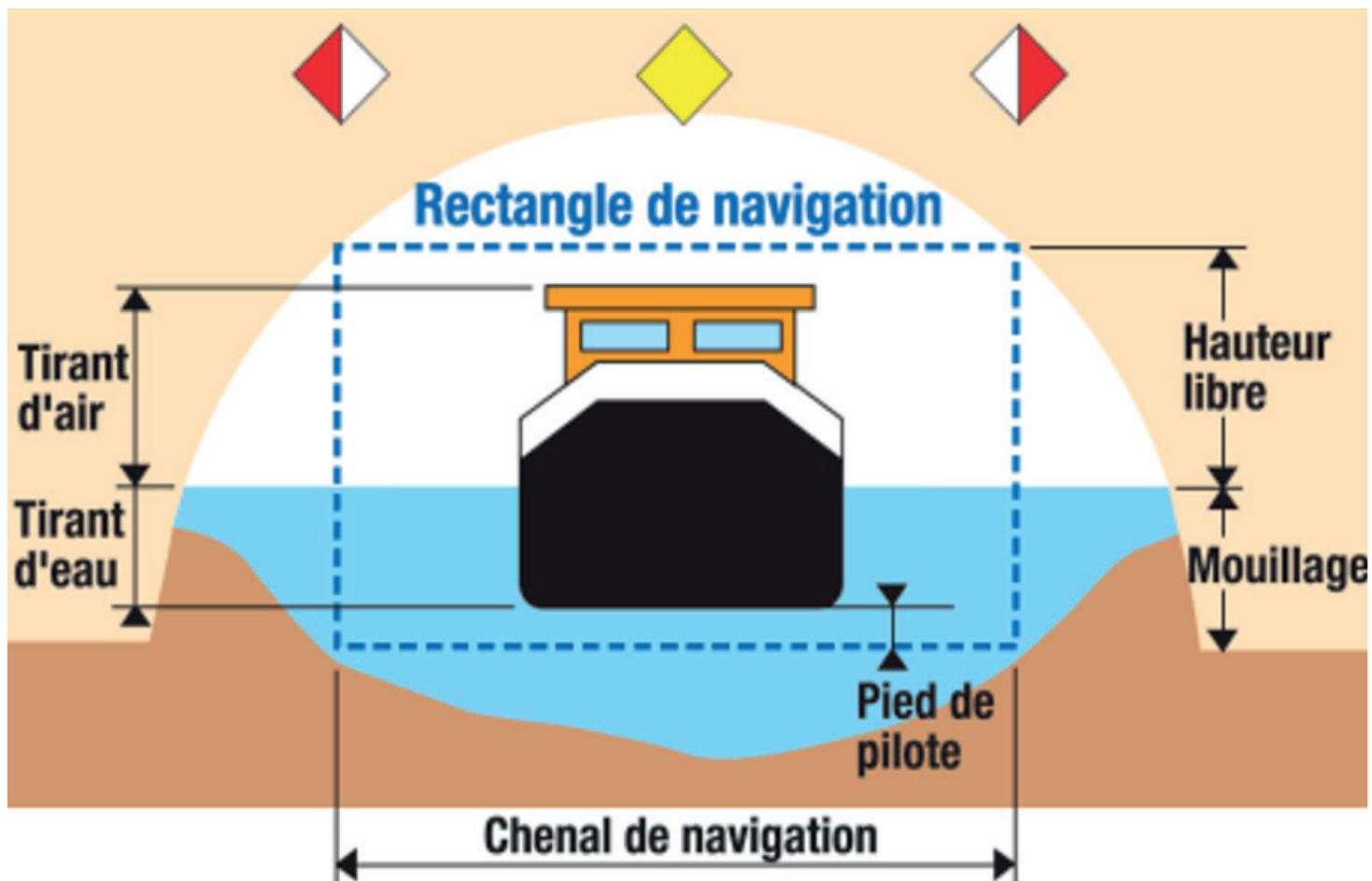
Mais, pour circuler à 3 couches sur l'ensemble du réseau NPDC : plus de 160 ouvrages aériens à relever/reconstruire

- Un projet de long terme



TIRANT D'AIR, HAUTEUR LIBRE ET TRANSPORT DE CONTENEURS :

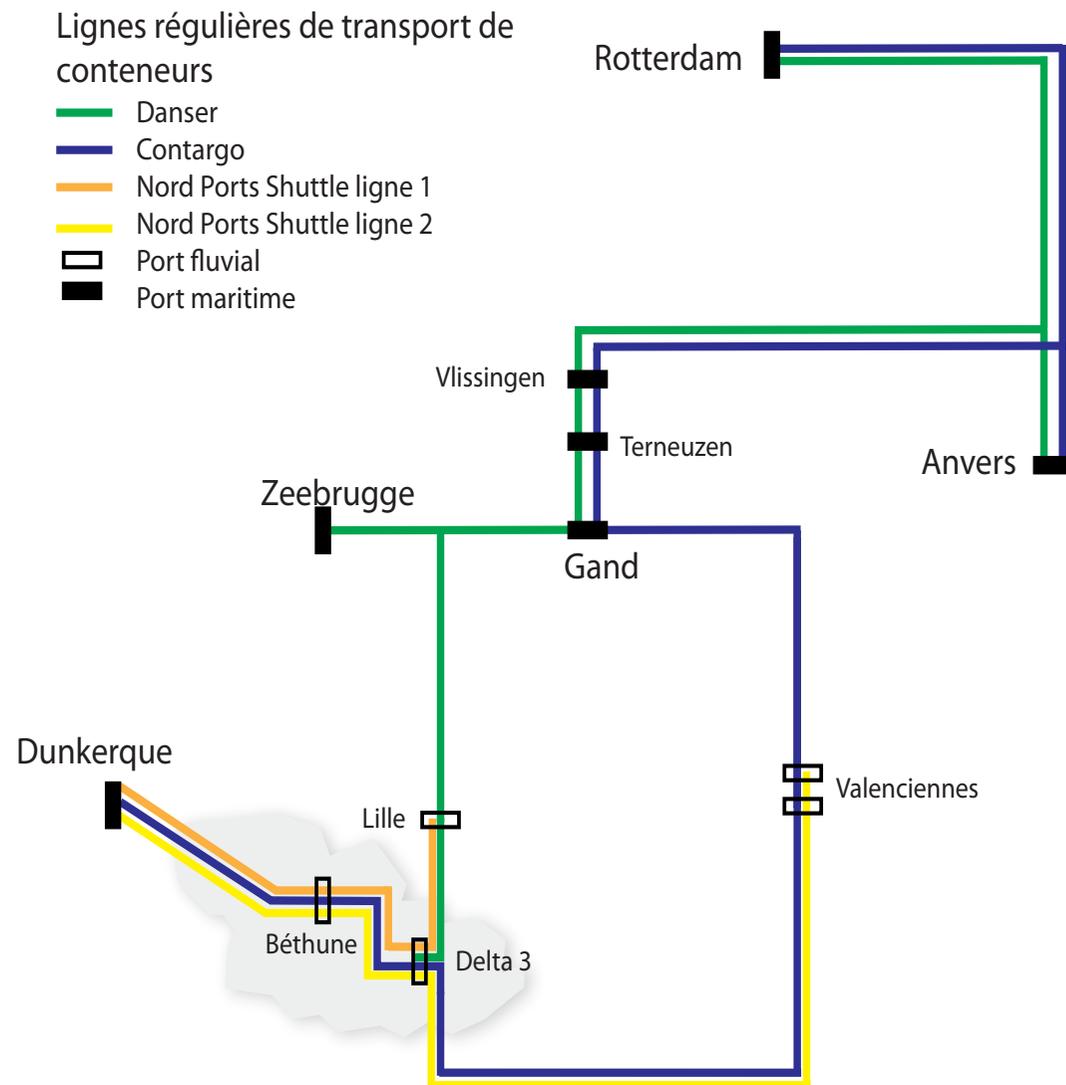
Hauteur libre sous pont sur le réseau NPDC : **permet la superposition 2 couches de conteneurs**
En fonction de la largeur des péniches, transport de 80 conteneurs vingt pieds



Transport de conteneurs sur le canal d'Aire (Violaines)



LA DESSERTE DU TERRITOIRE PAR LES LIGNES RÉGULIÈRES DE TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS :



Ligne Nord Ports Shuttle (SOGETRAN) :

Béthune <-> Dunkerque :

- 2 liaisons hebdo dans chaque sens (arrêt si demande)

Delta 3 <-> Dunkerque :

- 3 liaisons hebdo dans chaque sens

Ligne Delta 3 <-> Benelux (Danser) :

Delta 3 <-> Gand <-> Anvers

: 3 liaisons hebdo dans chaque sens ;

Delta 3 <-> Rotterdam : 5 liaisons hebdo dans chaque sens ;

Delta 3 <-> Zeebrugge : 3 liaisons hebdo dans chaque sens.

Lignes Contargo :

Delta 3 <-> Anvers/Rotterdam :

2 liaisons hebdo dans chaque sens via l'Escaut.

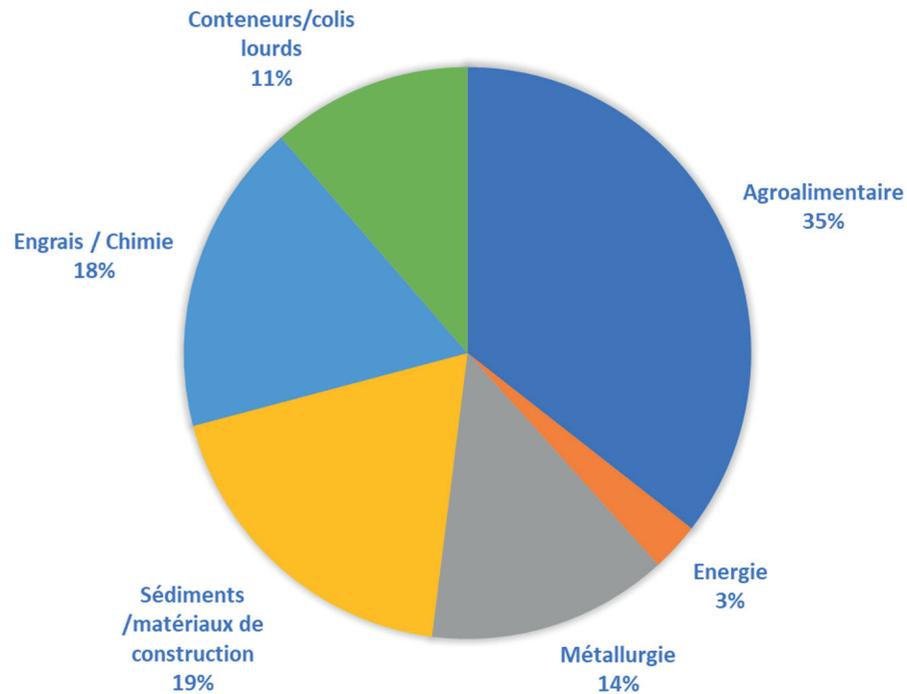
Delta 3 <-> Dunkerque : liaison à la demande testée en août 2024.

LES QUAIS ET POTENTIELS DE TRAFIC ASSOCIÉS

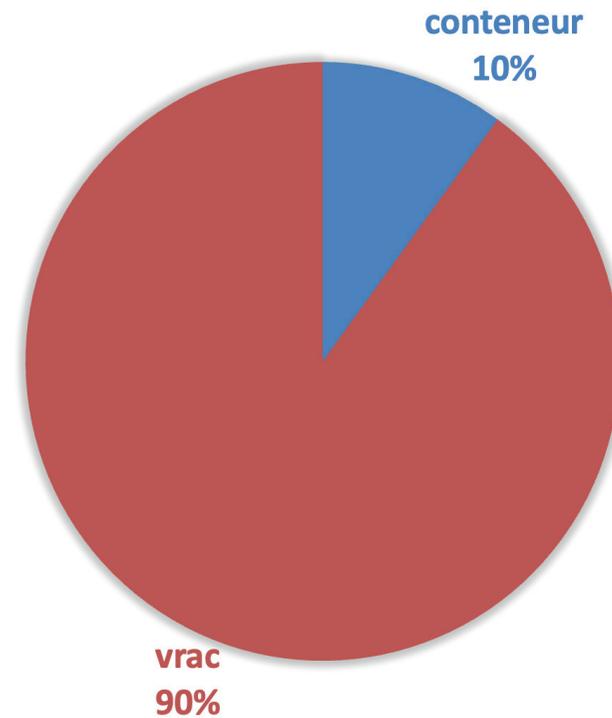
02 —

Le vrac, un type de marchandises à ne pas négliger : 90% des tonnages

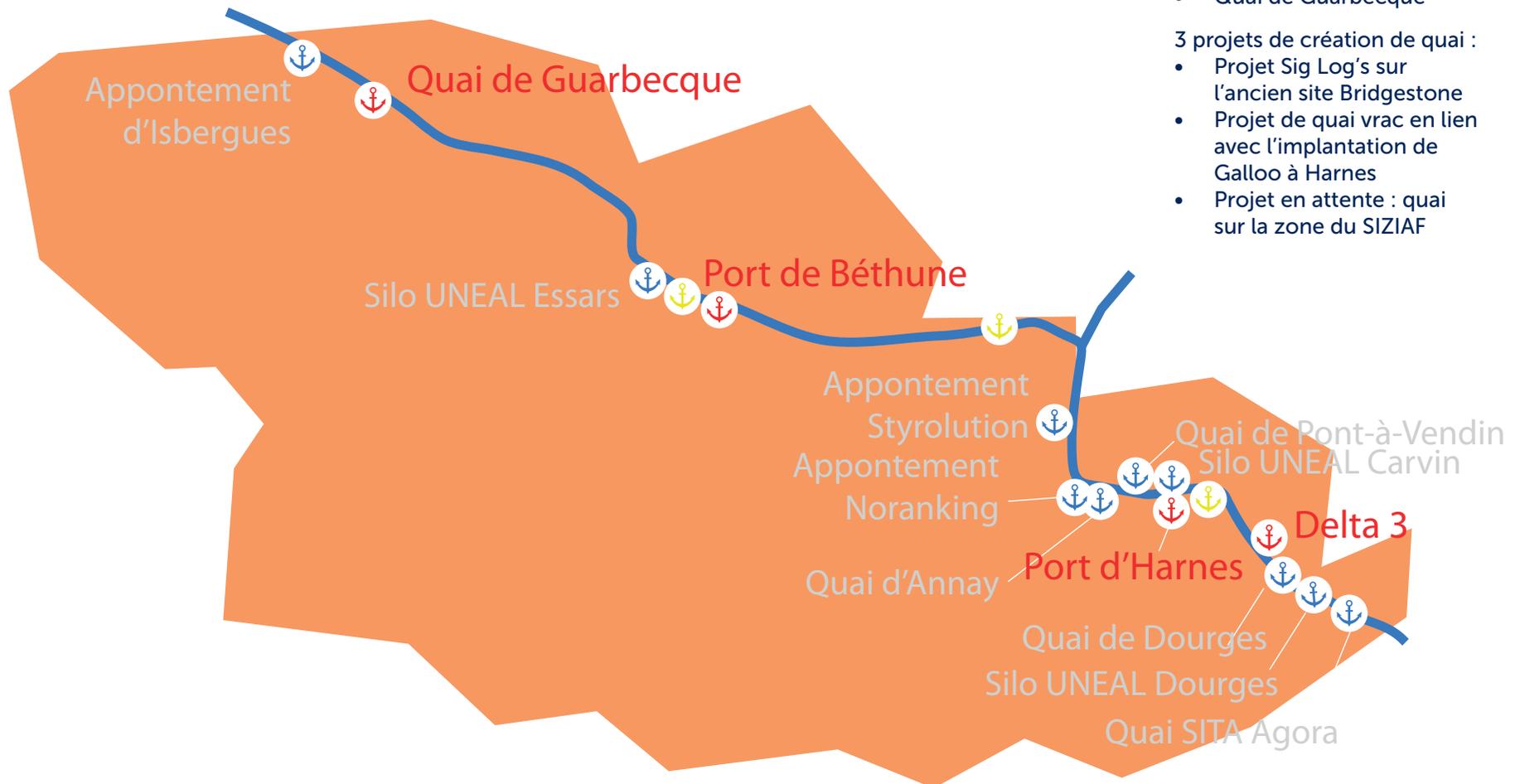
Bassin Nord Pas de Calais :



Belgique :



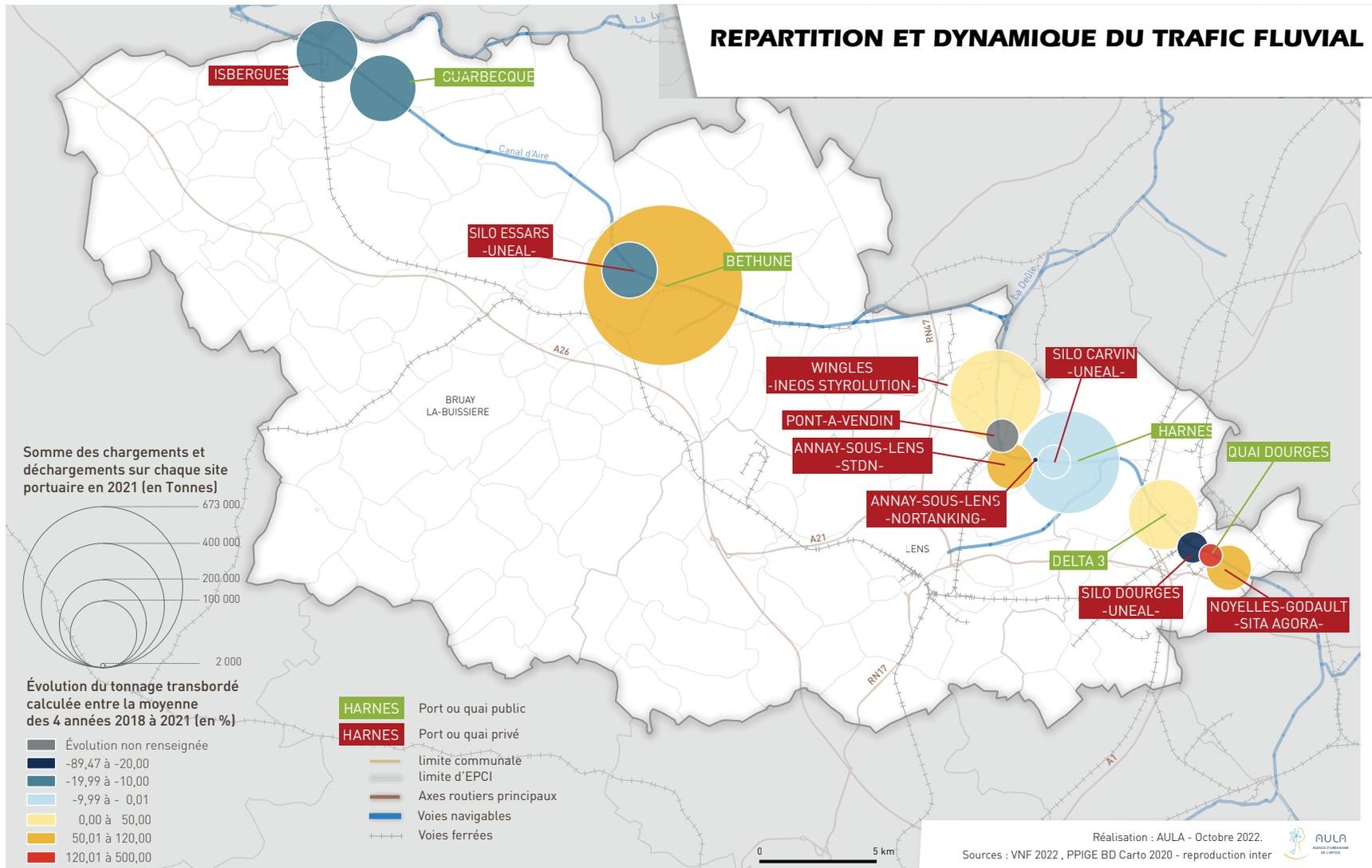
ZOOM SUR LA DESSERTE FLUVIALE DU TERRITOIRE :



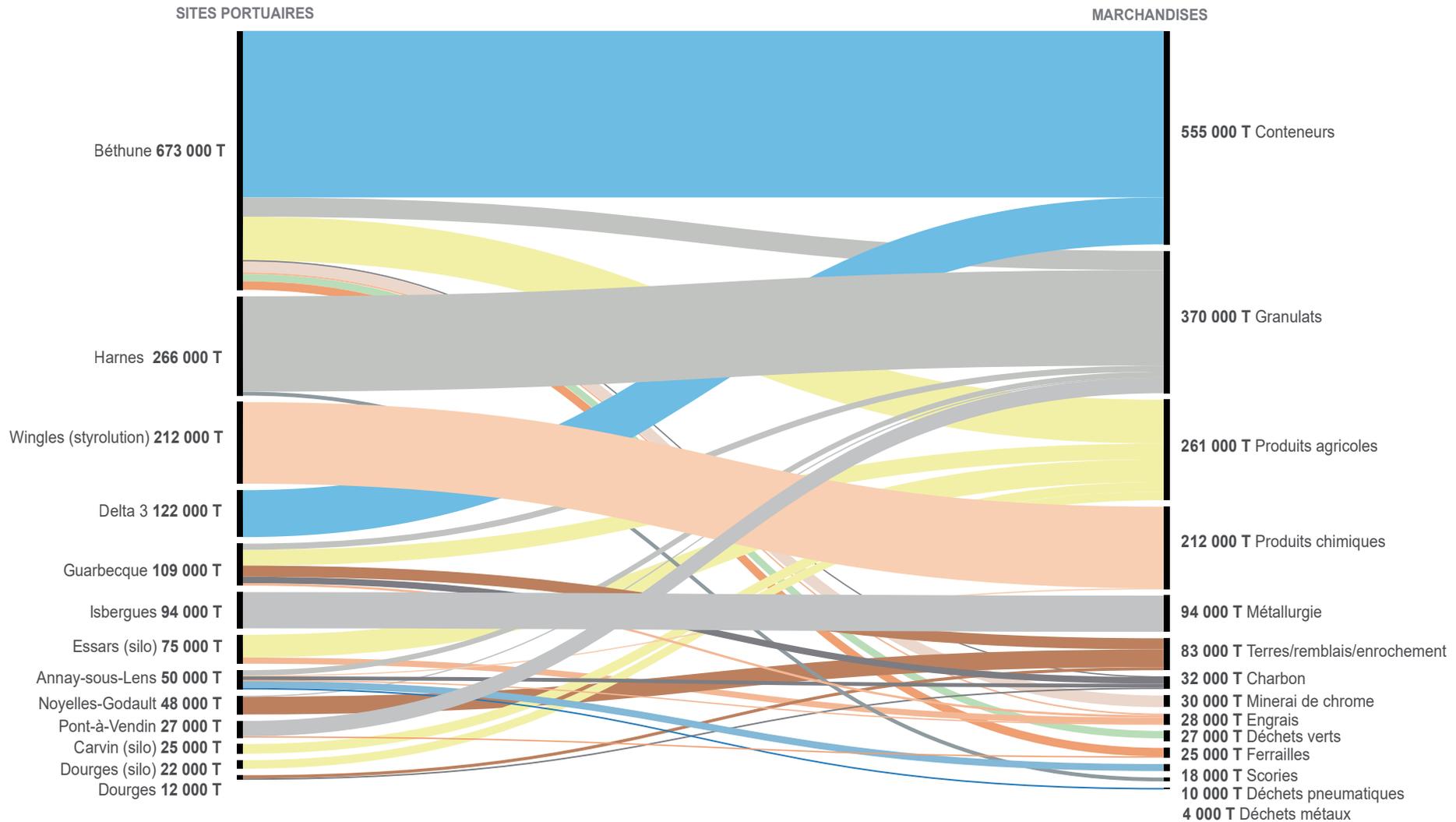
LES DYNAMIQUES DE TRAFIC À L'ÉCHELLE DU PMA :

Un trafic global de **1,7 million de T** en 2021
 Un trafic équivalent à celui des ports de Lille.

Remarque :
73% des déchargements proviennent de Belgique/
 Pays-Bas/Allemagne contre **13% de Dunkerque**



TYPOLOGIE DES TRAFICS EN FONCTION DES SITES À L'ÉCHELLE PMA :



Source : données VNF, traitement AULA.

EVOLUTION DES TRAFICS CONTENEURS : FOCUS SITES PMA

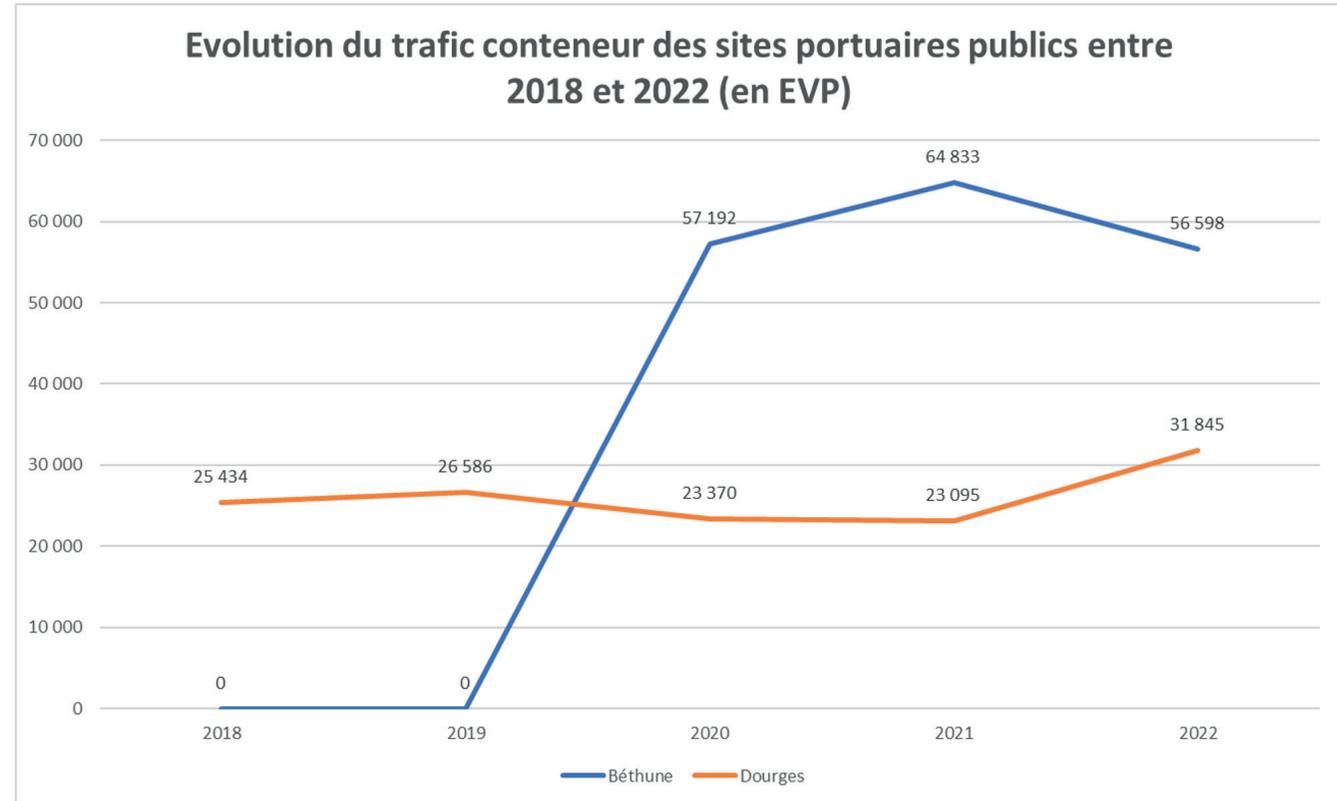
Béthune :

- Un pic de trafic à plus de 64 000 EVP en 2021 ;
- Un trafic **exclusivement** généré par Roquette (navette Béthune <->Santes) ;

Dourges :

- Un trafic croissant avec la reprise post COVID qui dépasse les **30 000 EVP** ;
- Un trafic principalement lié à l'import ;

Les plateformes de Béthune de Dourges permettent un stockage sous douane pour une durée de 90 jours.



MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DES RÉSERVES DE CAPACITÉ :

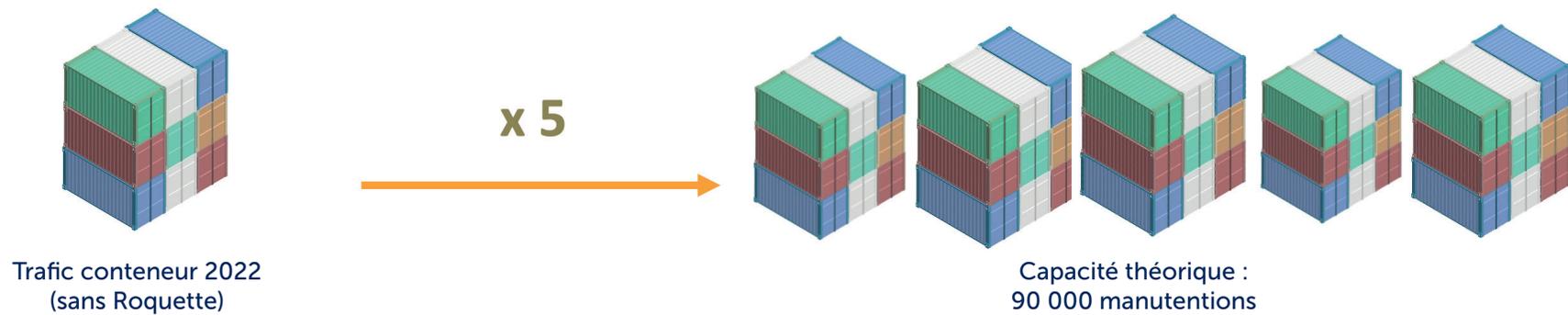
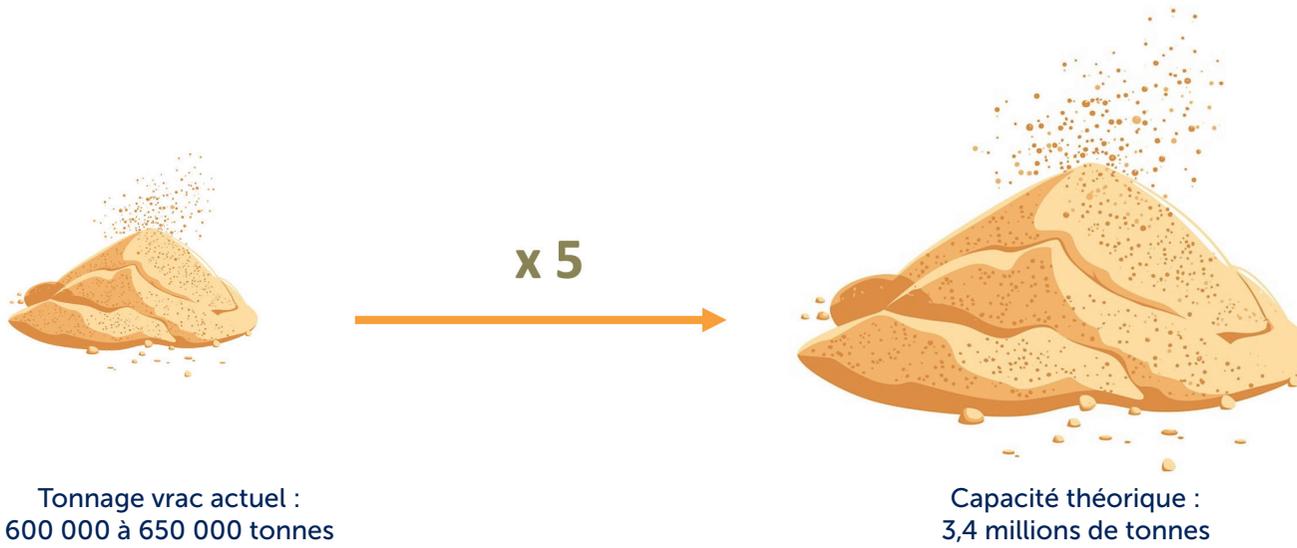
Hypothèses par emplacement :

- Plages horaires actuelles (environ 12 h) ;
- Site utilisé 250 jours/an ;
- Vrac : 1 péniche de 1 500 T/jour (limite de la classe IV et Va) de 85 m de long ;
- Conteneur» : 2 barges de 105 m de long transportant 30 conteneurs de 40 pieds ;

Une hypothèse a minima et réaliste
tenant compte des usages actuels ;



SYNTHÈSE DES RÉSERVES DE CAPACITÉ DES PORTS PUBLICS



RÉSERVE DE CAPACITÉ DES PORTS/QUAIS CONCERNANT LE VRAC SOLIDE

En intégrant les projets en cours à savoir :

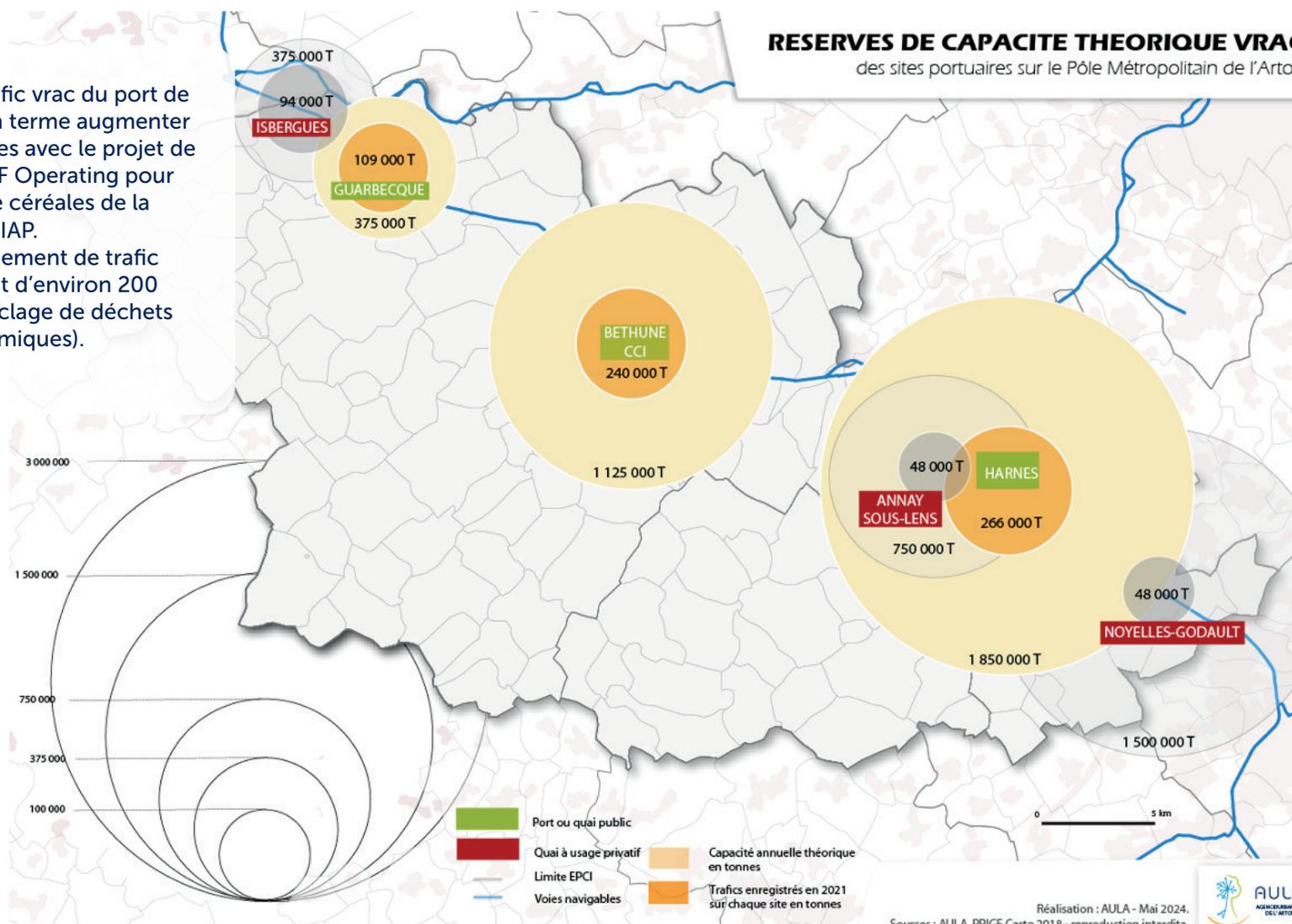
- Béthune : allongement du quai de 450 à 500 m ;
- Harnes : extension du quai Est sur 125 m (en lien avec le projet Galloo) ;

La capacité globale «vrac» sera portée à :

- 1 125 000 T pour Béthune ;
- 1 850 000 T pour Harnes.

A noter que le trafic vrac du port de Béthune devrait à terme augmenter de 200 000 tonnes avec le projet de silo porté par TMF Operating pour le chargement de céréales de la coopérative NORIAP.

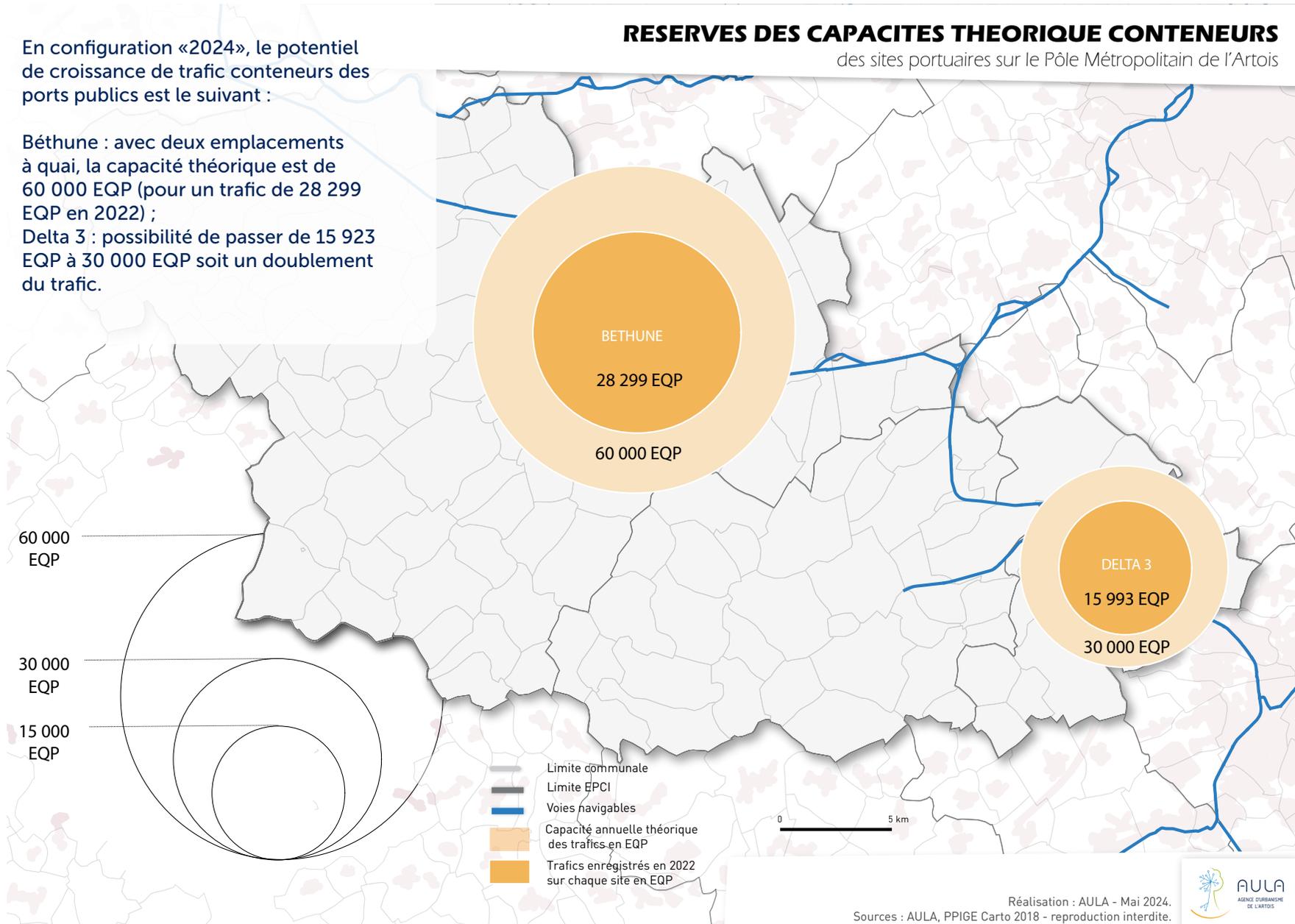
A Harnes, l'engagement de trafic pris par Galloo est d'environ 200 000 tonnes (recyclage de déchets d'activités économiques).



RÉSERVE DE CAPACITÉ CONCERNANT LE TRAFIC CONTENEUR :

En configuration «2024», le potentiel de croissance de trafic conteneurs des ports publics est le suivant :

Béthune : avec deux emplacements à quai, la capacité théorique est de 60 000 EQP (pour un trafic de 28 299 EQP en 2022) ;
Delta 3 : possibilité de passer de 15 923 EQP à 30 000 EQP soit un doublement du trafic.

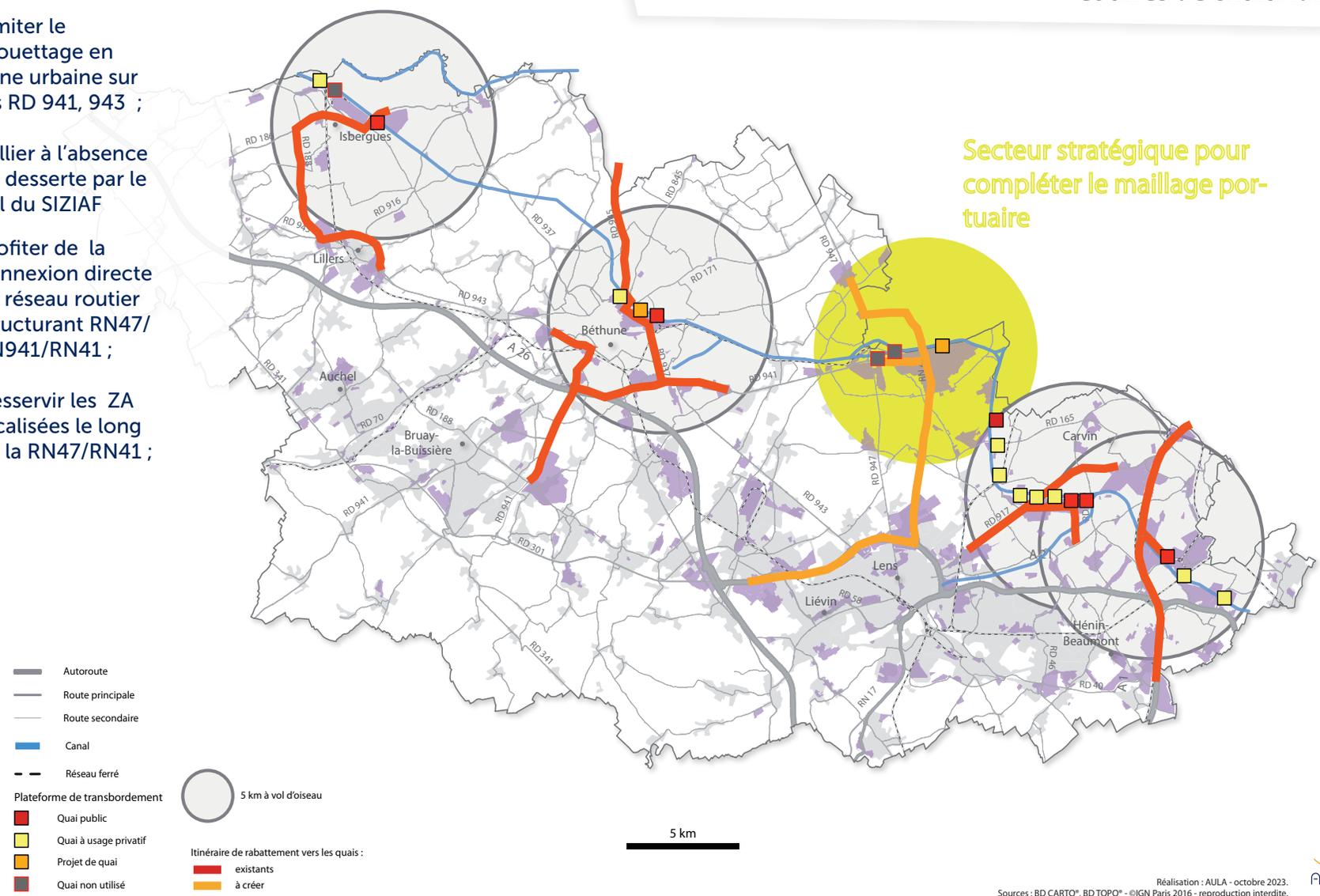


Les besoins complémentaires en terme de maillage : ajout d'un quai secteur du SIZIAF

Localisation des sites portuaires et aires de chalandise

- Limiter le brouettage en zone urbaine sur les RD 941, 943 ;
- Pallier à l'absence de desserte par le rail du SIZIAF
- Profiter de la connexion directe au réseau routier structurant RN47/ RN941/RN41 ;
- Desservir les ZA localisées le long de la RN47/RN41 ;

Secteur stratégique pour compléter le maillage portuaire



Réalisation : AULA - octobre 2023.
Sources : BD CARTO®, BD TOPO® - ©IGN Paris 2016 - reproduction interdite.



Canal à grand gabarit et chemin de halage au droit du parc des industries Artois-Flandres



GRAND GABARIT ET DISPONIBILITÉS FONCIÈRES

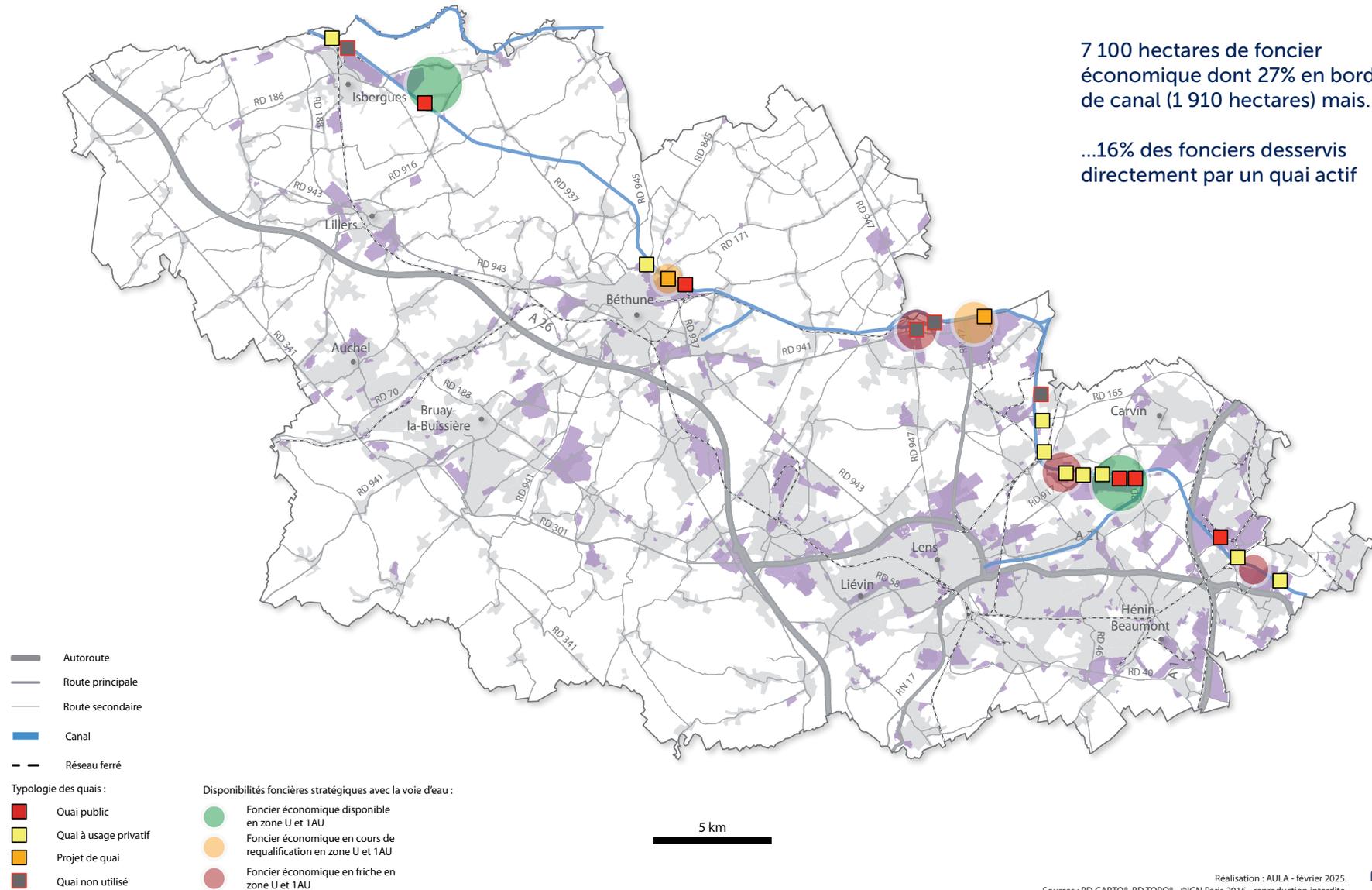
03 —



Disponibilités foncières à valoriser en lien avec la voie d'eau

7 100 hectares de foncier économique dont 27% en bord de canal (1 910 hectares) mais...

...16% des fonciers desservis directement par un quai actif



Au 1er janvier 2025, dans les zones U et 1AU des documents d'urbanisme en vigueur on recense :

- 105 hectares disponibles ;
- 55 hectares en cours de mutation (SIZIAF) ;
- 50 hectares en friche à requalifier.

Préconisations :

- Réserver les fonciers stratégiques à des chargeurs avérés ;
- Pour les fonciers publics : garder la maîtrise du foncier en proposant des baux de longue durée ;
- Intégrer des objectifs d'usage de la voie d'eau.

L'agence a réalisé un travail fin de diagnostic du foncier économique sur les sites portuaires stratégiques destinés à des utilisateurs de la voie d'eau. Pour plus de précisions, vous pouvez contacter l'agence et les services de développement économique des agglomérations.

foncier disponible : 105 hectares

foncier en cours de mutation : 55 hectares

friches à reconquérir : 50 hectares

LES POINTS À RETENIR :

Le territoire dispose d'**importantes réserves de capacité** qui lui permettront d'accompagner CSNE.

Dans une logique systémique visant à limiter la saturation routière , le **maillage existant** pourrait être **complété d'un quai doté d'une dimension publique sur la zone du SIZIAF.**

Pour soutenir les trafics infra-régionaux de conteneurs, l'enjeu serait de **faire évoluer le dispositif d'aide à la pince.**

Concernant le **foncier**, le territoire dispose **d'atouts non négligeables** pour accueillir des **chargeurs qui s'engageraient à utiliser le fluvial.**

En termes de gouvernance, l'enjeu est **d'évoluer vers une gouvernance multisites** en mettant à profit **les renouvellements de concessions** et DSP et assurer la cohérence avec les projets de territoire.

Prendre part aux instances de coopération interterritoriales existantes.

Contactez-nous :

AGENCE D'URBANISME DE L'ARTOIS

**Centre Jean Monnet,
8 Av. de Paris, Bât C
Entrée Piémont BP7,
62400 Béthune**

03 21 56 11 42

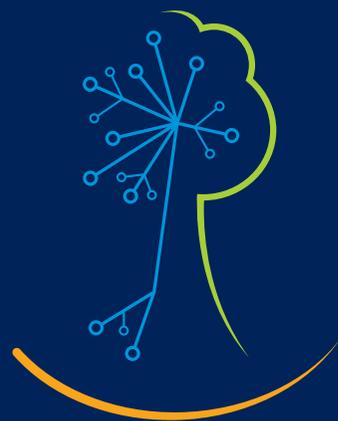


www.aulartois.fr



AULA
AGENCE D'URBANISME
DE L'ARTOIS





AULA
AGENCE D'URBANISME
DE L'ARTOIS

Les membres de droit et actifs



Les membres associés



Collège des communes

