### ÉTUDE 2019





### **FRET FLUVIAL**

Usage actuel et potentiel de développement sur le territoire du Pôle Métropolitain de l'Artois

# **SOMMAIRE**

Préambule	p3
Partie 1 État des lieux du trafic et des dynamiques de l'activité fret fluvial sur le territoire du Pôle Métropolitain de l'Artois	p5
Partie 2 Le territoire a-t-il la capacité d'accueillir de nouveaux trafics fluviaux ?	p9
Partie 3 Zoom sur les sites stratégiques	p14
Partie 4 Quels nouveaux flux potentiels ? Quels freins existants ?	p23
Suite de la démarche  Ouelle stratégie pour le territoire ? Quelles pistes d'actions ?	p29

### **PRÉAMBULE**

Dans le cadre d'un partenariat avec Voies Navigables de France, l'Agence d'Urbanisme de l'Artois porte une étude prospective sur l'usage de la voie d'eau sur le territoire du Pôle Métropolitain de l'Artois.

L'objectif de ce document est de synthétiser les enseignements qui émanent de cette démarche. Cette synthèse porte sur la connaissance des usages actuels de la voie d'eau pour le transport de marchandises ainsi qu'une vision prospective sur les dynamiques, opportunités et enjeux autour de chaque site stratégique du territoire du Pôle Métropolitain de l'Artois.

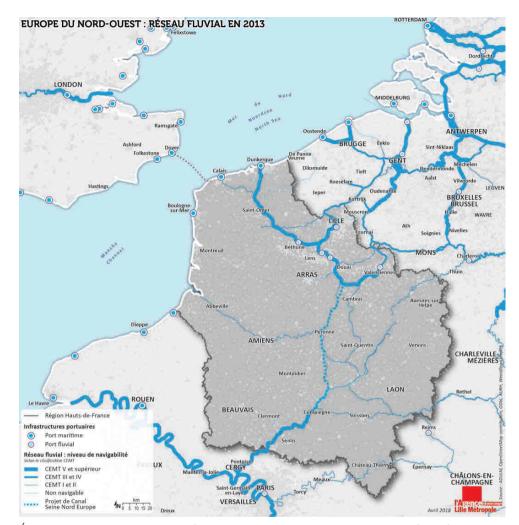
L'approche prospective se fait sous plusieurs angles : l'infrastructure, le foncier et les entreprises et filières économiques potentiellement concernées.

Situé au cœur de la grande région « ouest européenne » (Paris-Londres-Benelux-Axe Rhénan), qui allie poids économique et démographique de premier plan¹, le territoire du Pôle Métropolitain de l'Artois bénéficie d'une situation géographique stratégique.

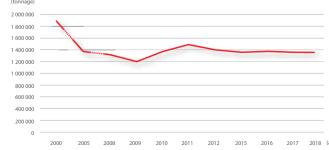
Traversé par un réseau d'axes de transports qui structure cette grande région, le territoire semble pourtant sous-exploiter au moins l'un d'entre eux : ses canaux.

Sur la cinquantaine de kilomètres de canaux à grand gabarit qui traverse le territoire, maillon de la liaison entre l'Escaut et les ports du Range Nord (Dunkerque et ports du Benelux), on dénombre 13 sites de transbordement actifs, sur lesquels ont été manutentionnées environ 1,4 million de tonnes de marchandises en 2018, soit 15% du trafic des ports intérieurs du bassin fluvial du Nord-Pas-de-Calais.

Ce tonnage s'est stabilisé depuis l'année 2010, mais il a connu une forte baisse au début des années 2000, dû à la fermeture de certains sites industriels majeurs (cokerie de Drocourt, Métaleurop, etc.).



Évolution du tonnage transbordé sur les quais et ports du territoire du Pôle Métropolitain de l'Artois

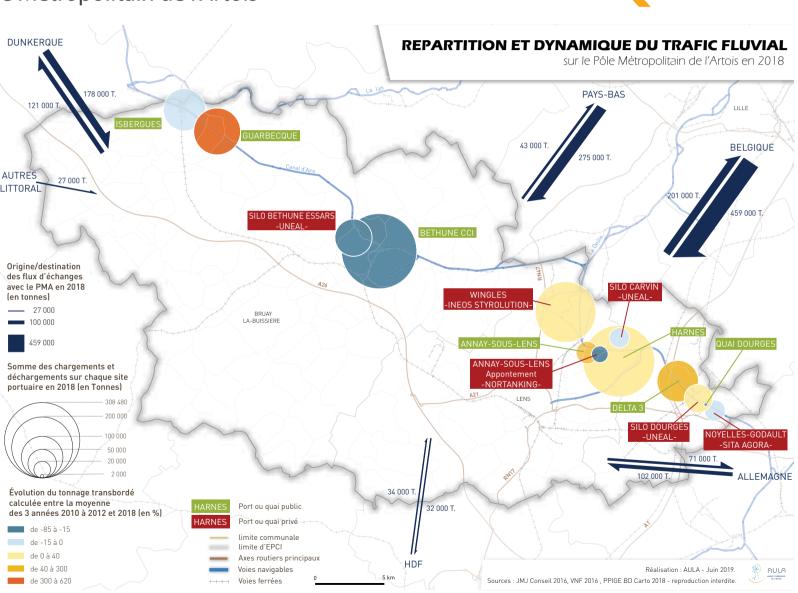


<sup>1</sup> Référence : La voie d'eau, fédératrice de territoires dans les Hauts-de-France. La liaison Seine-Escaut et ses opportunités de développement local, 2018, ADULM/ESSEC

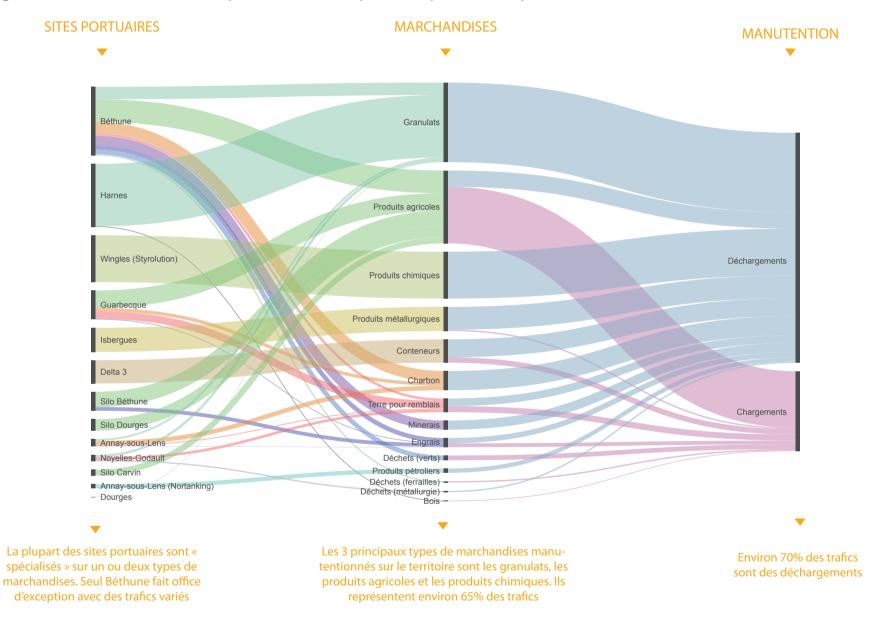
### PARTIE 1

État des lieux du trafic et des dynamiques de l'activité fret fluvial sur le territoire du Pôle Métropolitain de l'Artois

- 13 sites de transbordement actifs
- 1,4 million de tonnes de marchandises en 2018
- Une majorité d'échanges en provenance des Pays-Bas et de la Belgique



#### Typologie des marchandises qui transitent par les ports et quais du territoire en 2018



#### Malgré quelques freins ou menaces, un contexte globalement favorable au renouveau du fret fluvial

Les facteurs explicatifs parfois avancés dans le but de justifier la stagnation du trafic fluvial sur le territoire font apparaître certaines contraintes réelles, mais aucune incontournable. La hauteur des ponts à 5.25m (contre 7m au Benelux) est par exemple souvent présentée comme un frein au développement de l'activité conteneur. En réalité, cette hauteur limite l'empilement de conteneurs à 2 niveaux (contre 3 au Benelux), ce qui permet tout de même la mise en place de services de transport conteneurs, en témoigne la navette de Nord Ports

Shuttle et le futur schéma logistique de Roquette entre Béthune et Santes. D'autres évolutions plutôt liées à des aspects de politique internationale, comme le Brexit, pourraient avoir un impact sur l'organisation du trafic maritime et donc fluvial, mais il est pour l'heure difficile de le mesurer. Malgré cela, on observe globalement une convergence de dynamiques exogènes au territoire, qui vont dans le sens d'un renouveau du trafic fluvial.

#### DYNAMIOUES EXOGENES

#### **INFRASTRUCTURES**

Canal Seine Nord Europe

Projet CAP 2020 GPMD

Amélioration de la capacité des écluses sur le bassin du Nord-Pas-de-Calais (agrandissement des infrastructures, téléconduite)

Amélioration de la capacité de nombreux canaux en Belgique

#### LOGIOUE ECONOMIQUE

Congestion des ports d'Anvers et de Rotterdam

Aide à la pince pour le transport fluvial

Baisse des subsides NARCON en Belaiaue\*

Simplification des procédures douanières fluvio-maritimes Péages routiers et écotaxe PL en Allemagne et Belgique

#### **GOUVERNANCE**

Norlink Ports Délégation Axe Nord



#### CONSEQUENCES

Renforcement du caractère central du territoire du PMA au sein de la grande région « ouest européenne » à travers la création d'un nouvel axe de liaison vers le bassin parisien

Développement de la capacité d'accueil du trafic conteneurs au port de Dunkerque

Amélioration de la fluidité du trafic et augmentation des amplitudes horaires de passage sur l'axe Dunkerque - Escaut

Amélioration de la capacité de chargement des péniches circulant vers la Belgique et les Pays-Bas (notamment pour l'activité conteneur)



Amélioration de l'intérêt économique du recours à la voie d'eau pour les entreprises



#### OPPORTUNITE POUR LE TERRITOIRE?

Nouvelles opportunités de débouchés ou d'approvisionnement pour les entreprises du territoire

Opportunité de développement d'activités de transbordement de conteneurs au sein de l'hinterland de

Encourage le développement de nouvelles offres de

Opportunité pour le territoire de capter davantage de

Amène les entreprises du territoire à se questionner sur l'intérêt économique de leur chaine logistique actuelle



Défense des intérêts des ports régionaux et recherche de nouveaux prospects locaux et étrangers via la composition d'une « task force »

Renforce les partenariats existants entre les acteurs publics et le monde économique à l'échelle régionale mais également dans l'optique d'une coopération inter-axe



Améliore le pouvoir d'attraction de nouvelles entreprises sur le territoire

\*Le dispositif NARCON favorise le transport combiné ferroviaire sur le territoire belge et a pour conséquence le développement d'une offre de transport transfrontalière rail-route des opérateurs belges bâtie sur un transport ferré depuis ou vers le port maritime d'Anvers, relayée par un transport routier depuis la frontière belge vers le chargeur français. Seul l'usage du mode ferré est subventionné à l'aller et au retour. Cette distorsion de concurrence rend déficitaire toute ligne de transport fluvial conteneurisé.

#### L'intérêt et le rôle de la puissance publique dans le renouveau du fret fluvial

#### Le canal : une source de retombées économiques pour le territoire

A travers sa fonction d'axe de transport de marchandises, le canal permet le développement d'offres de services dont les caractéristiques répondent aux besoins de certaines entreprises. En adaptant leur schéma logistique à l'usage de la voie d'eau, les chargeurs en deviennent dépendants, à des degrés divers. C'est à travers ce lien que l'on peut estimer les retombées économiques d'une telle infrastructure à l'échelle d'un territoire. Bien que complexe et imparfait, cet exercice permet d'évaluer le nombre d'emplois et/ou le chiffre d'affaire généré sur un territoire et lié à la présence de la voie d'eau. Jean Marc Joan a évalué à 1100, le nombre d'emplois directement liés à la présence du canal en 2018 sur le territoire du PMA (voir tableau ci-contre).

#### Le coût du « tout routier » pour les territoires

Le recours à la route domine le partage modal du transport de marchandises : environ 80% des marchandises transportées dans la région des Hauts-de-France le sont par camion (la proportion est similaire sur le territoire du PMA).

Si la décision d'utiliser des modes alternatifs, dont la voie d'eau, repose sur la compétitivité économique de ces modes de transport au sein de chaque entreprise, les externalités négatives du transport routier sur les finances publiques sont souvent sous-estimées. Parmi ces externalités : le bruit, la pollution, les émissions de GES, mais également l'endommagement du réseau routier.

#### La nécessité d'une stratégie collective

Le développement d'infrastructures portées par la puissance publique sont un préalable nécessaire au développement de la compétitivité de la voie d'eau. Il est cependant important de démystifier la notion «d'effets» ou «d'impacts» en matière de développement économique que l'on associe régulièrement aux grands projets tel que le Canal Seine Nord Europe.

Il n'existera pas d'effet mécanique de développement économique lié à l'arrivée d'une modernisation ou d'une nouvelle infrastructure sans stratégie et implication de l'ensemble des acteurs concernés. Le développement d'infrastructures

offrent des opportunités dont chaque acteur doit se saisir. L'intégration du fret fluvial dans une stratégie globale de développement territorial est donc une nécessité. La définition d'une telle stratégie débute par une bonne appréhension des capacités et opportunités de développement qu'offrent les équipements de transbordement du territoire.

### ESTIMATION DES EMPLOIS DIRECTS LIES A LA PRESENCE DU CANAL SUR LE TERRITOIRE DU POLE METROPOLITAIN DE L'ARTOIS (PMA) EN 2018

Type d'infrastructure		Dépendance à la voie d'eau	
Silos céréaliers		Forte	125
Sites industriels		Totale	170
Sites dédiés à entreprises à l'arrière du quai		Faible	40
Delta 3		Faible	15
Sites publics	utilisateurs zone portuaire	Forte	50
	non utilisateurs zone portuaire	Nulle (mais dépendance potentielle à l'implantation géographique)	30
	utilisateurs PMA	De faible à totale	650
	manutention/ exploitation/gestion	Totale	20
		1100	

source : Jean Marc Joan

#### Quel est l'impact du trafic poids-lourd sur l'infrastructure routière ?

Selon la méthode de calcul inventée par l'American Association of State Highway Officials, un poids lourd de 30 tonnes userait 10 000 fois plus la structure de la chaussée qu'une voiture.

D'autres calculs menés par le CEREMA estiment que pour une structure de chaussée rigide (généralement en béton), le passage d'un poids-lourd équivaut à l'endommagement de 800 000 à 1 000 000 de voitures

### PARTIE 2

### Le territoire a-t-il la capacité d'accueillir de nouveaux trafics fluviaux ?

Afin de mesurer la capacité du territoire et des sites portuaires existants à accueillir une augmentation du tonnage transbordé par la voie d'eau, il est nécessaire d'évaluer le fonctionnement actuel des principaux sites :

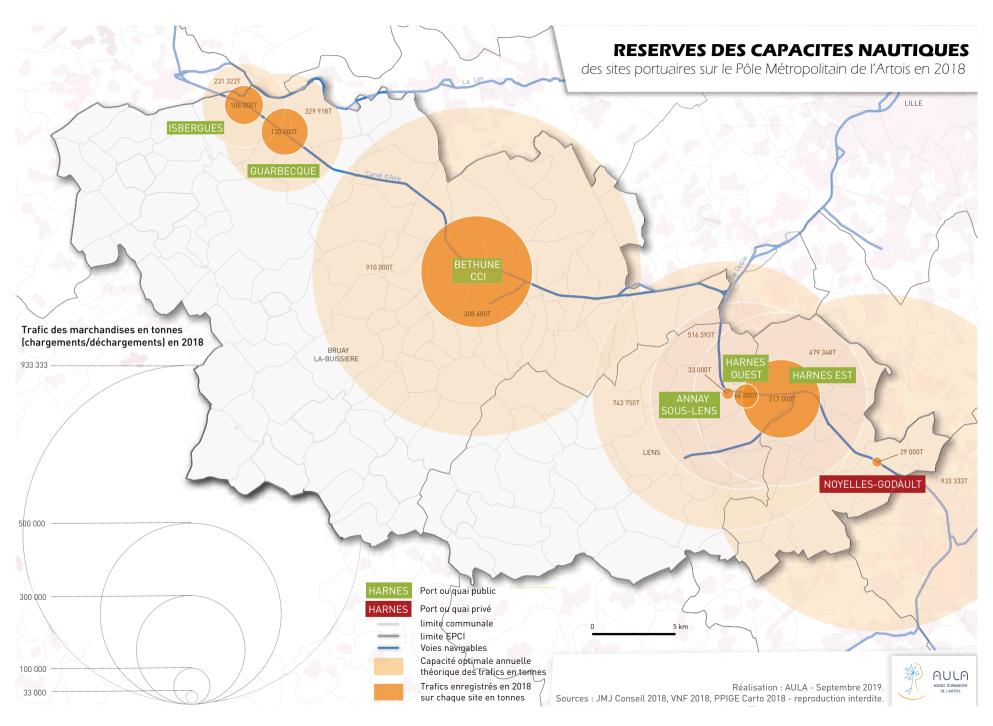
Un terre-plein au contact du quai permettant la manutention et le stockage temporaire de marchandises Un quai, permettant l'accostage des péniches et le transbordement des marchandises L'implantation d'activités économiques bord à quai permettant de limiter Des réserves foncières les ruptures de charge bord à quai permettant l'accueil de nouveaux utilisateurs de la voie d'eau Un accès routier connecté au réseau structurant permettant le pré- et le post-acheminement des marchandises

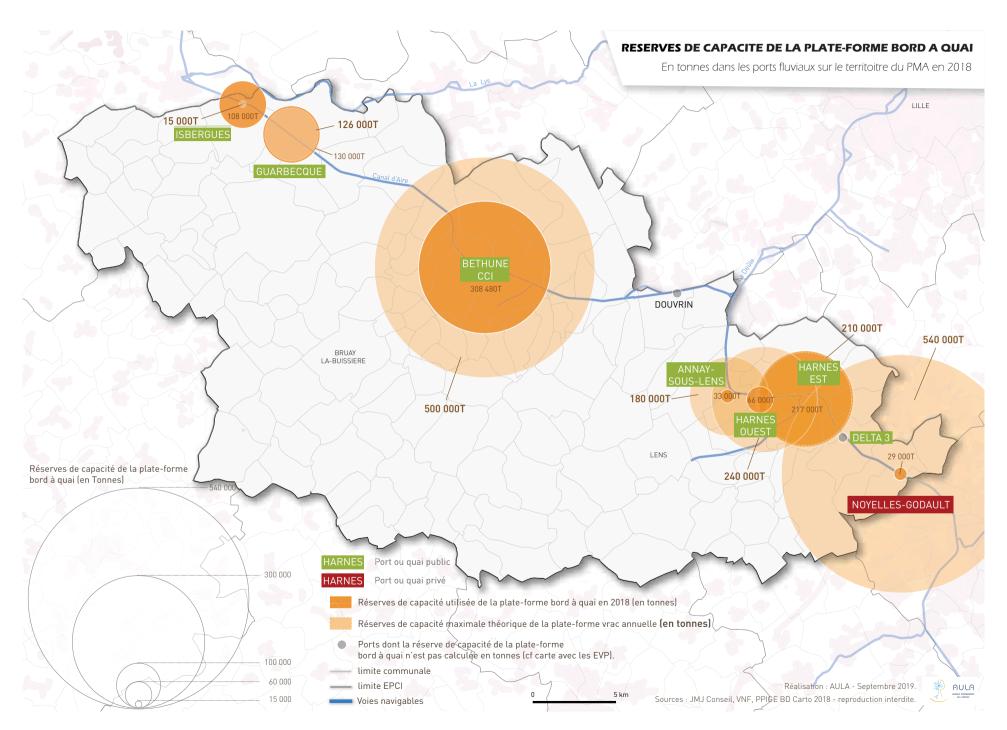
Au regard de ces principales fonctions, nous avons fait le choix de sélectionner 3 indicateurs clés permettant de mesurer les réserves de capacités des principaux sites du territoire :

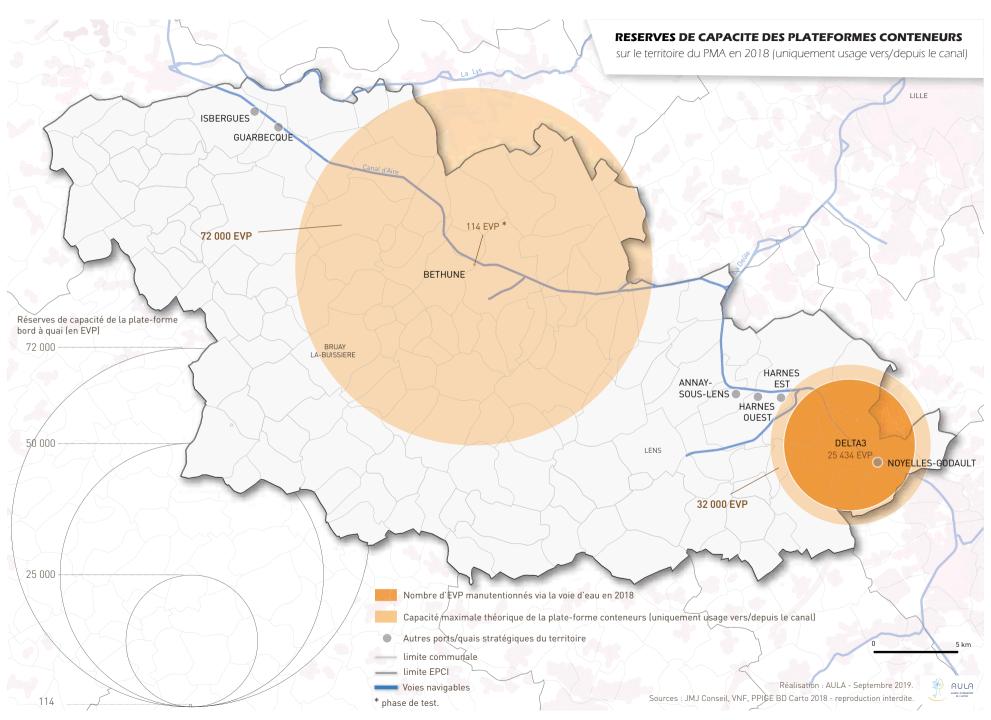
- Les réserves de capacité nautiques des sites de transbordement, c'est à dire la capacité à accueillir de nouvelles péniches au regard de l'occupation du quai liée au trafic actuel.
- Les réserves de capacité des terre-pleins bords à quai, c'est à dire la capacité de ce dernier à gérer la manutention, le transbordement et le stockage de nouvelles marchandises au regard de sa superficie et des trafics déjà observés sur le site
- Les réserves foncières bord à quai et à proximité des quais.

Le choix a été fait de ne présenter ces indicateurs que pour les sites publics et sites privés sous-exploités ainsi que le cas particulier du secteur Finalens/SIZIAF en raison de son positionnement stratégique et de la présence d'un ancien quai désaffecté.

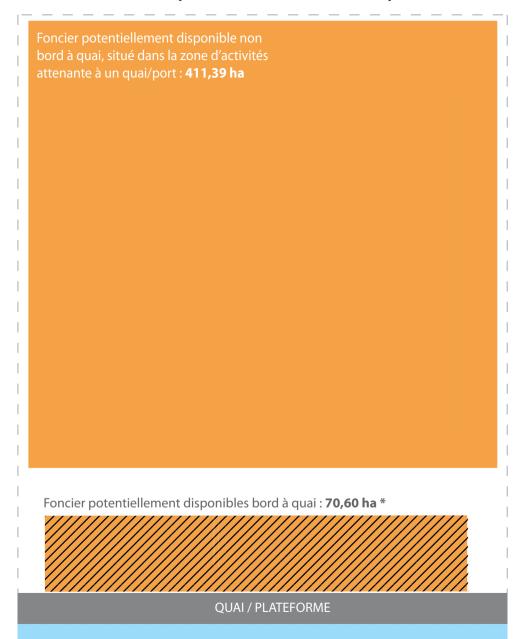
Les principales fonctions d'un site portuaire à évaluer pour mesurer son bon fonctionnement et sa capacité de développement







### Réserves de capacités foncières à proximité des sites portuaires du territoire



SITES	Foncier potentiellement disponible non bord à quai, situé dans la ZA attenante (en ha)	Foncier potentiellement disponible bord à quai (en ha)	Foncier potentiellement dispo- nible bord à quai à réserver pour possibilité d'extension de plateformes (en ha)
ANNAY-SOUS-LENS	4,58	2,1	0
BETHUNE CCI	1,45	0	0
DELTA 3	100,33	0	4,43
SIZIAF (DOUVRIN) *	127,88	30,18	0
FINALENS (DOUVRIN) *	121,00	12,5	1
GUARBECQUE	49,32	0	2,24
HARNES EST	104.29	7	1
HARNES OUEST	104,38	0	0
ISBERGUES	0	4,35	1
NOYELLES-GODAULT	23,45	4,8	0
TOTAL	411,39	60,93	9,67

<sup>\*</sup> Concernant les sites de Douvrin (SIZIAF et friche FINALENS), il n'existe pas actuellement d'infrastructures de transbordement fonctionnelles. Les données concernant ces sites sont présentées dans l'hypothèse d'une réhabilitation du quai situé au niveau de la friche Finalens ou de la création d'un quai au niveau du secteur du SIZIAF (voir fiche spécifiques ci-après)

VOIE D'EAU

<sup>\*</sup> Surface totale comprenant les réserves foncières disponibles bord à quai (60,93 ha) + les réserves prévues pour de potentiels projets d'extensions de plateformes et quais (9,67 ha)

### PARTIE 3

### Zoom sur les sites stratégiques

Au regard de ces indicateurs, il apparaît qu'il existe globalement des réserves de capacité importantes sur les principaux sites de transbordement du territoire. Afin d'approfondir ce potentiel, les fiches suivantes présentent en détail leurs atouts et faiblesses.

L'analyse porte sur les sites suivants :

- Appontement d'Isbergues
- Quai de Guarbecques
- Port de Béthune
- Site Finalens/SIZIAF
- Quai d'Annay-sous-Lens
- Port de Harnes
- Plateforme DELTA 3
- Quai de Noyelles Godault

L'objectif est également d'apporter un regard sur la composition des zones d'activités attenantes à ces différents sites de transbordement.

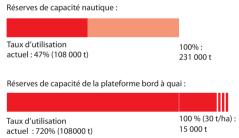


# Appontement d'Isbergues (public)

L'appontement d'Isbergues est un site public, géré par VNF, qui voit transiter essentiellement des bobines de tôles pour l'entreprise Tyssenkrupp UGO située dans la zone industrielle attenante. De la ferraille transite également de manière occasionnelle par l'appontement pour l'entreprise Coenmans située à proximité du port de Béthune.



- L'accès à l'appontement se fait via le réseau départemental (RD187 et RD186). Ces axes traversent des zones urbanisées.
- Présence d'un embranchement ferroviaire.
- Réserves de capacité nautique importantes. La capacité théorique de la plateforme est elle déjà largement dépassée. Cette situation est possible grâce au système de navettes mis en place entre l'appontement et le site industriel attenant.



 Réserves foncières en bord à quai limitées : parcelle de 4.2 ha à l'arrière de l'appontement, en cours d'acquisition par l'agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys Romane

# Quai de Guarbecque (public)

Le quai de Guarbecque est géré depuis 2017 par la Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay Artois-Lys Romane (CABBALR). Les trafics qui transitent par le quai sont essentiellement des produits agricoles, et de manière occasionnelle des produits agro-alimentaires, des combustibles minéraux solides et des déchets. La zone d'activités attenante comprend plusieurs acteurs de la filière BTP (Matériaux Routiers du Littoral, Cemex, SATC Delannoy) mais seul MRL utilise la voie d'eau de manière encore marginale.



- L'accès au réseau routier structurant nécessite la traversée de zones urbanisées via la RD186.
- Réserves de capacité nautique importantes. Concernant le terreplein à l'arrière du quai, la capacité maximale théorique est atteinte, mais la pratique du transbordement direct (sans stockage) permet encore une marge de progression :

Taux d'utilisation 100% :

actuel: 43% (130 000 t)

Réserves de capacité nautique :

300 000 t

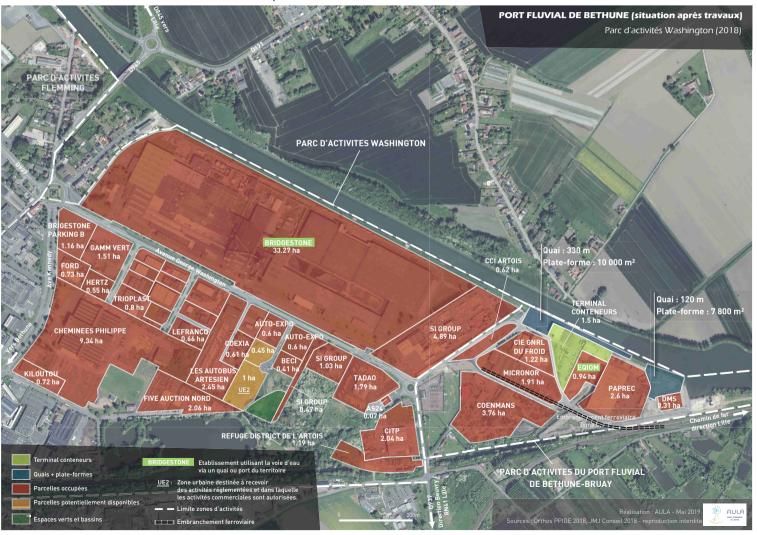
Réserves de capacité de la plateforme bord à quai :

Taux d'utilisation actuel: 103% (130 000 t) 100 % (30 t/ha) : 126 000 t

- Possibilité d'extension du quai et du terre-plein de 2,2 ha, ce qui permettrait une augmentation du potentiel de capacité nautique de 400 000 t et du potentiel de capacité de la plateforme de 200 000 t.
- Réserves foncières importantes dans les zones d'activités attenantes : environ 48 ha, mais plus de disponibilité foncière bord à quai.
- Projet d'implantation d'une unité de stockage de déchets inertes. Le site pourra traiter jusqu'à 50 000 tonnes par an, autant de trafic potentiel pour la voie d'eau.

## Port de Béthune (public)

Le port de Béthune, géré par la CCI Artois, fait figure d'exception au regard de la pluralité de ses trafics. Utilisé principalement pour des produits agricoles et des granulats, on observe également des transbordements de combustibles minéraux solides, de déchets (ferrailles/verts), de minerais, de produits métallurgiques, de produits chimiques et de produits agro-alimentaires. L'activité conteneurs va également reprendre, soutenue par le nouveau schéma logistique de l'entreprise Roquette, située à Lestrem. L'autre particularité du port de Béthune est que malgré ces trafics variés, peu sont générés par les entreprises situées dans la zone d'activités attenante au port.



- Accessibilité routière correcte : directement connecté au réseau routier principal via RD 937 et 941.
   Accès à l'A26 en moins d'un quart d'heure.
- Présence d'un embranchement ferroviaire.
- A niveau de trafic constant, les réserves de capacité du port après travaux pour l'activité vrac (hors plateforme conteneurs) sont confortables :

Réserves de capacité nautique :

Taux d'utilisation 100% : 910 000 t

Réserves de capacité de la plateforme vrac bord à quai :

Taux d'utilisation (après travaux) : 100 % (30 t/ha) :

500 000 t

61% (308 000 t)

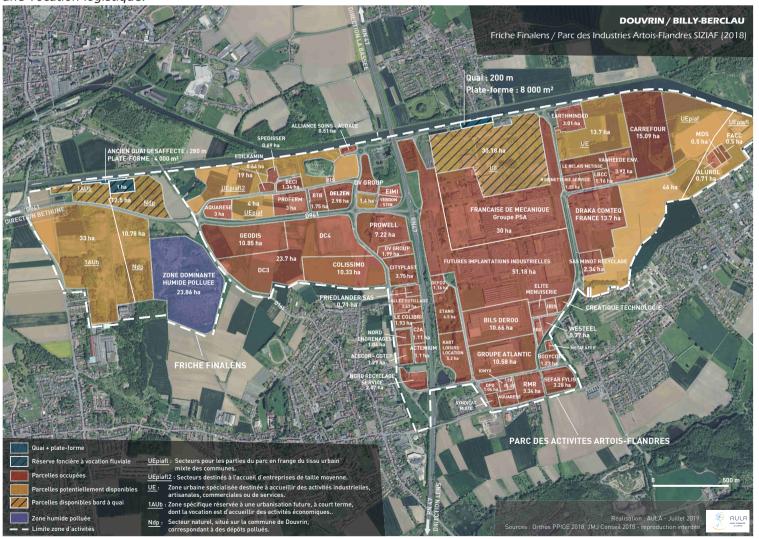
- Il faut ajouter à cette réserve de capacité pour le vrac la plateforme de 16 000 m² dédiée aux conteneurs d'une capacité maximale estimée à 72 000 EVP/an. Aujourd'hui, l'usage de cette plateforme est quasi nul, mais Roquette projette de faire transiter 16 000 EVP par an par le port de Béthune.
- Réserves foncières en bord à quai inexistantes. Seule une parcelle d'environ 1.45 ha est disponible dans la zone d'activité Washington à moins d'1 km du quai. Le potentiel foncier est lié aux évolutions futures des activités actuelles, dont Bridgestone.

Agence d'Urbanisme de l'Artois - Titre de l'étude

# Site de Finalens/SIZIAF (public)

Le secteur Finalens/SIZIAF ne dispose pas de quai en état d'accueillir une activité de transbordement, mais un ancien quai désaffecté est toujours présent, au droit de l'ancien site de l'usine Finalens. A l'est de ce quai se trouve le parc d'activités Artois-Flandres qui concentre plus d'une cinquantaine d'établissements dont la Française de Mécanique, qui libère du foncier situé en bord à canal.

La zone d'activités s'est récemment étendue vers l'ouest entre la partie historique de la zone et l'ancien quai Finalens, dans une vocation logistique.



- Positionnement géographique remarquable, à proximité immédiate du carrefour Canal d'Aire - Deûle; et au centre du triangle Béthune-Santes-Dourges.
- Bonne accessibilité : proximité immédiate de la RN 47 (via RD 941 depuis l'ancien quai Finalens).
- Moyennant une réhabilitation, le quai désaffecté dispose d'une longueur d'environ 280 m et d'une plateforme de 4000 m².
- Le compactage des activités de la Française de Mécanique permet la libération de fonciers situés directement en bord à canal. La possibilité de créer une nouvelle plateforme au droit de cette parcelle a été matérialisée sur la carte.
- Concernant les disponibilités foncières, une zone directement attenante à l'ancien quai représente une surface d'environ 15 ha. Sa disponibilité à vocation économique est discutable compte tenu du fait qu'elle est repérée comme appartenant à un corridor humide dans le schéma de la Trame Verte et Bleue du SCoT de l'Artois. C'est également le cas de la zone de 44 ha située au sud de la RD 941. Au total, ce sont plus de 150 ha qui sont potentiellement disponibles au sein de la friche Finalens et dans le Parc des Industries Artois-Flandres.

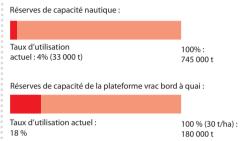
# Quai d'Annay-sous-Lens (public)

Le quai d'Annay-sous-Lens, directement géré par VNF, est concerné par des trafics ponctuels. En 2018, 33 000 tonnes de marchandises ont été manutentionnées sur le quai. Parmi ces marchandises, on retrouve des déchargements de charbon, de granulats ou encore d'engrais. De la terre pour remblais a également été chargée depuis ce site.

Au contact du quai, l'entreprise Matériaux Enrobés du Nord n'utilise le quai que de manière très marginale. A l'est du quai se trouve l'appontement privé de l'entreprise Nortanking qui a reçu environ 19 000 tonnes de produits pétroliers via la voie d'eau en 2018.



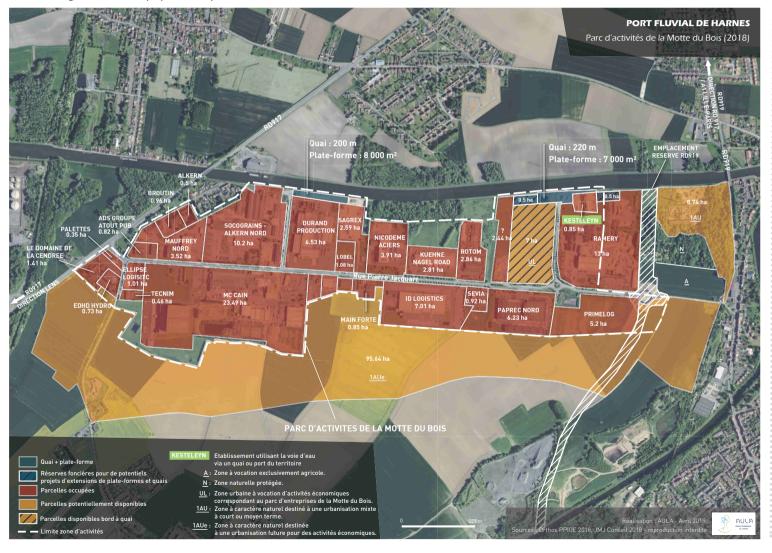
- L'accessibilité routière au site se fait via la RD 164 et nécessite la traversée d'espaces urbanisés.
- Réserves de capacité théoriques très importantes :



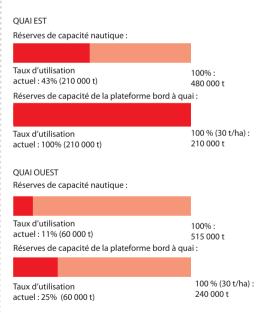
- Environ 6,7 ha semblent potentiellement disponibles au sein de la zone d'activités, dont 2,1 ha au contact immédiat du quai.
- La Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin et VNF ont récemment réaménagé une partie du quai pour permettre l'accueil de bâteaux de croisières. La cohabitation de cette activité touristique et de l'activité fret est un des enjeux du site.

## Port de Harnes (public)

Composé de 2 quais, le port de Harnes est géré via un contrat d'affermage par Ports de Lille, dont le concédant est la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin. Le port est adossé à une zone économique (Parc d'entreprises de la Motte au Bois) où l'on retrouve des secteurs d'activités variés (recyclage, BTP, agro-alimentaire, etc.). En 2016, la majorité des trafics reposée sur les flux de granulats de l'entreprise Kesteleyn. Les entreprises Granor et Ramery, situées dans la zone d'activités, utilisent également l'équipement portuaire de Harnes.



- Accessibilité routière correcte: accès à l'A1 et l'A21 en moins d'un quart d'heure via le réseau principal (RD919/917). Concernant l'accès à l'A21, le contournement de Courrières offrira à terme une connexion directe, hors zone urbanisée. (menace: forte congestion de l'A1 et risque d'aggravation de la congestion de l'A21 au regard des projets de développement économique le long de l'axe)
- Réserves de capacité théoriques importantes, hormis le terre-plein situé à l'arrière du quai est qui est fortement encombré par du stockage de marchandises.



 Plus de 100 hectares de foncier potentiellement disponible à moins d'1 km des quais, dont 7 ha avec accès direct au quai est.

## Plateforme DELTA 3 (privée)

La plateforme de DELTA 3 est gérée par une Société Publique Locale d'Aménagement qui est à la fois le promoteur immobilier de la zone logistique attenante et le propriétaire bailleur du terminal conteneurs. L'exploitation du terminal conteneurs est assurée par un acteur privé : Lille Dourges Conteneurs Terminal (LDCT).



- Accessibilité idéale : Connexion directe à l'A1 (limite : forte congestion de l'A1)
- Réserves de capacité limitée\* : En 2018, 25 500 EVP ont transité par la voie d'eau sur la plateforme, soit environ 80% de sa capacité maximale théorique évualée à 32 000 EVP / an.
- Disponibilités foncières : Plus de 4 ha sont encore disponibles au contact direct de la plateforme conteneurs. Cette réserve foncière est destiné à l'extension potentielle de cette dernière. Dans la zone d'activités attenante, on compte environ 100 ha à vocation économique disponible, sans être au contact direct de la plateforme.
- \* La réserve de capacité de la plateforme DELTA 3 est calculée au regard du niveau d'équipement actuel (un portique) et des horaires de manutention (5,5 jours/semaine et 8h/jour).

# Quai de Noyelles Godault (privé)

Site détenu par le groupe SUEZ, qui a développé autour de l'outil portuaire un écopôle qui concentre des activités de traitement, de valorisation et de recyclage des déchets. En 2016, le quai était essentiellement utilisé pour l'envoi de terres polluées vers les Pays-Bas, par l'entreprise Eco-Hub appartenant au groupe SUEZ.



- Situation géographique stratégique, en amont du carrefour canal d'Aire/Deûle
- Accessibilité routière idéale : connexion directe à l'A21 via échangeur 18. (menace : forte congestion de l'A1 et risque d'aggravation de la congestion de l'A21 au regard des projets de développement économique le long de l'axe)
- Réserve de capacité théorique très importante :

Réserve de capacité nautique :

Taux d'utilisation 100% : 930 000 t

Réserve de capacité de la plateforme bord à quai :

Taux d'utilisation 100% (30 t/ha) : 540 000 t

- Réserves foncières importantes : Environ 27 ha potentiellement disponibles dans les zones d'activités Quai du Rivage et Sita Agora, dont 7 ha situés au contact immédiat du quai
- Gestion privée du site et accès impossible au quai pour une entreprise extérieure à la zone

### PARTIE 4

# Quels **nouveaux flux** potentiels? Quels **freins** existants?

L'évaluation du potentiel de développement des sites stratégiques revient à évaluer l'offre permettant de supporter de nouveaux trafics. Pour avoir une vision cohérente, il est nécessaire de compléter cette approche par l'appréhension de la demande potentielle à mettre en regard de cette offre. Pour cela nous proposons d'étudier le paysage économique de l'hinterland des ports du territoire. Nous avons ciblé 4 filières au sein desquels on retrouve généralement les principaux chargeurs du fret fluvial :

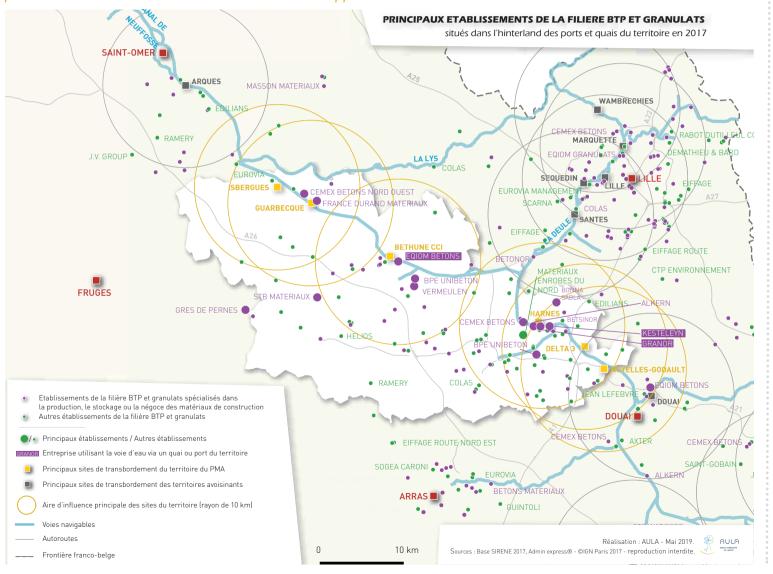
- Agriculture/agro-alimentaire
- Granulats/BTP
- Déchets/recyclage
- Autre filières potentiellement utilisatrices de la voie d'eau via l'offre conteneur

Pour chacune de ces filières, l'objectif est de mettre en avant le niveau d'usage de la voie d'eau par les entreprises, ainsi que des éléments de compréhension pouvant expliquer les freins à un usage éventuel.



### FILIÈRE GRANULATS ET BTP

10% des besoins en granulats du territoire transitent par la voie d'eau. Le reste emprunte la route. Parmi les sites de négoce/stockage/transformation de granulats, on distingue plusieurs entreprises situées en bord à canal qui n'utilisent pas la voie d'eau. Ces sites sont des intermédiaires importants dans la filière du BTP, permettant à de nombreux TPE et artisans de s'approvisionner en matériaux.



# Freins actuels à l'usage de la voie d'eau :

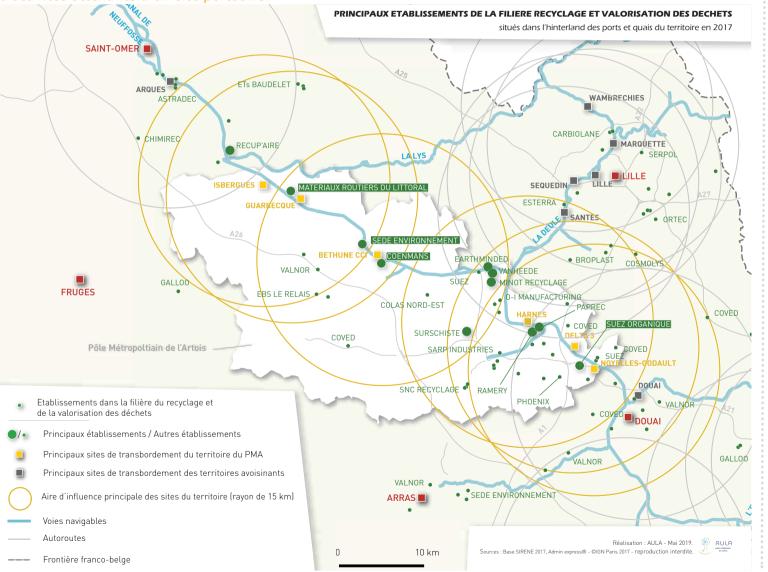
- La proximité et la diversité des sources d'approvisionnement (5 bassins d'approvisionnement dans un rayon de 60 à 130 km) rendent la concurrence avec le mode routier intense.
- Dans ce contexte, la rupture de charge en pré ou post acheminement devient pratiquement rédhibitoire : les implantations d'activités de négoces/stockage en bord à quai sont nécessaires pour le développement des trafics fluviaux.

# Opportunités et dynamiques de développement :

- Présence de plusieurs sites de stockage/transformation/ distribution non utilisateurs de la voie d'eau en bord à canal (CEMEX, ALKERN...).
- L'arrivée du CSNE peut ouvrir des perspectives de nouvelles implantations sur le territoire, en lien avec les besoins du bassin parisien.

# FILIÈRE DÉCHETS/RECYCLAGE

L'usage de la voie d'eau pour le transport de déchets ou de matériaux à recycler sur le territoire est très faible au regard des flux générés pour ce type de marchandises à l'échelle du bassin de l'ex-région Nord Pas-de-Calais. Ce constat peut paraître étonnant au regard des nombreuses entreprises de la filière implantées dans une zone d'activités attenante à un site portuaire.



# Freins actuels à l'usage de la voie d'eau :

- Flux diffus et en partie réalisés sur de courtes distances
- Marchandises qui ont généralement une très faible valeur marchande. La rupture de charge est donc quasi rédhibitoire
- Impossibilité réglementaire de stocker des déchets sur certaines plateformes portuaires

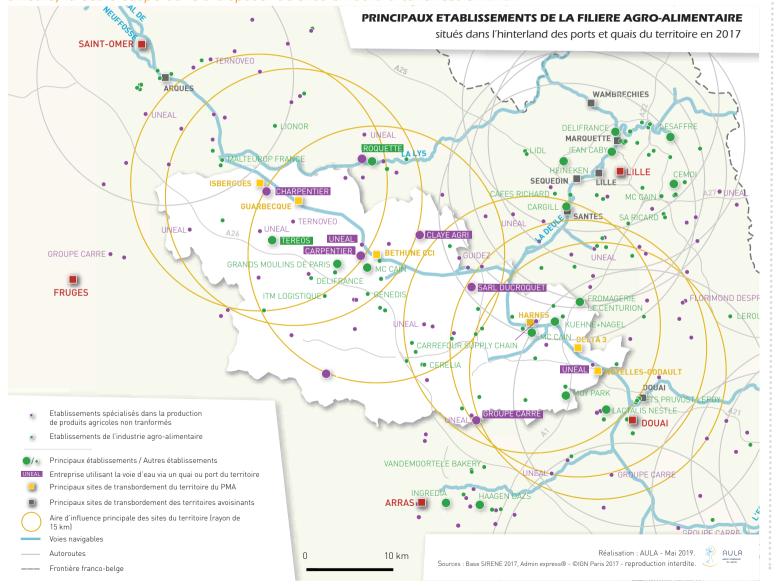
# Opportunités et dynamiques de développement :

- Les objectifs fixés dans la loi de transition pour la croissance verte vont amener un accroissement des déchets recyclés et donc de leur transport
- Le Canal Seine Nord Europe va offrir une connexion fluviale vers le bassin parisien, et du même coup créer l'opportunité d'acheminer et de traiter les déchets produits par les grands chantiers du bassin parisien
- Les déchets ménagers gérés par les collectivités

Agence d'Urbanisme de l'Artois - Titre de l'étude

### FILIÈRE AGRICULTURE/AGRO-ALIMENTAIRE

Les trafics fluviaux des produits agricoles sont soumis aux aléas du secteur d'activité (niveau de collecte, prix, qualité, etc.). On a observé au cours des dernières années l'émergence du quai de Guarbecque et avec lui l'augmentation du transbordement de produits agricoles via des sites non-dédiés, par opposition aux silos. Par ailleurs, la seule coopérative à disposer de silos en bord à canal est UNEAL.



# Freins actuels à l'usage de la voie d'eau :

- Présence d'importants sites portuaires spécialisés dans l'exportation de produits agricoles sur les territoires avoisinants (Airesur-la-Lys, Arleux, Valenciennois)
- Proximité avec certains sites destinataires des trafics : port de Dunkerque, sites industriels du Benelux : concurrence avec le mode routier importante

# Opportunités et dynamiques de développement :

Le développement d'infrastructures dédiées au stockage et au chargement de produits agricoles (silos notamment) pourrait favoriser l'usage de la voie d'eau.

# AUTRES FILIÈRES potentiellement liées au développement de l'activité conteneur

L'activité conteneur porte le dynamisme du réseau fluvial du nord de la France ces dernières années. Plusieurs entreprises du territoire testent de nouveaux schémas logistiques incluant la voie d'eau via conteneurs : Bridgestone, Roquette, Decathlon.

L'usage du conteneur n'est pas réservé à un type de filière ou de marchandises, mais nous pouvons cependant cibler des secteurs d'activités potentiellement captifs. Naturellement, le regard se porte sur les principaux secteurs industriels implantés sur le territoire : automobile, chimie, métallurgie, bois/papier, textile, agro-alimentaire (voir carte précédente), ainsi que sur l'ensemble des entreprises du secteur de la logistique et stockage de marchandises. La carte ci-après représente l'implantation de ces secteurs d'activité au sein de l'hinterland des principaux ports du territoire.

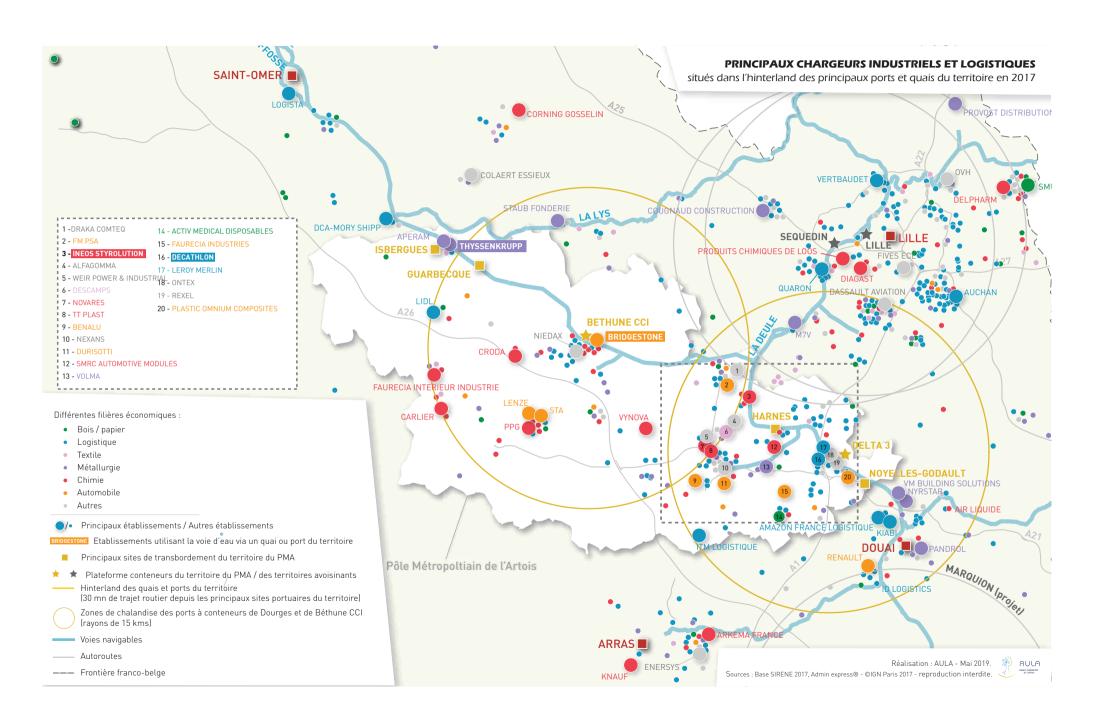
Cette cartographie constitue une première approche permettant d'appréhender le potentiel de développement de l'activité conteneur sur le territoire.

# Freins actuels au développement de l'activité conteneur :

Nécessité d'avoir une volumétrie de trafic rentabilisant l'arrêt des opérateurs et permettant le développement de parcs conteneurs sur le territoire pour garantir une réactivité et un coût moins élevé (pas besoin d'acheminer le conteneur à vide).

# Opportunités et dynamiques de développement :

- Projet de développement de la plateforme conteneurs de Béthune
- De nombreux projets et expérimentations portés par de nouveaux chargeurs en lien avec la plateforme DELTA 3 et le port de Béthune.



## SUITE DE LA DÉMARCHE

#### QUELLE **STRATEGIE** POUR LE TERRITOIRE ?

Les éléments de diagnostic qui précèdent rappellent qu'au regard des enjeux environnementaux et économiques liés à l'usage fortement majoritaire de la route pour le transport de marchandises, l'ensemble des acteurs du territoire ont un intérêt commun à développer l'usage de la voie d'eau. L'état des lieux a pour but de mesurer le potentiel et la capacité du territoire à renforcer cet usage. Les principaux enseignements à tirer sont les suivants :

- Globalement les sites de transbordement du territoire sont sous-utilisés;
- Le potentiel foncier disponible bord à quai est limité et nécessite donc une attention particulière afin de ne pas bloquer des projets de développement futurs. Des réserves foncières plus importantes existent dans les zones d'activité attenantes aux sites portuaires;
- Certaines filières économiques généralement captives de la voie d'eau (granulats/BTP, déchets/recyclage...) utilisent peu le canal au regard de leur implantation sur le territoire (avec parfois des établissements situés à proximité ou en bord à voie d'eau);
- Actuellement faible, le recours à la voie d'eau pour le transport de conteneurs présente un potentiel de développement important au regard du tissu industriel et du développement de la plateforme de Béthune et de la présence de DELTA 3.

### Comment dès lors optimiser l'usage du canal sur le territoire au regard de ces constats ?

De nombreux acteurs oeuvrent d'ores et déjà dans ce sens, au premier rang desquels VNF et les gestionnaires de sites portuaires (Ports de Lille, CCI...) qui travaillent avec les chargeurs actuels et potentiels. VNF mène notamment des « études filières » qui visent à identifier de nouveaux chargeurs potentiels et à étudier dans quelles conditions ces derniers pourraient se reporter sur la voie d'eau pour tout ou une partie de leur flux de marchandises. Au delà de ces missions quotidiennes, l'intégration de l'enjeu fret fluvial dans la stratégie globale de développement du territoire est à interroger.

Ce sujet spécifique nécessite une vision transversale et à différentes échelles. Ainsi les enjeux de gestion foncière, de stratégie de développement économique, de complémentarité avec les modes routiers et ferroviaires, de complémentarité



avec les ports maritimes, etc. doivent ré-interroger le mode de gouvernance actuel des ports fluviaux.

Dans la région des Hauts-de-France, cette évolution est entamée, comme en témoigne la création récente par le gouvernement de la délégation générale au développement de l'Axe Nord. Épaulé par Norlink Ports (devenu la fédération Norlink), cette entité a pour objectif de créer et d'animer une stratégie à l'échelle régionale en fédérant les acteurs économiques et publiques.

Un des axes de travail identifié par le rapport Lalande qui cadre la mission de la délégation générale Axe Nord, est la question de la gouvernance des ports intérieurs. Le rapport recommande à ce sujet la création de syndicats mixtes ouverts à l'échelle de chaque axe fluvial.

Ainsi, pour le Pôle Métropolitain de l'Artois, comme pour l'ensemble des territoires concernés, se pose la question de l'implication des acteurs publics dans la gestion, la planification et le financement des plateformes portuaires. A travers les compétences de développement économique, de gestionnaire du foncier économique, de planification territorial (SCoT) les EPCI doivent être parti prenante de la définition de la stratégie de développement du fret fluvial.

#### QUELLES **PISTES D'ACTIONS**?

#### Pistes d'actions spécifiques aux principaux sites stratégiques du territoire :

#### **Isbergues:**

 Étudier la possibilité de valoriser la parcelle située à l'arrière de l'appontement fluvial

#### **Guarbecque:**

- Malgré un potentiel de développement important, l'accessibilité au quai nécessite la traversée d'espaces urbanisés
- Principalement utilisé pour des produits agricoles, le site pourrait être fléché pour l'implantation d'un nouveau silo à céréales sur le territoire.

#### Béthune:

- Le développement de l'activité conteneur, soutenue notamment par le nouveau schéma logistique de Roquette, représente une opportunité d'attirer de nouveaux clients pour le port
- La faible utilisation de la voie d'eau par les entreprises implantées dans la zone portuaire doit amener à questionner la politique de gestion des contrats d'occupation temporaire

#### Finalens/SIZIAF:

 Le positionnement géographique idéal du secteur, la présence d'un ancien quai désaffecté et de nombreux chargeurs dans la zone d'activité en plein développement sont autant d'arguments qui légitiment la réflexion autour du d'un nouveau site de transbordement.

#### **Annay-sous-Lens:**

- Les disponibilités foncières situées à l'arrière du quai laissent envisager la possible implantation d'activités qui pourraient venir pérenniser la fonction de transbordement sur ce quai qui aujourd'hui ne capte que des trafics marginaux et irréguliers.
- Étudier la cohabitation de l'activité touristique (accueil croisiéristes) avec le potentiel de développement de l'activité fret.

#### Harnes:

- Concernant la parcelle disponible à l'arrière du quai est, il semble pertinent d'étudier l'opportunité de créer une réserve supplémentaire pour la plateforme portuaire, la plateforme existante étant aujourd'hui fortement encombrée par du stockage de matériaux.
- Étudier les raisons de la non-utilisation du quai par les gros chargeurs présents sur la zone d'activité.

#### Noyelles-Godault:

- Synergie à construire avec SITA pour permettre une optimisation de l'usage de ce site disposant de nombreux atouts.
- Étudier l'utilisation du quai par les entreprises déjà implantées dans la zone d'activités
- Évoluer vers une gestion et une commercialisation plus structurée et partagée avec la puissance publique du site et du foncier économique de la zone d'activités



