



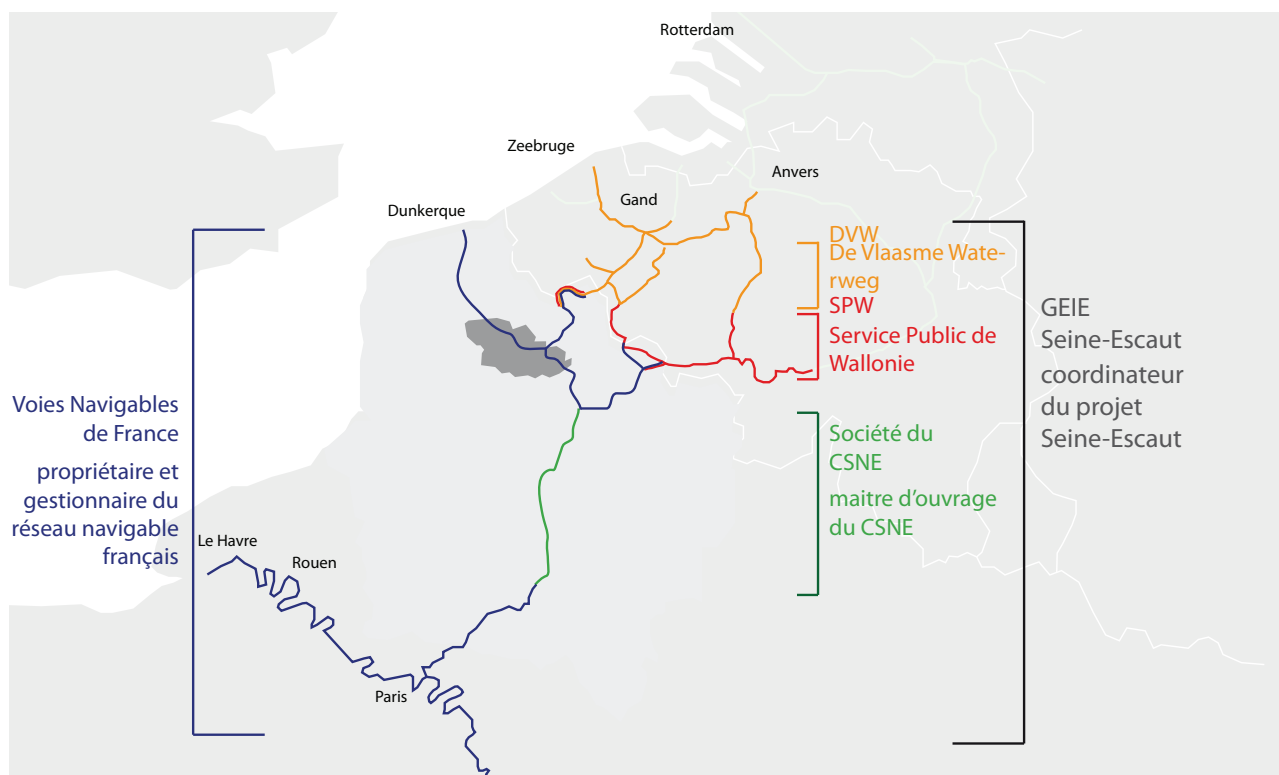
ENJEU STRATÉGIQUE DU DÉVELOPPEMENT DE LA VOIE D'EAU

Le territoire des agglomérations de Béthune-Bruay-Artois-Lys-Romane (CABBALR), Lens-Liévin (CALL) et Hénin-Carvin (CAHC) occupe une position stratégique à la croisée des grands corridors européens de transport sur ce que les spécialistes appellent la "dorsale logistique" (axe Lille-Paris-Lyon-Marseille). Face aux enjeux climatiques, le transport fluvial est déjà un levier majeur pour décarboner les chaînes logistiques et réduire l'impact des flux routiers. Avec 10,5 milliards d'euros en cours d'investissement pour sa réalisation, le projet de liaison Seine-Escaut est au transport de marchandises ce que le TGV a été au transport de voyageurs. Dans ce contexte, notre territoire est-il prêt ? Pour répondre à cette question, nous avons analysé trois points : les caractéristiques du réseau fluvial, les réserves de capacité des sites portuaires et les disponibilités foncières en bord de voie d'eau.

Les chiffres clefs du projet Seine-Escaut :

- 1 100 km de voies navigables ;
- 5 ports maritimes ;
- 60 ports intérieurs.
- 10,5 milliards d'€ investis d'ici 2030 :
 - CSNE : 5 milliards d'euros ;
 - Reste du réseau VNF : 3 milliards d'euros ;
 - Belgique : 2,5 milliards d'euros.

Le projet Seine-Escaut



Source : GEIE Seine-Escaut.

Gabarits fluviaux et enjeu de la massification des flux

Avec un linéaire de **55 km de canaux à grand gabarit**, le territoire de l'Artois (CABBALR, CALL, CAHC) bénéficie d'une desserte fluviale de premier ordre : il est connecté aux ports de Dunkerque, Anvers et Rotterdam pour un réseau fluvial dont le tirant d'eau et la longueur des écluses permettent déjà de faire circuler des **péniches de 110 m et 3 000 tonnes (classe Va), soit l'équivalent de 120 camions**.

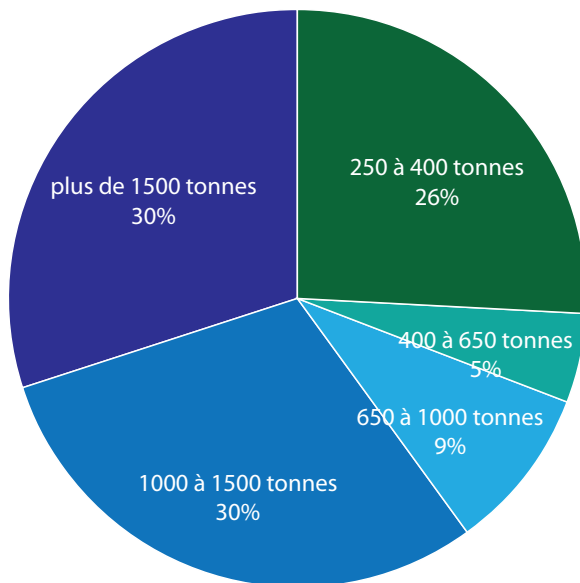
A noter que les derniers travaux en cours au niveau de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle permettront de faire circuler des péniches de 135 m de long transportant 3 500 tonnes (classe Va+) fin 2025.

Point clef : Sans attendre le Canal Seine Nord Europe, le grand gabarit permet déjà de massifier les flux.

Remarque : actuellement 2/3 du trafic sur le bassin Nord-Pas de Calais sont opérés par des péniches de moins de 1 500 tonnes, les chargements d'environ 1 000 tonnes étant parfois plus adaptés aux besoins des chargeurs.

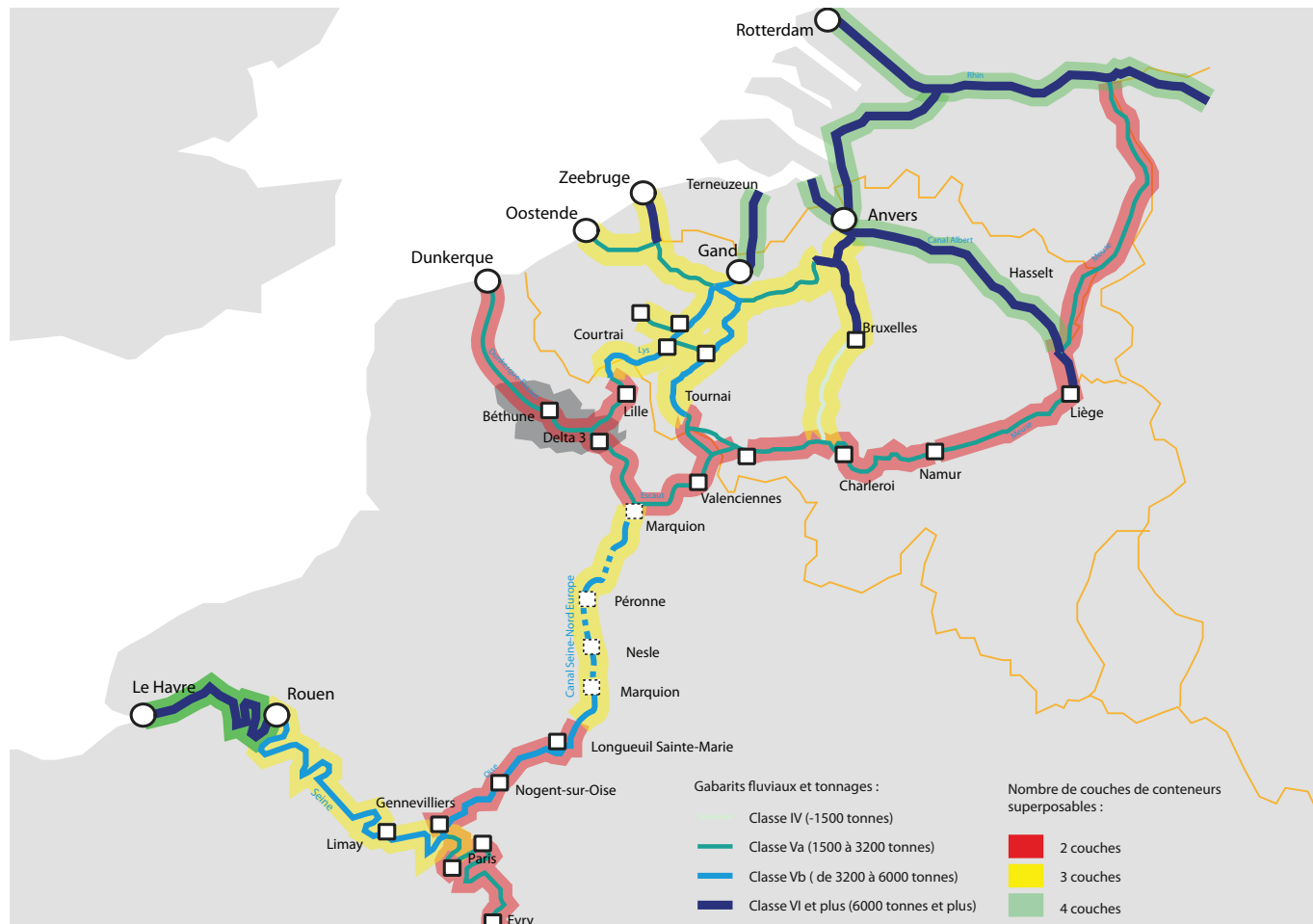
La généralisation de la télécommande des écluses permettra également une exploitation du grand gabarit 24h/24 et 7 jours/7.

Répartition des tonnages transportés par types de péniches



Source : VNF, observatoire du transport fluvial Nord-Pas de Calais, 2022

Gabarits fluviaux à l'horizon de la mise en service de la liaison Seine-Escaut



Source : Décision 2024/1888 de la Commission Européenne.

Tirant d'air et impact sur le transport de conteneurs

Le canal Seine Nord Europe et les voies navigables belges concernées par la liaison Seine-Escaut permettront de garantir un tirant d'air de 7 m permettant d'empiler trois couches de conteneurs. Pour le bassin fluvial Nord-Pas de Calais, le tirant d'air garanti est de 5,25 m ce qui signifie qu'on ne peut empiler que deux couches de conteneurs.

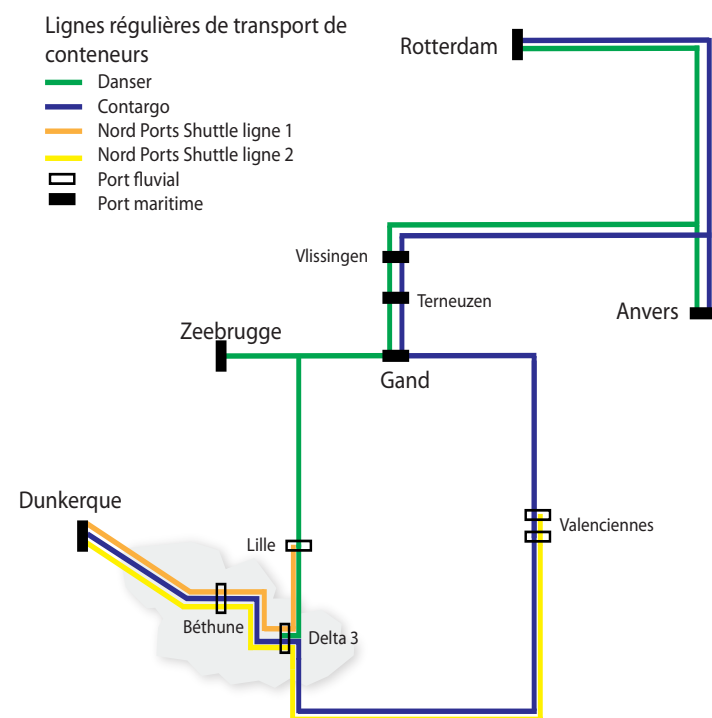
Sur notre territoire, 11 ponts sur 40 sont actuellement à 7 m : Pour mettre à niveau tous les ponts, il faudrait relever ou reconstruire certains ouvrages parfois contraints (voies ferrées, routes structurantes). A l'échelle de l'ensemble du bassin Nord-Pas de Calais, la problématique du tirant d'air est donc un enjeu de long terme nécessitant un financement dédié : la décision européenne liée à Seine-Escaut indique que d'ici 2027, des études devront être réalisées pour déterminer les mesures d'adaptation à des ouvrages pour permettre la superposition de 3 niveaux de conteneurs.

A retenir : A court et moyen terme Le tirant d'air à 5,25 m permet déjà de transporter l'équivalent de 96 conteneurs (EVP : équivalent vingt pieds) sur une péniche.

Chargement de conteneurs au port de Béthune

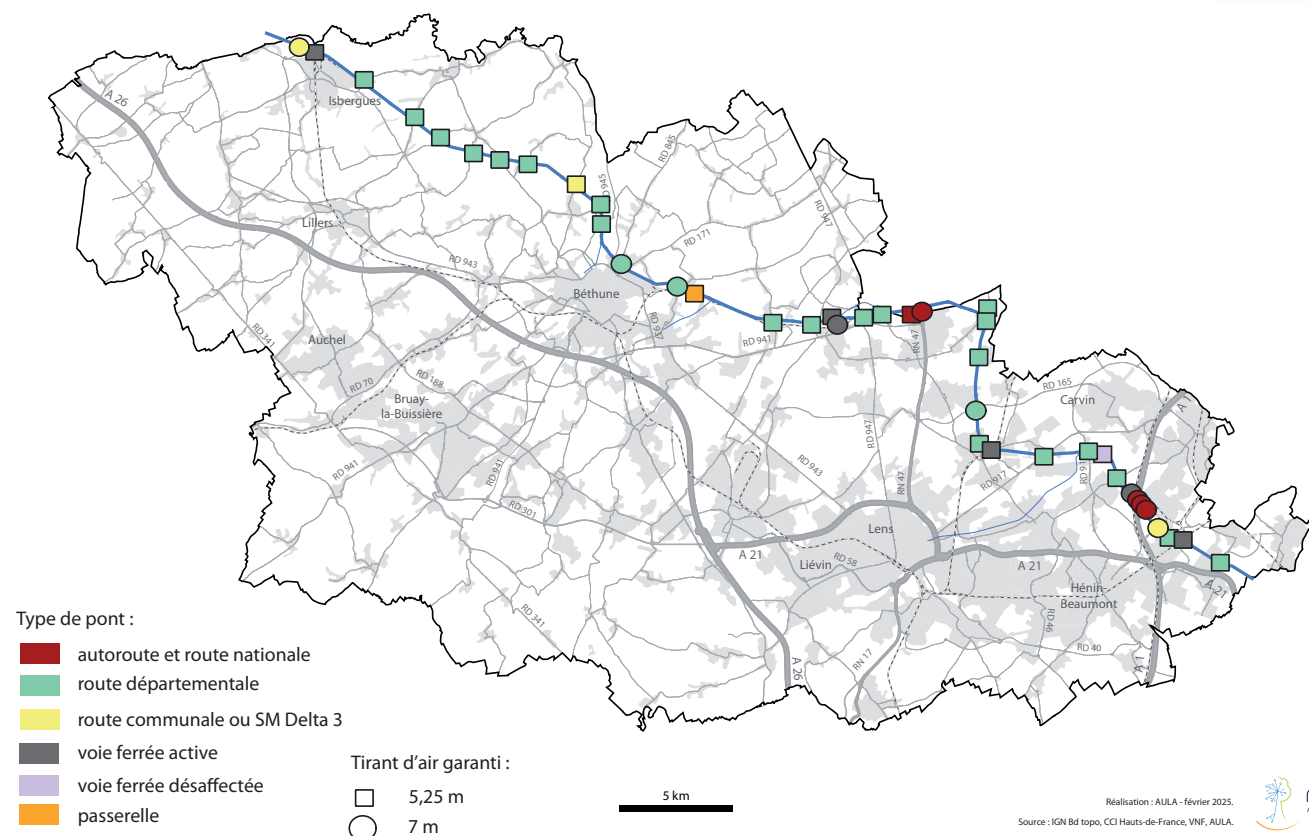


Desserte actuelle du territoire par les différentes lignes régulières de transport fluvial de conteneurs



Source : Danser, Contargo, NPS.

Ouvrages d'art et tirant d'air sur le grand gabarit



Ports fluviaux, trafics et relation à la façade maritime

Avec 14 sites actifs, le territoire de l'Artois enregistre un trafic fluvial de près de **1,7 million de tonnes** en 2021 (contre 1,4 million en 2018). Si l'ensemble des sites était regroupé au sein d'une seule entité portuaire, son trafic serait équivalent à celui des Ports de Lille (port multi-sites). En prenant les sites de manière isolée, **Béthune** était le **deuxième site portuaire intérieur** en tonnage (673 000 T) et en nombre de conteneurs manutentionnés (64 833 EVP) à l'échelle du **bassin fluvial Nord-Pas de Calais**.

60% des tonnages générés à l'échelle du territoire de l'Artois correspondent à du déchargement : cette part est encore plus élevée si on ne tient pas compte de la navette fluviale entre Béthune et Santes qui représentait 50% des chargements sur le territoire. A noter que **73% des déchargements proviennent de Belgique, des Pays-Bas et d'Allemagne**, Dunkerque ne représentant que 13% des flux déchargés.

En termes de typologie de trafic, on peut noter que **4 catégories représentent 80% des tonnages manutentionnés** à l'échelle de l'Artois.

Premier flux en tonnage en 2021, le **conteneur** représentait 32% des trafics manutentionnés soit 555 000 T, dont 433 000 liés à la navette fluviale entre Béthune et Santes (433 000 T) pour l'entreprise Roquette.

Deuxième flux en importance, le **trafic vrac** de **granulats** représente **21% des trafics, principalement à destination du port d'Harnes**.

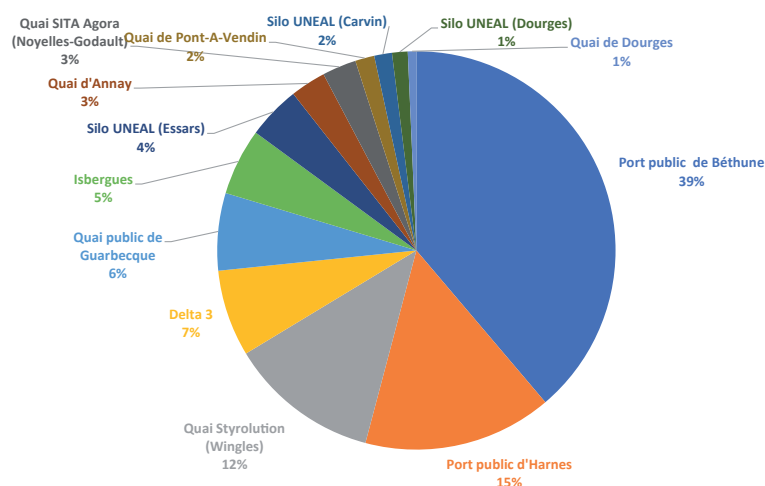
Troisième flux, le **vrac agricole** représente **15% des trafics** manutentionnés avec une part majoritaire de flux à l'export vers les ports maritimes (export de blé) et vers

le BENELUX pour l'industrie agro-alimentaire.

Enfin, les **produits chimiques** représentent également un poids non négligeable quasi exclusivement à l'import pour du vrac liquide destiné à l'entreprise Styrolution à Wingles (12%) ou à l'import d'engrais (3%).

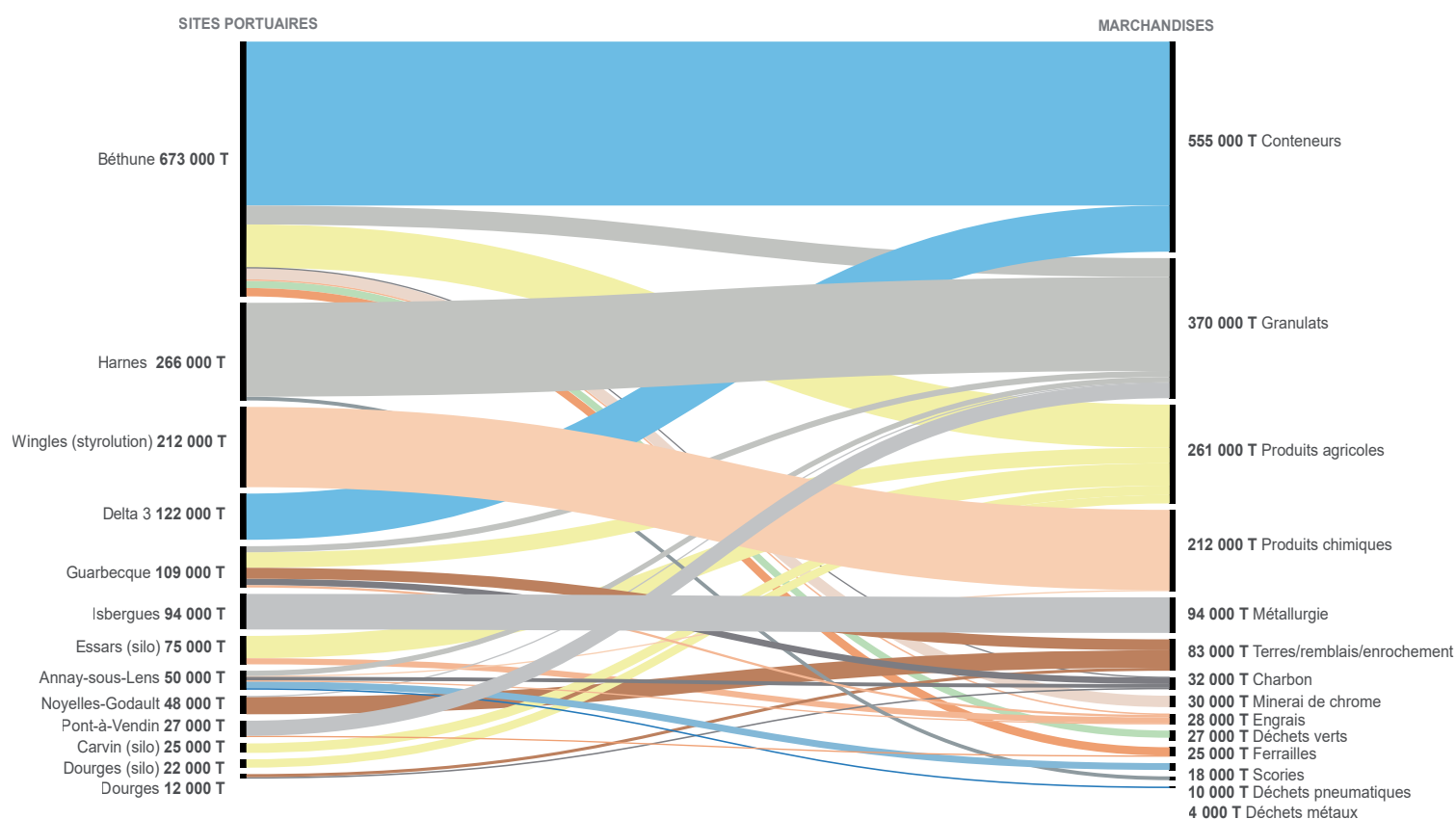
Point clef : le transport fluvial répond à une demande très diversifiée

Répartition du trafic en fonction des quais



Source : VNF, données 2021, traitement AULA.

Quais et typologie des trafics



Source : VNF, données 2021, traitement AULA.

Offre portuaire et réserve de capacité

Actuellement, les quais et ports fluviaux du territoire fonctionnent principalement en journée sur une plage horaire d'environ 12 heures. En dressant un état des lieux des linéaires de quais actifs et en identifiant le nombre de péniches que chaque quai peut accueillir quotidiennement, on peut estimer la capacité théorique annuelle et la comparer aux trafics actuels.

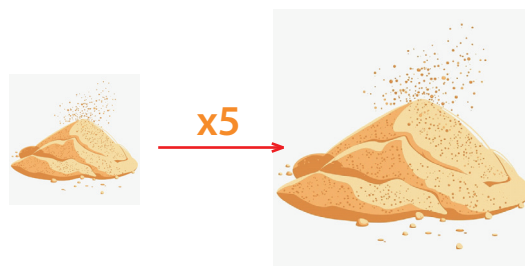
Pour les seuls **ports publics** de l'Artois, les **réserves capacitaires sont importantes** : sur la base des plages horaires actuelles, le **trafic vrac pourrait être multiplié par 5** et le **trafic conteneurs par 2 sur base 2021/2022 et par 5 avec l'arrêt des trafic Roquette**. A l'ouverture du canal Seine-Nord-Europe, le réseau sera navigable 24h/24 : **les trafics pourraient encore être doublés**.

Les aménagements récents sur le port de Béthune, les travaux à venir à Harnes et les réserves de capacité quai de Delta 3 permettent de proposer des équipements de qualité.

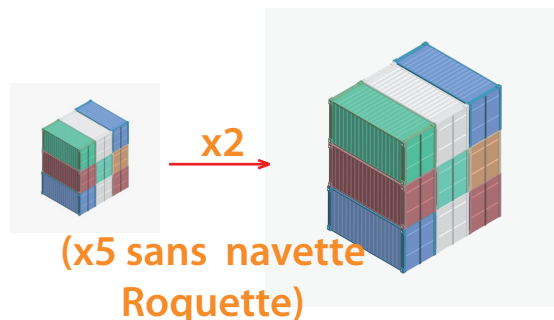
Il est important de noter que certains quais à usage privatif ou non utilisés disposent d'importantes réserves de capacité qui pourraient également être mobilisées.

A retenir : le territoire dispose d'un réseau de quais présentant d'importantes réserves de capacité qui permettront d'accompagner CSNE : l'enjeu est donc de faire la promotion des quais existants.

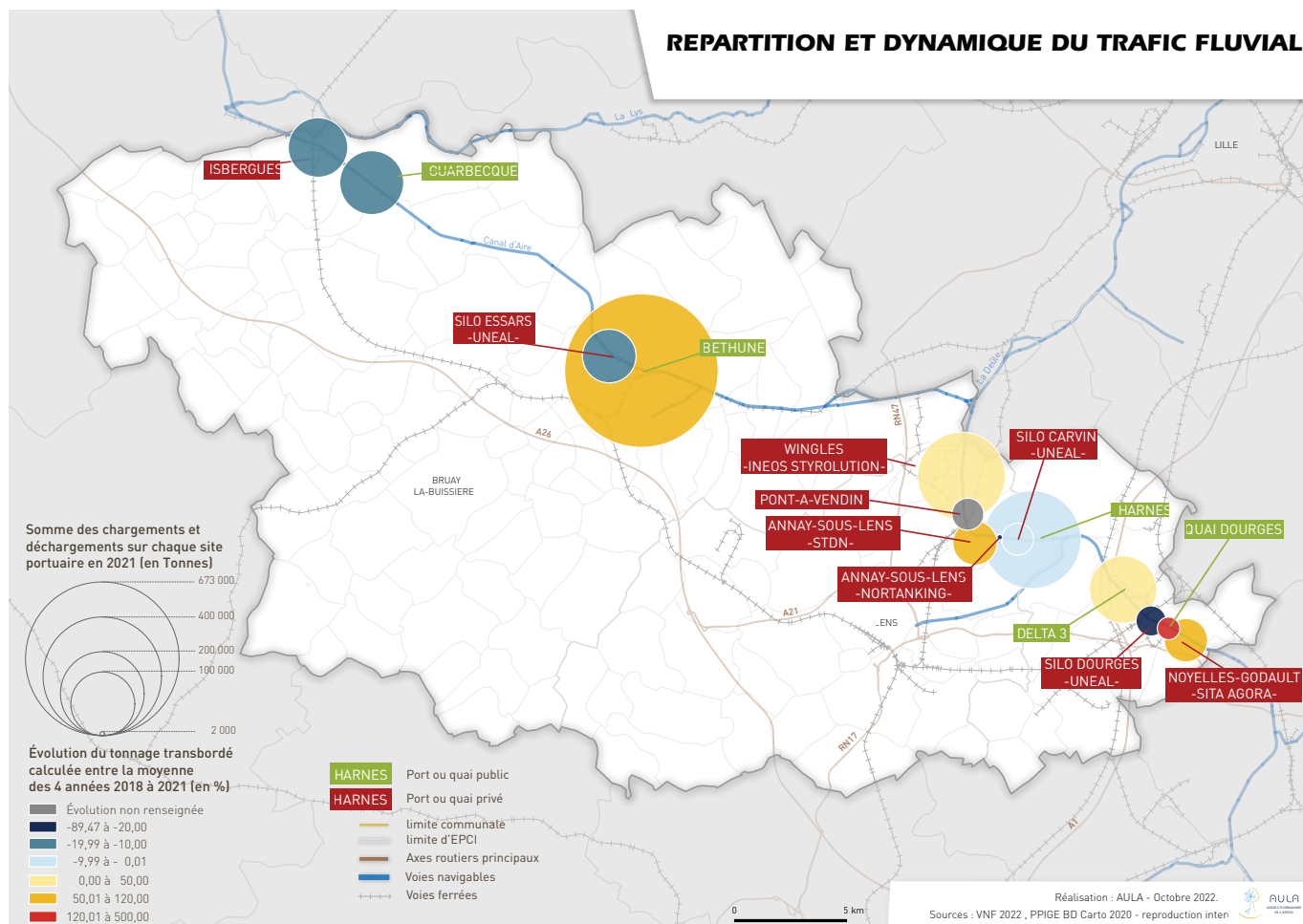
Réserves de capacité des ports publics :



Tonnage vrac actuel : 600 000 à 650 000 tonnes Capacité théorique : 3,4 millions de tonnes



Trafic conteneur 2022 : 44 222 EQP Capacité théorique : 90 000 EQQ



Développement de la voie d'eau et enjeux fonciers

A l'échelle du territoire de l'Artois, on recense environ 2 000 hectares de foncier à vocation économique en bord de canal.

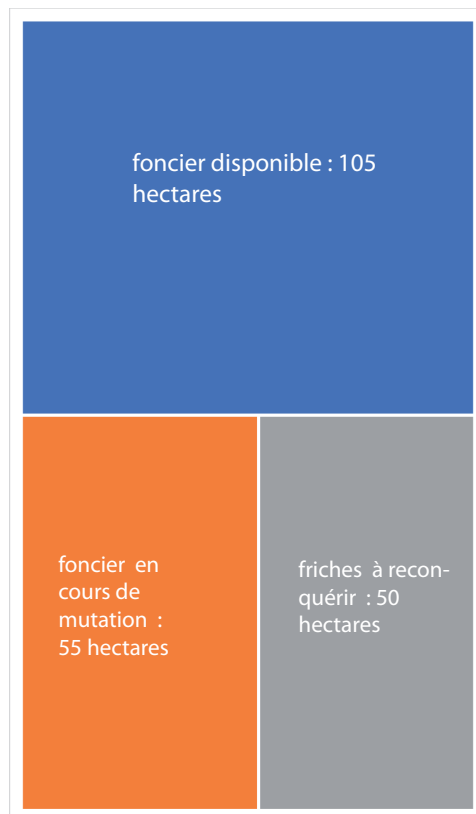
Parmi ces fonciers en bord à voie d'eau affectés au développement économique dans les PLU, on recense 105 hectares disponibles "immédiatement" auxquels s'ajoutent 55 hectares en cours de libération et mutation (SIZIAF) et environ 50 hectares en friche à requalifier.

Point clef : sur les fonciers stratégiques, il s'agit de privilégier l'implantation d'entreprises qui s'engagent sur un usage de la voie d'eau.

Pour les fonciers appartenant aux collectivités, l'enjeu est de garder la maîtrise du foncier afin d'avoir la garantie d'un usage de la voie d'eau en cas de départ d'une entreprise.

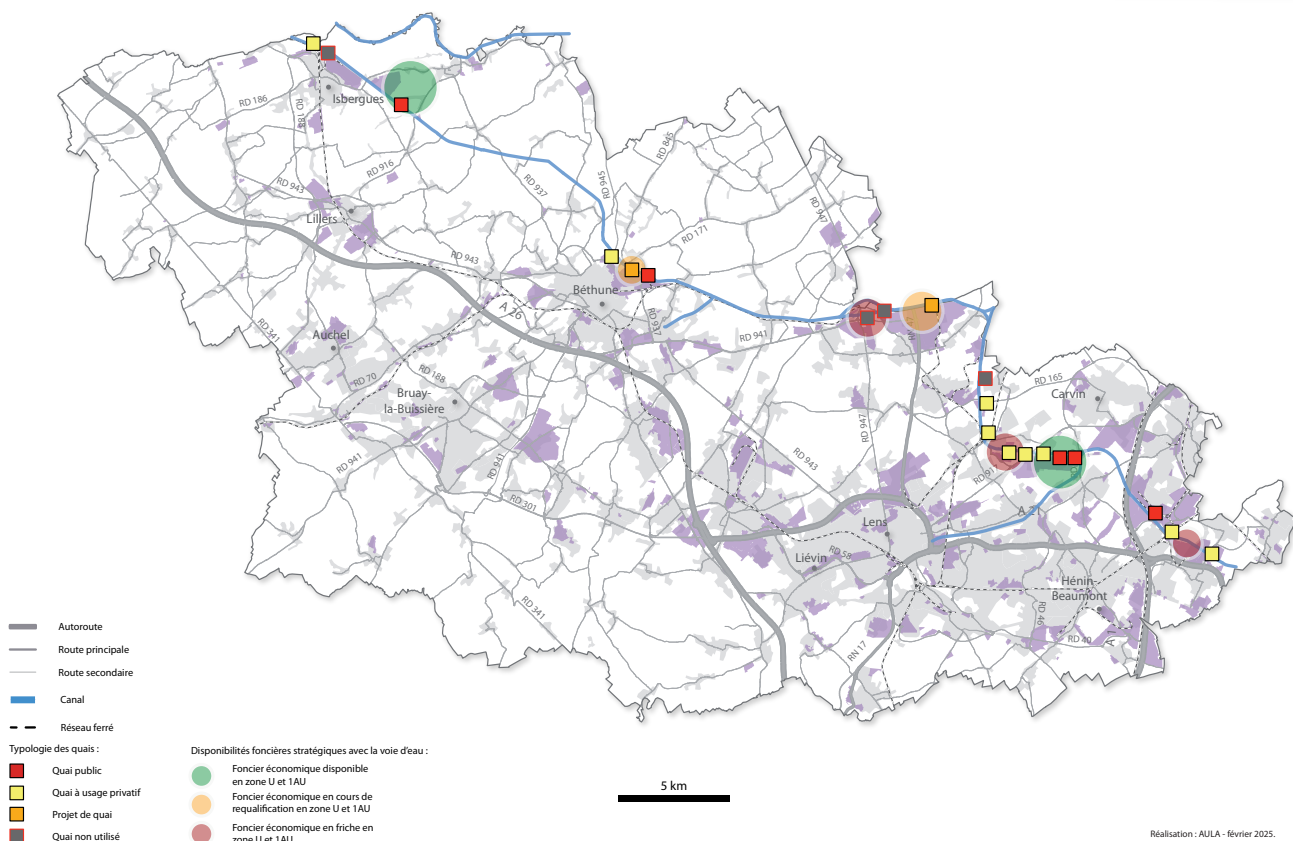
La mise à disposition des terrains via des baux de longue durée est une pratique courante dans les zones portuaires qui peut être appliquée aux fonciers stratégiques en bord à canal.

Un gisement foncier de 210 hectares à valoriser en lien avec la voie d'eau



source : AULA

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



Sources : BD CARTO®, BD TOPO® - ©IGN Paris 2016 - reproduction interdite.

Réalisation : AULA - février 2025.



Développement de l'usage de la voie d'eau, impact local sur le réseau routier et stratégie de maillage territorial

Actuellement, sur les 7 100 hectares de foncier économique que compte le territoire, seuls 27% se trouvent à proximité du canal : le développement de l'usage des ports du territoire passera nécessairement pour partie par un usage de la route pour assurer les pré/post acheminements vers certaines zones d'activités et entreprises.

A l'échelle du territoire, il s'agit donc de concilier un objectif global de report modal vers la voie d'eau avec une problématique locale : limiter le trafic poids lourds en agglomération et sur le réseau routier secondaire.

Au regard de cet enjeu, la configuration en réseau des quais est un atout pour desservir le tissu économique dans une logique de proximité et réduire ainsi les flux routiers.

Péniche sur le canal d'Aire en limite nord du Parc des Industries Artois-Flandres



Point clef : Afin de limiter les flux de brouettage routier, la présence d'un quai actif au niveau du Parc des Industries Artois-Flandres serait un plus.

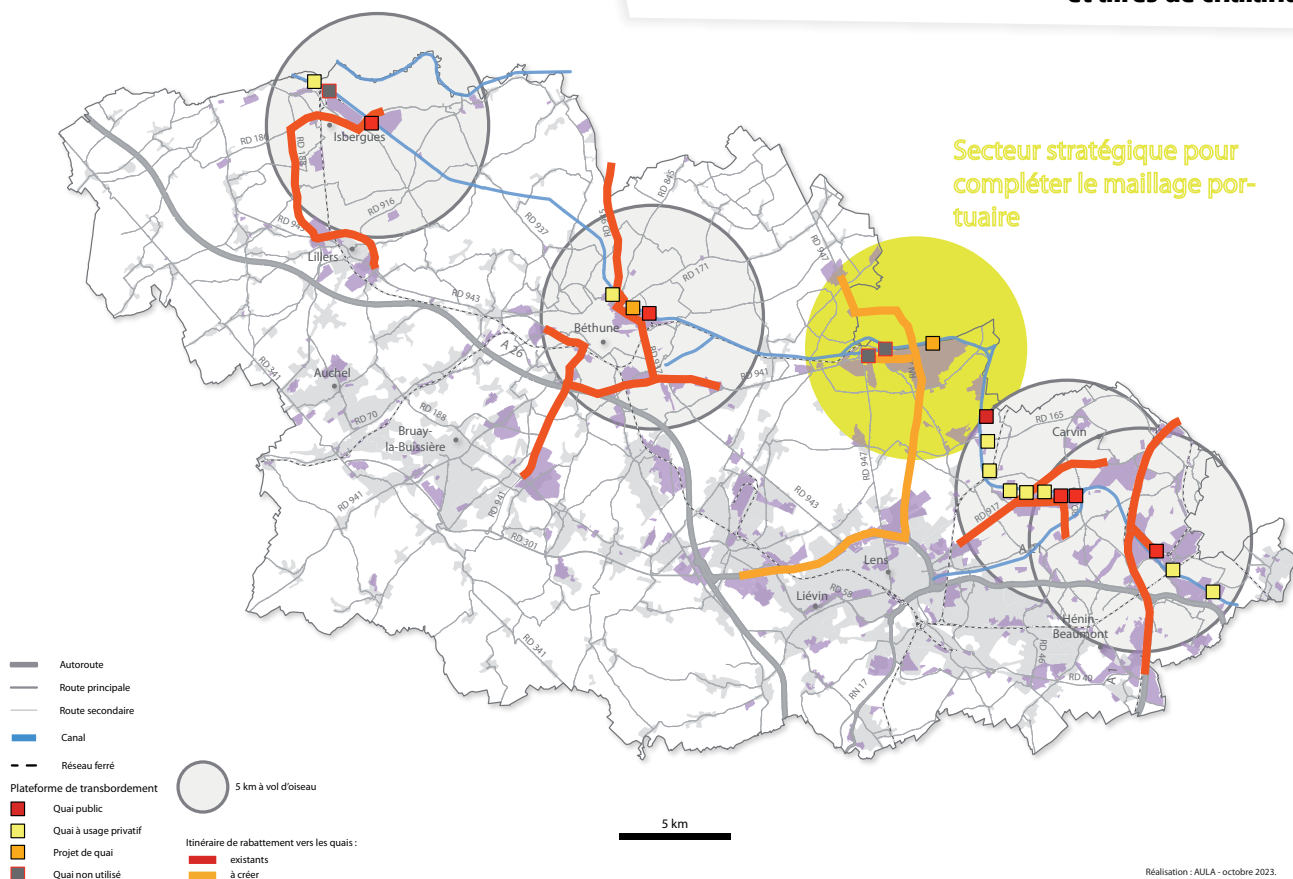
La présence d'un quai actif sur le secteur permettrait de :

- augmenter la part des fonciers économiques à proximité immédiate d'un quai actif qui passerait alors de 16% à 22% ;
- faciliter la requalification des fonciers économiques en mutation ;
- desservir les zones d'activités situées le long de l'axe en direction de Lens ou le long de la RN41 en direction de Lille.

A contrario, certains quais mal desservis par la route ou situés en zone urbaine sont à réserver à des trafics ponctuels pour limiter la dégradation des voiries et les nuisances : c'est le cas notamment des quais de Wingles, de Pont-à-Vendin (au nord du canal) ou du quai de Dourges (situé en dehors de la zone Delta 3 qui dispose de son propre quai).

Localisation des sites portuaires et aires de chalandise

Secteur stratégique pour compléter le maillage portuaire

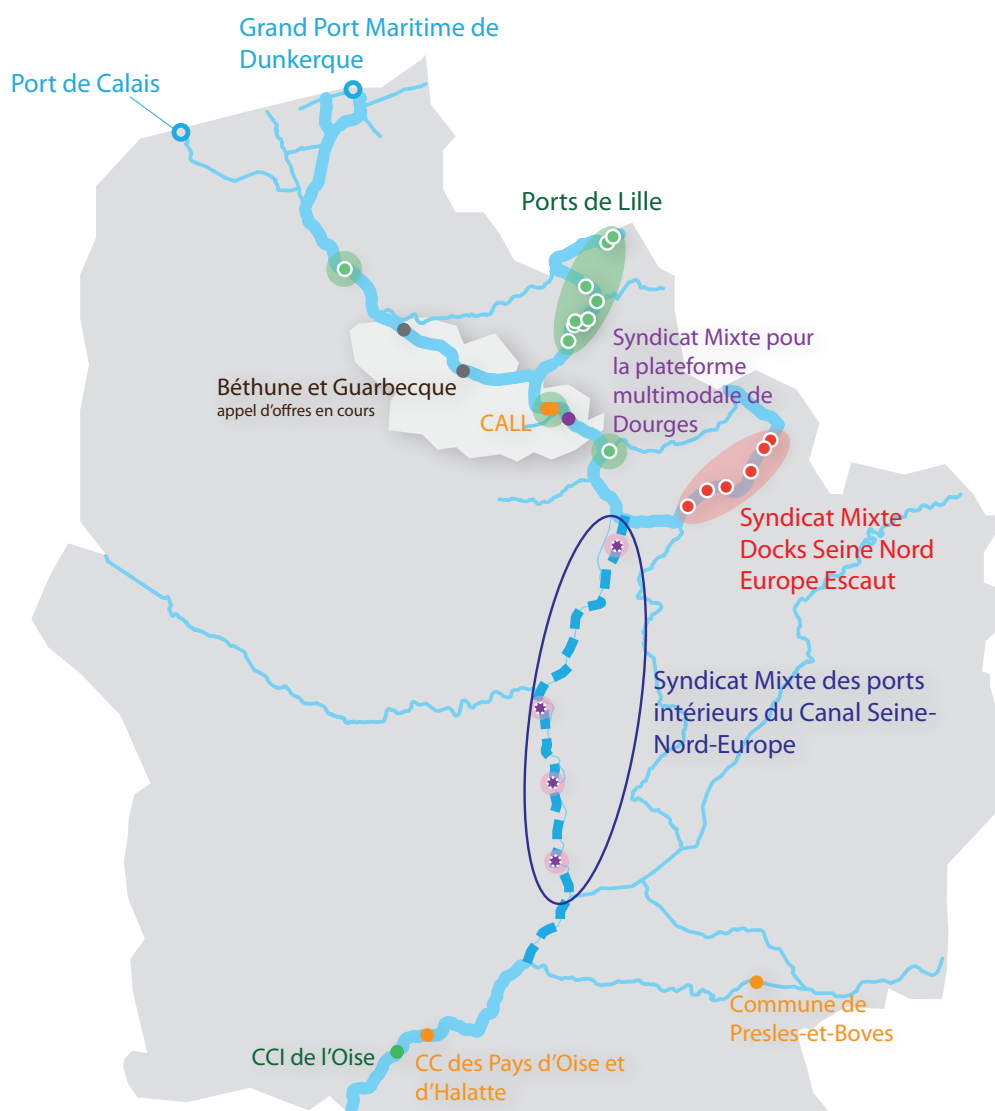


Réalisation : AULA - octobre 2023.
Sources : BD CARTO®, BD TOPO® - ©IGN Paris 2016 - reproduction interdite.



Synthèse des points clefs :

1. Sans attendre la réalisation du CSNE, le territoire dispose déjà d'une bonne desserte fluviale et d'équipements portuaires performants qui offrent une alternative au tout routier pour des chargeurs qui souhaiteraient décarboner leurs chaînes logistiques ;
2. Les différents quais et ports disposent d'importantes réserves de capacité qui permettront d'accompagner la dynamique Seine-Escaut, les investissements à venir seront donc relativement limités ;
3. Concernant le foncier, le territoire dispose d'atouts non négligeables pour accueillir des chargeurs qui s'engageraient à utiliser le fluvial, notamment dans le cadre du développement de la vallée de la batterie ;
4. Dans une logique systémique visant à limiter la saturation routière et la dégradation des voiries, le maillage existant pourrait être complété par un quai public sur le secteur du Parc des Industries Artois-Flandres ;
5. Pour optimiser le brouettage et promouvoir les équipements portuaires, l'enjeu est d'évoluer progressivement vers une approche multisites en mettant à profit les renouvellements de concessions et DSP ;
6. Pour soutenir le trafic fluvial infra-régional de conteneurs, une évolution des aides au transport combiné (aide à la pince) semble nécessaire, en particulier dans une région où le réseau routier gratuit est très développé ;
7. Afin de prendre part aux dynamiques autour de la voie d'eau, il est important que le territoire prenne part aux instances de coopération inter-territoriales.



Crédit photo : Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA)