

NOVEMBRE 2021



# VERS UNE STRATÉGIE MULTIMODALE POUR LA MÉTROPOLE LILLOISE ET LE CŒUR DE L'ANCIEN BASSIN MINIER : FREINS ET LEVIERS DU REPORT MODAL DES FLUX LOGISTIQUES

Synthèse de l'étude menée en partenariat entre :





Directeur de publication : **Didier DECOUPIGNY et Carole BOGAERT (AULA)**  
Responsable de l'étude : **Thierry BAERT (ADULM)**  
Coordination et rédaction : **Edouard DEQUEKER (ESSEC), Thierry BAERT (ADULM), avec le concours de Guillaume LEPERS (AULA), Mathieu HUGOT (AULA), Benoît BREUX (Norlink), Hélène GRANDCLAUDON (ADULM)**  
Impression : **AD Concept**

# SOMMAIRE

<b>REPLACER LE TERRITOIRE DANS SON CONTEXTE INTERNATIONAL.....</b>	<b>5</b>
Le positionnement stratégique méga-régional et régional de l'aire métropolitaine lilloise .....	6
Les enjeux du report modal dans la métropole lilloise et l'Artois .....	8
<b>SAISIR LA DEMANDE : DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE AUX CIRCUITS LOGISTIQUES.....</b>	<b>10</b>
Une chaîne logistique : de multiples opérations faisant intervenir de nombreux acteurs.....	11
Les grands circuits et équilibres intercontinentaux du fret .....	12
Les déterminants du choix modal.....	14
Tendances et besoins des chargeurs : les grands enseignements .....	16
<b>METTRE EN LUMIÈRE LES INSUFFISANCES ET INADAPTATIONS DE L'OFFRE ALTERNATIVE AU ROUTIER.....</b>	<b>19</b>
Le déficit d'infrastructures, en particulier transfrontalières, maintient un « effet frontière » .....	20
Une offre de services des opérateurs nationaux jugée insuffisamment compétitive, en dépit d'une amélioration ces dernières années.....	22
<b>DÉGAGER DES LEVIERS D'ACTION EN FAVEUR DU REPORT MODAL .....</b>	<b>24</b>
Se replacer aux bonnes échelles.....	25
Cibler les bons flux pour le report modal.....	26
Casser l'effet frontière .....	28
Anticiper ces projets par une stratégie d'aménagement logistique à la bonne échelle .....	34
Enjeux et pistes pour une pré-programmation logistique.....	38
<b>CONCLUSION : UNE STRATÉGIE D'OFFRE DOIT SE FONDER SUR UNE COMPRÉHENSION DE LA DEMANDE.....</b>	<b>40</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>42</b>

# INTRODUCTION - OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

L'objet de notre démarche est de fournir des clés de compréhension des chaînes et enjeux logistiques du point de vue d'un échantillon diversifié d'acteurs économiques et institutionnels, dans les Hauts-de-France. Il s'agit aussi de comprendre les freins et blocages au report modal vers les modes massifiés dans ces territoires. Cette démarche vise à identifier les leviers stratégiques pour sortir d'une dynamique de logistique subie et pour aller vers un positionnement choisi, cohérent et créateur de valeur pour les territoires de l'aire métropolitaine lilloise.

Elle a été conduite dans le cadre d'un partenariat entre la Chaire d'Économie urbaine de l'ESSEC d'une part, et l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole et l'Agence d'urbanisme de l'Artois de l'autre. Enfin, ce travail doit également à la mobilisation de la Fédération Norlink, de la Délégation Axe Nord et de l'Agence d'urbanisme et de développement Pays de Saint-Omer. Cette démarche est donc largement partenariale et s'inscrit en complémentarité de l'ensemble des démarches menées par les acteurs du territoire et traitant des relations entre la métropole lilloise, les territoires transfrontaliers et l'ancien Bassin minier.

Ce travail se fonde à la fois sur :

- une actualisation des informations de grande échelle mobilisées pour l'étude menée en 2018<sup>1</sup> (statistiques, état des mégaprojets d'infrastructures et de leurs effets sur les grands flux de marchandises...);
- une revue de littérature et des entretiens d'experts des grands enjeux actuels en matière de logistique urbaine dans les grandes métropoles ;
- des entretiens avec les nombreux partenaires de l'étude, ainsi qu'avec des experts, acteurs économiques et logistiques du territoire, dont la liste est fournie à la page suivante.

<sup>1</sup> « La voie d'eau fédératrice de territoire dans les Hauts-de-France. La liaison Seine-Escaut et ses opportunités de développement local », étude réalisée en 2018 par la Chaire d'Économie urbaine pour l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole : [https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2021/05/CanalESSEC\\_web.pdf](https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2021/05/CanalESSEC_web.pdf)

**Ce document vise à éclairer les acteurs publics sur les grandes tendances à l'œuvre en matière logistique à différentes échelles et sur la métropole lilloise et le cœur de l'ancien Bassin minier en particulier et sur la manière dont les grandes entreprises organisent leurs circuits logistiques.**

**Elle entend ainsi :**

- **replacer le territoire dans son contexte international ;**
- **fournir une meilleure compréhension de la demande économique en matière logistique ;**
- **afin d'identifier les freins actuels en matière de report modal ;**
- **et proposer ainsi des leviers d'actions permettant de mieux articuler les offres alternatives au routier, fluviales et ferrées.**

Unique au sein des grandes écoles de management, la Chaire d'Économie urbaine sensibilise depuis 30 ans les élèves de 2<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> années de l'ESSEC aux enjeux, à la complexité mais aussi aux valeurs attachées aux villes et aux territoires. Forts de leur double culture publique et privée, ces étudiants diplômés de la Chaire deviennent des managers d'entreprises partenaires des territoires ou des cadres dirigeants de collectivités publiques locales et de leurs satellites. Ils savent à la fois y promouvoir le développement économique mais aussi en maîtriser les équilibres sociaux, urbanistiques et écologiques.

La Chaire développe aussi une politique active de recherche appliquée et de conseil, dont la présente démarche constitue une manifestation. Ce travail a été effectué par quatre étudiants de la Chaire d'Économie urbaine : Albane Angot, Inès Baudienville, Hugo de Bourguignon de Saint-Martin et Marion Duranthon, sous la Direction d'Edouard Dequeker, Professeur au sein de la Chaire.



**1**

---

**REPLACER LE  
TERRITOIRE DANS  
SON CONTEXTE  
INTERNATIONAL**



# LE POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE MÉGA-RÉGIONAL ET RÉGIONAL DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LILLOISE

## La métropole lilloise : un rôle pivot d'articulation du tripôle Paris-Londres- Randstad/Rhin

Les évolutions macroéconomiques et technologiques des trente dernières années ont conduit à faire émerger les grandes métropoles comme acteurs de premier plan de l'accueil des échanges humains, économiques et informationnels de la mondialisation, ainsi que de leur régulation politique, économique, sociale ou encore environnementale. Ces évolutions se sont traduites en Europe occidentale par la montée en puissance de trois grands pôles :

- **les deux grandes régions-capitales Paris et Londres**, qui s'affichent largement en tête en termes de poids démographique et économique dans le classement des agglomérations européennes ;
- **un ensemble polycentrique**, creuset du développement du capitalisme entre le XIII<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècles, fonctionnant en réseau et affichant également, pris dans son ensemble, un poids économique et démographique de premier plan, structuré autour des grands ports du Nord de l'Europe (Rotterdam, Anvers, Amsterdam, Hambourg en particulier) et de l'axe rhénan.

Le système portuaire Anvers-Rotterdam-Amsterdam se distingue aujourd'hui nettement comme le hub logistique de ce tripôle. L'hinterland de cet ensemble est encore majoritairement tourné vers l'est. Rotterdam et Anvers fonctionnent aujourd'hui dans une logique de « coopération » : historiquement concurrents, ils se sont impliqués dans des projets de développement communs, à l'instar du Canal Escaut-Rhin (Schelde-Rijnkanaal) ouvert en 1975 et complété en 1986 par l'Oesterdam afin de le séparer des eaux soumises à la marée de l'Escaut occidental. En dépit de sa position en fond d'estuaire qui le soumet aux marées, le port d'Anvers bénéficie d'une position géographique très avantageuse en termes de débouchés internes ; il est :

- connecté aux terminaux intérieurs belges, néerlandais, français, allemand et autrichiens ;
- accessible par des voies navigables à grand gabarit (Escaut, Canal Escaut-Rhin, Canal Albert, Canal Bruxelles-côte, Canal Gand-Terneuzen).

Ce tripôle Paris - Londres – Ports du Nord / Axe rhénan, que nous qualifions de « méga-région » ouest-européenne se distingue ainsi nettement du reste de l'Europe en termes :

- démographiques et économiques ;
- de densités des infrastructures ferrées et routières ;
- de place et d'interactions entre leurs grands aéroports (Roissy-Charles-de-Gaulle, Heathrow, Schiphol...);
- de place dans le « croissant fertile européen ».

**Le développement économique et urbain des trois pôles de cette méga-région ces trente dernières années a donc participé au renforcement de l'attractivité économique de la métropole lilloise et à sa métropolisation.** De 1970 à 2015, l'agglomération est passée d'une économie industrielle à une économie tertiaire. Plus des deux tiers de l'emploi industriel (130 000 emplois) ont été détruits sur la période. Cette restructuration vers une métropole tertiaire à rayonnement international a été catalysée par sa localisation stratégique et son excellent maillage infrastructurel. Dans le même temps les interrelations avec la partie centrale de l'ancien Bassin minier n'ont fait que croître, conduisant à terme à une quasi-intégration.

En raison de son positionnement géographique au cœur d'un réseau routier, ferré et fluvial extrêmement dense, l'aire métropolitaine lilloise peut en effet jouer un rôle de pivot pour la méga-région ouest-européenne. Située à égale distance de Paris, de Londres, de la Randstad et du Bassin Rhin-Ruhr, elle offre un accès potentiel à un bassin de 80 millions d'habitants dans un rayon de 300 km, constituant de fait l'une des mégapoles les plus peuplées et les plus riches au monde, devançant même celles du nord-est américain (New York-Philadelphie-Washington) ou du Japon. Son exceptionnelle desserte ferrée à grande vitesse la place en particulier à 1 heure de Paris (avec une desserte particulièrement fréquente et qualitative avec Roissy-Charles-de-Gaulle à 50 minutes et à raison de 18 liaisons par jour), à 1h20 de Londres et à 35 minutes de Bruxelles. Les cadences demeurent toutefois inégales avec Paris (24 liaisons quotidiennes, Bruxelles (13) et Londres (11)). Enfin, notons que ni les trains Paris-Londres ni les trains Paris-Bruxelles ne s'arrêtent à Lille, contrairement aux trajets Bruxelles-Roissy-Lyon ou encore Bruxelles-Roissy-Bodeaux.

## Un positionnement au cœur d'un système métropolitain régional

Outre sa position stratégique au cœur de la méga-région ouest-européenne, la métropole lilloise est au cœur d'un système métropolitain régional, sur lequel elle exerce une influence considérable et ce en dépit de son faible dynamisme démographique. Ainsi, la part des actifs régionaux travaillant dans l'aire urbaine lilloise sans y résider s'élève à 20%. D'après l'INSEE, l'influence de l'aire urbaine lilloise sur son environnement est bien plus importante que celle des autres grandes aires urbaines<sup>2</sup>.

Le système métropolitain lillois bénéficie d'une position stratégique, comme barycentre de cette méga-région ouest-européenne, mettant en réseau :

- **la métropole lilloise**, qui incarne historiquement cette logique d'interface politique, culturelle et territoriale ouest-européenne, en particulier avec la Belgique mais également avec les îles britanniques avec lesquelles elle entretient des liens probablement plus importants que le reste du territoire national ;
- **ses voisins transfrontaliers, en particulier Courtrai et Tournai**, avec lesquels elle entretient des liens fonctionnels quotidiens (déplacements domicile-travail, déplacements domicile-loisirs, flux quotidiens de marchandises et d'informations, liens capitalistiques et économiques entretenus par les entreprises) ;
- **l'ancien Bassin minier**, croissant est-ouest d'environ 1,2 million d'habitants qui s'étend de Valenciennes à Béthune. S'il n'existe plus guère fonctionnellement en tant que tel, la gestion de son héritage industriel demeure un enjeu régional important. Il apparaît de plus en plus intégré à Lille, aussi bien en termes de déplacement domicile-travail, de relation sièges-établissements, d'éducation ou encore de déplacement domicile-loisirs. Ce positionnement n'est pas seulement centripète : si le territoire constitue un réservoir d'habitat et de main-d'œuvre pour la métropole, des cadres habitant dans la métropole lilloise continuent d'y travailler ;

- **une façade littorale**, qui s'articule autour des ports de Calais et de Dunkerque. Quatrième port de France avec 50,1 millions de tonnes en 2019 (derrière Marseille-Fos et Le Havre avec respectivement 80,3 et 72 millions de tonnes), Dunkerque n'a historiquement jamais été lié à Lille, ayant fonctionné en autarcie depuis le XIII<sup>e</sup> siècle. Port de corsaire à l'origine, il est devenu un grand port industriel ces 70 dernières années avec la réalisation du canal Dunkerque-Escaut, mais avec la spécificité de ne desservir que marginalement un hinterland. Plus qu'un port industriel, Dunkerque demeure une ville industrielle au sein d'une région touchée par la désindustrialisation. Notons que Calais et Dunkerque ont à eux deux désormais un trafic de marchandises largement supérieur au Havre et Rouen réunis (respectivement 101 millions de tonnes en 2019 contre 92 millions). La montée en puissance du Port de Calais est assez récente et concerne quasi-exclusivement du trafic Ro-Ro<sup>3</sup>.

Depuis quelques années, cet espace littoral est en intégration croissante avec la métropole lilloise. Saint-Omer, situé entre littoral et système métropolitain, et historiquement tourné vers le littoral est de plus en plus fonctionnellement orienté vers Lille. Le positionnement du système métropolitain lillois, et en particulier de la métropole lilloise et du cœur de l'ancien Bassin minier, au cœur géographique d'un grand système d'échanges ouest-européen constitue à la fois une grande opportunité pour le territoire mais conduit aussi les territoires à subir les impacts de flux de très grande ampleur.

<sup>2</sup> INSEE Nord-Pas-de-Calais, « L'aire urbaine de Lille : un rayonnement métropolitain, une intégration régionale », INSEE Analyses, n.11, février 2015.

<sup>3</sup> Roll off – roll on : chargement et déchargement de colis roulants, c'est-à-dire essentiellement de camions ou de remorques

# LES ENJEUX DU REPORT MODAL DANS LA MÉTROPOLE LILLOISE ET L'ARTOIS

Du fait de son positionnement au cœur d'un grand système d'échanges, le territoire est grandement impacté par des phénomènes de congestion routière de très grande ampleur, en partie expliqués par des flux logistiques ouest-européens qui, en France, restent très majoritairement routiers.

## Le retard français en termes de report modal (répartition du transport de marchandises par mode en %)

	2002			2012			2019			Évolution 2002-2019 (%)		
	 Route	 Fer	 Fleuve	 Route	 Fer	 Fleuve	 Route	 Fer	 Fleuve	 Route	 Fer	 Fleuve
UE 28	75,5	18,3	6,2	74,6	18,5	6,8	77,4	17	5,6	1,9	-1,3	-0,6
Allemagne	66,3	18,8	14,9	70,8	19,1	10,1	73,4	18,7	8	7,1	-0,1	-6,9
Belgique	77,5	10,7	11,8	72,2	11,4	16,4	76,6	12	11,4	-0,9	1,3	-0,4
<b>France</b>	77,7	19,1	3,1	86,2	10,8	3	87,9	9,7	2,4	<b>10,2</b>	-9,4	-0,7
Luxembourg	90,7	5,6	3,7	84	7,1	8,9	85	6,9	8,2	-5,7	1,3	4,5
Pays-Bas	63,3	3,3	33,4	46,7	6,1	47,2	50,9	6,3	42,7	-12,4	3	9,3
Royaume-Uni	89,7	10,2	0,1	87,8	12,1	0,1	90,8	9,1	0,1	1,1	-1,1	0

Source : Eurostat

La France se distingue de la plupart de ses voisins européens par une domination soutenue du mode routier dans le transport de marchandises (environ 88% des flux). Depuis les années 2000, cette part modale du routier n'a cessé d'augmenter en France, de 77,7% en 2012 à 87,9% en 2019. Le tableau ci-dessus présente les trajectoires différenciées de nos voisins sur cette même période et illustre le retard français en termes de report modal par rapport à la moyenne européenne.

Sur la période 2002-2019, la Belgique a en effet légèrement baissé la part du routier, qui est passée sous la moyenne européenne (de 77,5 à 76,6%). Les Pays-Bas affichent quant à eux une nette baisse, de 63,3 à 50,9%, qui s'est faite au profit de la voie d'eau (de 33,4 à 42,7%) et plus marginalement du fer (de 3,3 à 6,1%).

L'Allemagne a vu sur cette même période le fret routier progresser (de 66,3% en 2012 à 73,4% en 2019), même s'il reste à des niveaux inférieurs à la moyenne européenne et

à plus forte raison à la France. Cette hausse s'est traduite par une diminution du fret fluvial (de 14,9% à 8%), la part du ferroviaire étant restée stable autour de 19%. Comme la France, le fret au Royaume-Uni reste très majoritairement routier : 89,7% en 2012 et 90,8% en 2019.

Dans l'ensemble, la France reste globalement en retard sur la plupart de ses voisins européens en matière de report modal, avec des parts très importantes du fret routier et des modes alternatifs insuffisamment développés : 9,7% pour le fer et 2,4% pour le fleuve en 2019.

S'en suivent d'importants phénomènes de congestion des grands axes de transport à l'échelle ouest-européenne (les corridors historiques Nord-Sud et Est-Ouest depuis les ports du Range Nord – Anvers et Rotterdam en particulier, eux-mêmes saturés en raison de la congestion de leur hinterland) mais aussi sur le territoire régional, qui s'expliquent en grande partie par le transport de marchandises par camions (A1, A2, A16, A25, A26, A29 etc.).

Ce report modal vers la voie d'eau (et le fer) est aujourd'hui d'autant plus nécessaire que :

- **le trafic global de marchandises se massifie dans l'ensemble du Range Nord** (qui accueille aujourd'hui deux tiers des marchandises qui arrivent en Europe soit 900 millions de tonnes en 2012). À horizon 2050, la Commission européenne y prévoit en outre une augmentation de 80% du trafic de marchandises et de 50% du trafic de voyageurs. Ces prévisions datent d'avant la crise sanitaire et n'ont à notre connaissance pas encore été actualisées. Il n'est d'ailleurs pas certain que cette crise bouleverse ces tendances de long terme ;
- **une véritable révolution du trafic de marchandises est en cours à l'échelle intercontinentale**, issue de la complexification de la géographie de la production et donc des flux, qui induit une diversification des possibilités de trajets et de modes utilisés (y compris le trafic aérien) ;
- **le mode routier génère aujourd'hui des surcoûts économiques et environnementaux de transport.** Avec un litre de carburant, une tonne de marchandises se déplace sur :
  - › 20 km par la route,
  - › 80 km par le fer,
  - › 100 km par le fluvial à grand gabarit.

Un seul convoi fluvial de 4 500 tonnes (du type de ceux qui circuleront sur le Canal Seine Nord) transporte autant de marchandises que 250 camions ou 125 wagons (soit 4 trains complets). Les coûts externes générés par le transport en France sont ainsi estimés à 13,6 milliards d'euros par an : 98% de ces coûts externes sont attribués au transport routier en particulier, étant donné qu'un poids lourd génère entre 3 et 4 fois plus de coûts externes que le fret ferroviaire, à volume transporté équivalent ;

- **les externalités du mode routier sont un facteur avéré de dégradation des conditions de santé.** En France 50 000 personnes meurent prématurément chaque année à cause de la mauvaise qualité de l'air (estimation Etude Alliance 4F, 2020).

## Route, rail, navigation : le point sur les coûts de transport

12€/t		3€/t
17€/t		4€/t
21€/t		12€/t
22€/t		5€/t
	<b>Coût moyen de transport d'une tonne sur 350Km</b> y compris pré et post-acheminement pour le rail et la navigation	
	<b>Coûts externes pour une tonne transportée sur 350Km</b> (coûts non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution...)	

Source : VNF, données 2015



# 2

—



## **SAISIR LA DEMANDE : DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE AUX CIRCUITS LOGISTIQUES**

# UNE CHAÎNE LOGISTIQUE : DE MULTIPLES OPÉRATIONS FAISANT INTERVENIR DE NOMBREUX ACTEURS

Comprendre la demande à laquelle les entreprises cherchent à répondre constitue un préalable à toute tentative de compréhension de l'architecture des chaînes logistiques et, par suite, de leurs traductions territoriales en termes de choix d'implantations logistiques et de solutions de transport. Les entreprises développent leurs chaînes logistiques en raisonnant à partir de leur client final. Les solutions mises en place ne sont qu'une réponse à la demande exprimée par ces derniers. C'est cette demande dont il s'agit d'analyser les tendances, ainsi que les dynamiques internes et externes aux entreprises elles-mêmes.

La logistique a pour finalité d'acheminer un flux de marchandises vers le client final, qu'il s'agisse d'une entreprise (flux dit B2B<sup>4</sup>) ou d'un particulier (flux dit B2C<sup>5</sup>) : c'est le point de départ du raisonnement logistique au sein d'une entreprise. La demande finale déclenche une chaîne logistique dans laquelle interviennent de nombreux acteurs, et qui se structure, spatialement et en termes de modes, selon les mécanismes de cette demande finale.

Toute chaîne logistique s'organise donc autour d'acteurs variés qui exercent différentes fonctions.

## La chaîne logistique : 3 principaux acteurs :

### Le client : l'entreprise ou le « chargeur »

Il s'agit d'une entreprise (industrielle, commerciale, prestataire de services logistiques) qui confie sa marchandise à un transporteur ou à un commissionnaire de transport afin que ce dernier réalise pour son compte les opérations de transport demandées dans les conditions (coût, fiabilité, délai...) qu'il aura préalablement définies.

### Le prestataire : le « transporteur »

Il offre des services de transport de biens à une entreprise. C'est une sorte d'exploitant, assurant le transport pour le compte d'autrui. Le transporteur possède en propre ou non ses flottes de camions, barges, et ses unités de transport sur les différents modes.

### L'intermédiaire ou « affréteur »

Les intermédiaires purs sont directement situés entre le chargeur et le transporteur. Ils ne possèdent pas d'équipements et n'ont par exemple aucun lien avec les chauffeurs. Ils coordonnent les différentes opérations de transport pour les expéditeurs, qu'il s'agisse de la négociation de taux, de la résolution de problème en cours de route, du paiement du transport.

Les transporteurs, les chargeurs et les affréteurs utilisent des infrastructures de transport et des services pour acheminer leurs flux. Ces infrastructures, ces équipements et ces services, publics ou privés, sont opérés et gérés par différents acteurs.

- › **L'opérateur d'infrastructures** est un organisme privé ou public qui propose un service de transport de fret sur un réseau de transport (routier, ferroviaire, fluvial...). En France, l'opérateur de référence sur le réseau ferroviaire pour le trafic de des flux de marchandises est **SNCF Fret**.
- › **Le gestionnaire d'infrastructures** est un organisme public ou privé chargé de l'entretien, de la mise à niveau et du développement des infrastructures et des équipements du réseau. En France, c'est **SNCF Réseau** qui est le gestionnaire du réseau ferroviaire français et **Voies Navigables de France (VNF)** qui est gestionnaire (mais pas opérateur) du réseau de voies navigables intérieures et propriétaire d'un nombre important de plateformes portuaires, qu'il peut concéder à d'autres acteurs publics, comme des Chambres de commerce.

Les deux fonctions peuvent être rassemblées au sein d'un même groupe, comme c'est le cas de la SNCF en France : SNCF Réseau est l'unique gestionnaire du réseau ferré français ; SNCF Fret est un des opérateurs ferroviaires des flux de fret sur le réseau ferré français ; SNCF Mobilités s'occupe du transport passager. Les règles européennes de mise en concurrence imposent de scinder ces deux acteurs et activités. La France fait partie des pays qui freinent l'application de ces règles.

Une chaîne logistique regroupe donc de nombreuses opérations réalisées par différents acteurs exécutant les fonctions de transbordement, de manutention, parfois de transformation dans les zones industrialo-portuaires elles-mêmes ou bien dans des zones en amont et en aval. Cette logistique d'entreprise est souvent externalisée, notamment en France, ce qui contribue à former et entretenir un écosystème complexe de prestataires aux tâches spécialisées. Ces prestataires internationaux, publics ou privés, raisonnent de manière interscalaire et conçoivent des chaînes logistiques à l'échelle mondiale « en poupées russes » : de l'échelle mondiale, jusqu'à l'échelle locale.

<sup>4</sup> Business to business : d'entreprise à entreprise <sup>5</sup> Business to consumer: d'entreprise à particulier

# LES GRANDS CIRCUITS ET ÉQUILIBRES INTERCONTINENTAUX DU FRET

**Plus de 90% du commerce mondial en valeur, soit 80% en volume, transite par la voie maritime.**

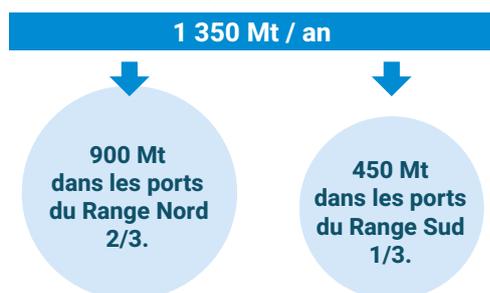
La prépondérance du transit par voie maritime est amenée à se maintenir voire s'accroître dans la prochaine décennie. Les ports maritimes constituent de ce fait les nœuds du commerce mondial, en tant que portes d'entrée et de sortie des flux depuis et vers les bassins de consommation et de production. Ils sont également des lieux de production et de transformation industrielle dans leur espace immédiat (réserves foncières) ou leur arrière-pays. Enfin, ils constituent des plateformes logistiques multimodales, vers lesquelles sont dirigés les flux entrants et sortants, connectées à des hubs intermédiaires continentaux ou régionaux par les voies ferroviaires, fluviales et routières.

L'Europe dispose de deux façades portuaires majeures :

- **le Range Nord** qui rassemble les principaux ports en termes de tonnage et nombre d'EVP<sup>6</sup> et de flux de la Manche jusqu'à la mer du Nord, du Havre en France à Hambourg en Allemagne ;
- **le Range Sud** regroupant les principaux ports méditerranéens des côtes espagnoles aux côtes grecques.

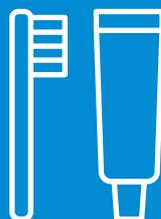
Il existe aujourd'hui un déséquilibre entre ces deux façades maritimes en faveur du Range Nord en termes de volume de marchandises : sur 1 350 millions de tonnes de flux entrants chaque année en Europe occidentale, 900 millions de tonnes passent par les ports du Range Nord (2/3), contre 450 millions de tonnes par ceux du Range Sud (1/3).

## Trafic maritime de marchandises en Europe occidentale



Cette prééminence du Nord sur le Sud pourrait s'amenuiser à l'avenir du fait des stratégies de routes maritimes chinoises, se concentrant principalement sur les ports du Sud de l'Europe, et de la politique de rééquilibrage menée par l'Union Européenne pour articuler les deux façades maritimes et leurs hinterlands en réponse aux stratégies chinoises (Politique des corridors initiées en 2013, Réseau de Transport Européen – Transport, financée par le Mécanisme pour l'Interconnexion de l'Europe).

Ceci implique que la plupart des biens de consommation courante de grande distribution dans l'aire métropolitaine lilloise effectuent un circuit mondial faisant intervenir une très grande variété d'acteurs et de modes.



### Le parcours d'une brosse à dents de la Chine au territoire de la MEL

Une brosse à dents produite en Chine à Yangzhou, pour être acheminée jusqu'aux rayons d'un magasin Auchan sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille, peut d'ores-et-déjà suivre des routes variées et complexes, qui répondent à un impératif d'optimisation de la chaîne logistique du chargeur.

Dans le cas le plus fréquent, les brosses à dent quittant l'usine de fabrication à Yangzhou sont placées dans des cartons eux-mêmes embarqués dans un camion ou bien dans une unité de transport intermodal (UTI) ferroviaire (wagon), pour être acheminés jusqu'au port de Shanghai par voie ferroviaire ou routière. À l'arrivée à Shanghai, les cartons sont mis sur palette pour être transférés dans un conteneur maritime : c'est la première opération de dégroupage/groupeage.

Par la suite, c'est le transporteur Mediterranean Shipping Company (MSC) qui embarque les cartons dans un conteneur pour le compte du chargeur Auchan Retail. MSC prend la route maritime qui le conduit dans la zone européenne via le détroit de Malacca, s'arrêtant à Singapour, puis remontant la Mer Rouge et passant le Canal de Suez.

Il peut alors soit s'arrêter dans ses hubs du Range Sud (s'arrêtant alors au Pirée, puis remontant à Venise puis Duisbourg puis Anvers) soit remonter directement vers les ports du Range Nord – la plupart du temps vers Anvers. La marchandise est alors souvent acheminée directement par la route ou par la voie ferrée jusqu'à la frontière belge et le terminal de Rekkem – où elle est passée sur la route pour desservir les entrepôts logistiques d'Auchan Retail.

Les différents modes de transport employés (routier, fluvial, ferroviaire et maritime) correspondent à différents types de flux, à différentes échelles, différentes temporalités, et différents besoins de desserte (regroupement des flux entre hubs ou au contraire dégroupage pour permettre une desserte plus fine). Il s'agit dans l'ensemble d'un circuit complexe faisant intervenir de très nombreux acteurs qui, à partir des infrastructures existantes, optimisent les flux de marchandises pour améliorer la compétitivité des chargeurs.

**Ces grands équilibres macroéconomiques et flux intercontinentaux pourraient être modifiés par les mégaprojets d'infrastructures en cours de réalisation ou envisagés à moyen terme.**

<sup>6</sup> EVP : équivalent vingt pied, c'est la référence la plus courante en matière de conteneurs.

**Les Nouvelles Routes de la Soie** (*Belt and Road Initiative*), lancées à l'automne 2013 par le président chinois Xi Jing Ping consistent en un programme d'investissement en infrastructures terrestres et maritimes de transport, d'énergie et de réseaux de communication, destiné d'abord à rééquilibrer en faveur de l'ouest le développement interne à la Chine. Ce projet entend renforcer l'intégration du pays dans le commerce mondial, principalement en Eurasie ainsi que vis-à-vis du continent africain. Il regroupe à la fois des projets de liaisons continentales, partant de la côte Est chinoise arrivant jusqu'en Europe occidentale par voie terrestre (lignes ferroviaire, routières, infrastructures énergétiques) mais aussi un programme d'investissement dans les ports maritimes et les hubs multimodaux de leur hinterland, afin de renforcer les liaisons maritimes sino-européennes. Les principaux terminaux d'arrivée des Nouvelles Routes de la Soie terrestres et maritimes se trouvent dans le Range Sud et le Range Nord, en dehors du territoire français. Sur la façade maritime nord-européenne, il s'agit de Rotterdam, Anvers-Zeebrugge et Hambourg, les trois premiers ports du Range Nord en tonnage et EVP, ainsi que de la plateforme multimodale intérieure de Duisbourg, en Allemagne, premier port fluvial et premier hub ferroviaire européen.

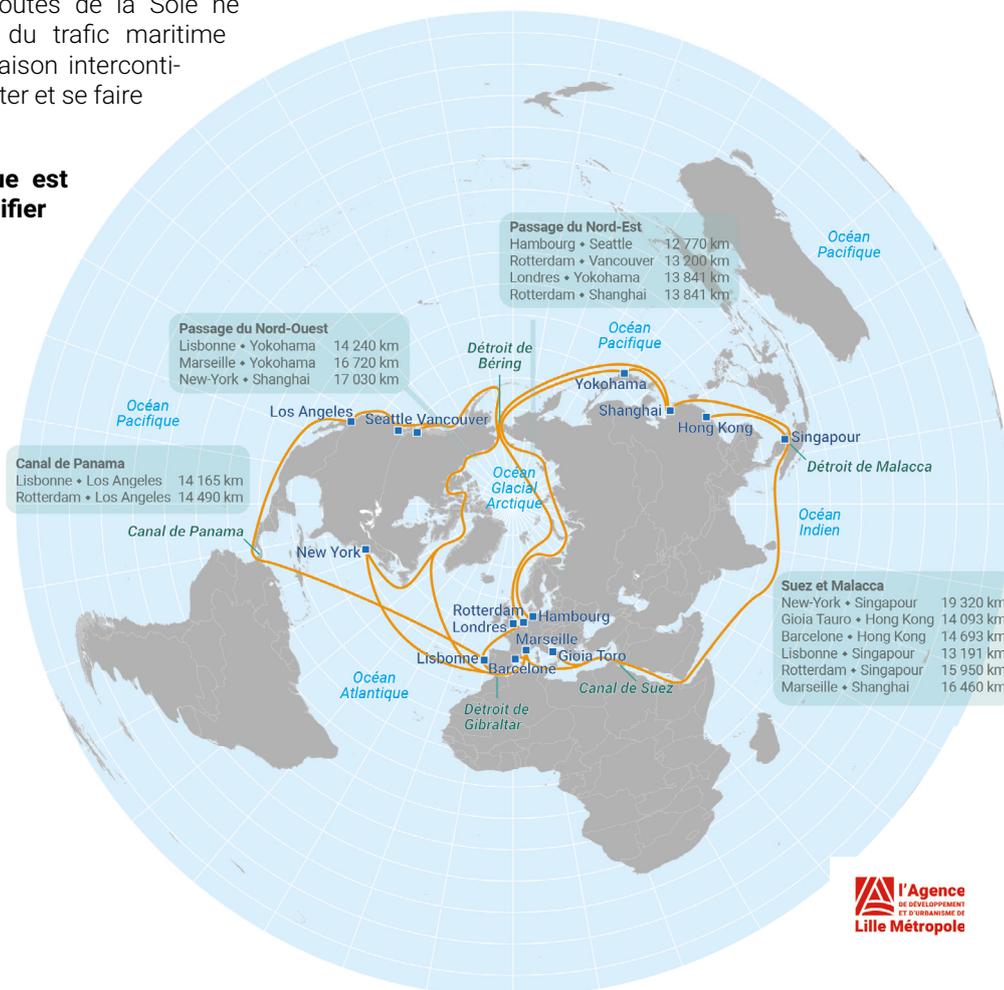
Bien que les liaisons ferroviaires soient au cœur de l'attention et particulièrement du point de vue du report modal, elles ne peuvent remplacer les liaisons maritimes, en raison d'un déséquilibre capacitaire entre liaisons maritimes et ferroviaires. Les capacités de transport d'une route maritime sont largement supérieures en volume à celles d'une liaison ferroviaire, quelle que soit la fréquence des trains et le degré d'optimisation. Les axes ferroviaires intercontinentaux des Nouvelles Routes de la Soie ne pourront pas absorber la totalité du trafic maritime eurasiatique. Les deux modes de liaison intercontinentales sont donc amenés à coexister et se faire concurrence.

**Le projet des Routes de l'Arctique est susceptible à moyen terme de modifier ces équilibres intercontinentaux.**

### Principales routes maritimes :

 Route maritime la plus courte entre quelques ports sans tenir compte des contraintes (péages, englacement, sécurité, facteurs géopolitiques, etc.)

Source : Pauline Pic, 2020 d'après Lasserre, 2010



L'accélération de la fonte des glaces dans le cercle arctique étend les possibilités d'exploitation commerciale de cette route jusqu'à présent estivale mais qui sera sans doute praticable à l'année pour des navires autres que les brise-glaces à horizon 2025-2030. La mise en place des infrastructures et des modèles économiques dédiés est en cours, et leur complétion est envisagée à l'horizon 2030. Il s'agit d'une route future, hautement stratégique, autour de laquelle se sont déjà positionnés les Russes et les Chinois (contrôle et développement commercial des lignes maritimes). Pour les armateurs, cette route constitue une opportunité réelle du fait de sa distance plus courte et surtout d'une sécurité plus grande que dans l'Océan indien et le Canal de Suez. Les freins techniques à la circulation des bateaux et la connaissance du terrain sont des questions qui restent à résoudre, avec notamment l'état incomplet de la cartographie de ces routes, les zones en profondeur limitée, l'imprévisibilité de l'état de la banquise et de la météo et le problème des icebergs dérivants.

**Quels que soient leurs effets et leur horizon temporel, ces mégaprojets d'infrastructures ne feront vraisemblablement que renforcer les positions dominantes. Comme le soulignent les rapports européens et français sur les questions portuaires, ainsi que les entretiens conduits avec des acteurs de la logistique et des entreprises, l'avantage compétitif de la région Hauts-de-France repose donc sur sa proximité et l'approfondissement de son intégration avec l'hinterland extrêmement maillé des ports du Range Nord, français mais surtout belges, hollandais et allemands, ainsi que leurs plateformes intérieures et ports fluviaux.**

# LES DÉTERMINANTS DU CHOIX MODAL

## Les trois principaux modes (route, fer et fleuve) répondent à des besoins différents

Les chaînes logistiques sont conçues par les entreprises selon une logique d'optimisation sous contraintes internes et externes :

- les préférences des clients finaux ;
- les conditions de production ;
- les contraintes des transporteurs ;
- et la géographie.

La place du client final est centrale : les modalités de mise à disposition des produits aux clients doivent correspondre à leurs préférences.

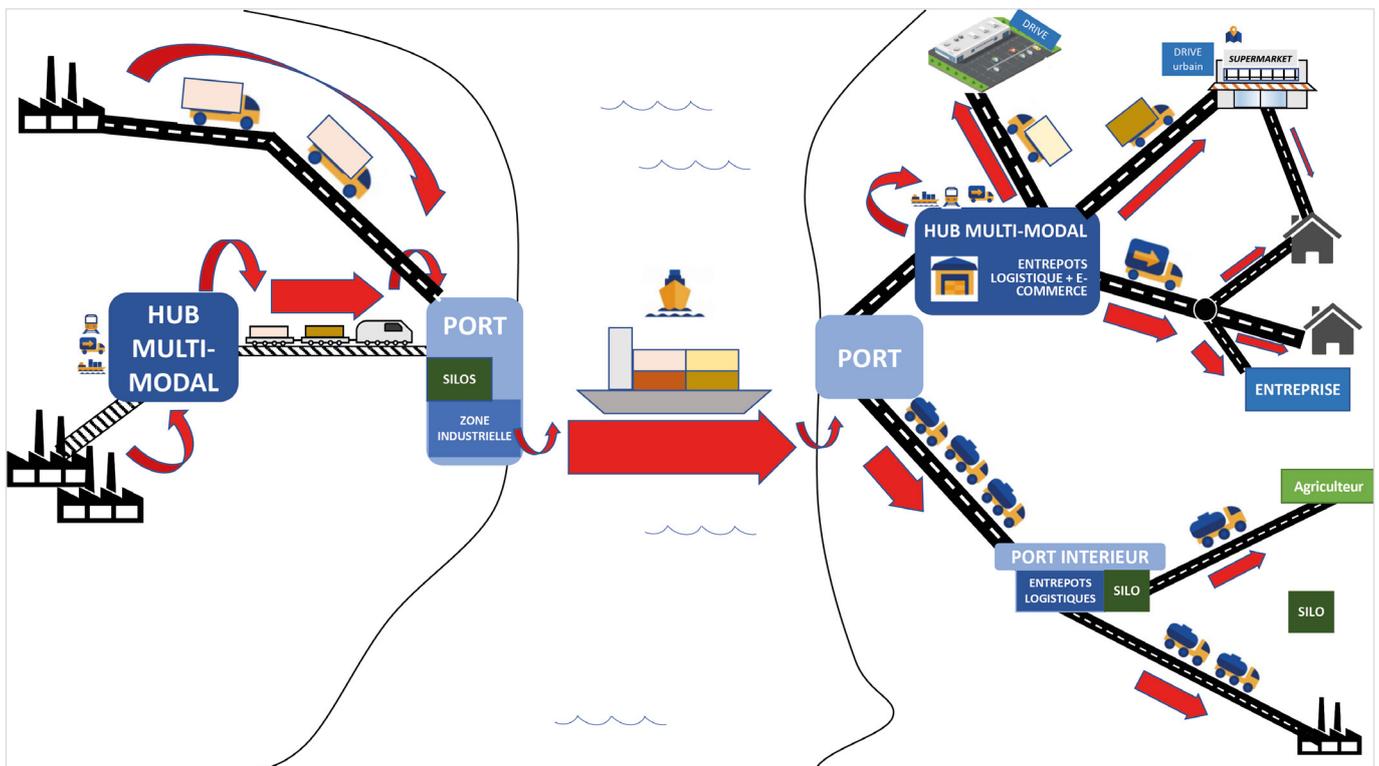
**Le premier critère de sélection d'un mode de transport est le prix, mais une importance quasi-équivalente est donnée aux critères de délai et de fiabilité.** Chaque entreprise, selon sa taille, son secteur et sa localisation, arbitre selon ce triptyque prix/délai/fiabilité. L'objectif de la fonction logistique est de livrer au client les marchandises promises avec la qualité convenue, en temps et heure et au bon endroit (logique client). Un chargeur préfère souvent

une solution légèrement plus chère mais plus sûre, facile à mettre en œuvre et à contrôler tout au long de la chaîne, plutôt qu'une solution moins chère mais peu fiable, dont l'échec représenterait un surcoût et un risque commercial importants.

Les entreprises fonctionnent de manière croissante selon un modèle de « juste à temps », où la demande finale tend à déclencher le processus de production et donc à générer une pression forte sur les délais. Dans ce contexte, la gestion des stocks devient une équation de plus en plus complexe. Il faut s'adapter en permanence à la demande avec un niveau de stock optimisé pour réduire les charges afférentes : dans les usines les matières premières ou équipements sont acheminés de manière optimisée le plus tard possible, pour ne pas stagner dans des entrepôts (charges liées aux stocks),

Ce mode de fonctionnement suppose pour une entreprise de s'appuyer sur des chaînes logistiques sous tension permanente, qui doivent être flexibles et réactives : le moindre retard, délai, défaut de service, peut entraîner des conséquences financières lourdes sur le chargeur, mais également les intermédiaires logistiques.

## Schéma général d'une chaîne logistique



Source : schéma réalisé pour les besoins de l'étude d'après Eurostat-ITF-ONU, Glossaire des statistiques de transport 5<sup>e</sup> EDITION, 2019  
Quels effets de la montée du e-commerce sur le choix modal ?

## Quels effets de la montée du e-commerce sur le choix modal ?

Tendance de fond, le e-commerce représente une accélération de cette complexification induite par la révolution numérique. Ce mode de consommation est amené à perdurer, bien qu'en-deçà des niveaux exceptionnels atteints en 2020 en raison des confinements et des fermetures imposées aux commerces « physiques ». Aujourd'hui, 92% de la population française utilise Internet et 75% des internautes l'emploient pour effectuer des achats. Les Français dépensent ainsi en moyenne 2 428 euros par an en ligne (TIM 522, 2020).

Le développement du e-commerce fait évoluer les chaînes logistiques du fait d'une double tendance :

- **La première est l'impératif accru de rapidité à la livraison.** Il ne s'agit pas de flux réguliers et lents mais urgents et ponctuels. Depuis une dizaine d'années, le ton est donné par les plateformes de commerce en ligne notamment Amazon (Service Prime, puis Prime Now, plus rapide). Nous assistons à la généralisation des livraisons en moins de 72 heures voire en 24 heures. Le segment de la livraison le jour-même (dite « J ») ou sur créneaux définis (H+) est en pleine expansion. Pour ce faire, les plateformes recourent de manière croissante aux services de transporteurs internationaux comme UPS, DHL, mais également des filiales du groupe La Poste comme Colissimo ou Chronopost. La Poste développe par exemple des offres complémentaires dédiées à ces services de livraison instantanée : Stuart se spécialise dans les flux de marchandises périssables à destination des particuliers, en livraison de type H+ ou J ; et Urby, localisée au CMDU de Ports de Lille, se spécialise dans la logistique urbaine pour les marchandises lourdes (palettes, citernes) à destination des entreprises et particulièrement des industriels (TIM 522, 525, Canal Entreprises, Région Hauts-de-France « la parole aux entreprises », 2019).
- **La seconde caractéristique est l'individualisation de la demande finale** en termes de commandes et de localisation, qui engendre la complexification et fragmentation des flux finaux à destination des consommateurs. En effet, les consommateurs ne se fournissent plus seulement à un nombre réduit de surfaces de vente à horaires fixes. À n'importe quel moment de la semaine, ils commandent en ligne depuis leur domicile ou leur lieu de travail, se déplacent pour chercher leur commande dans un drive urbain, périurbain, un point de relai de livraison, ou encore reçoivent leur commande individualisée chez eux ou au travail.

Les entreprises doivent ainsi diversifier leurs canaux de distribution en développant des points de vente matériels ou dématérialisés. Il s'agit d'une diversification des points de vente plutôt que d'un remplacement : les supermarchés n'ont pas disparu bien que leur nombre diminue. La desserte fine se complexifie et le dernier kilomètre des chaînes logistiques se dissémine dans les bassins de consommation. Cette complexification engendre une augmentation des coûts de transport, internes ou externes.

Quand une entreprise recourant au e-commerce internalise la fonction logistique, elle a besoin d'augmenter et de diversifier les flottes de camions (poids lourds, VUL et véhicules alternatifs de mobilités douces ou carburants alternatifs – triporteurs, vélos de livraison...) afin de mettre en œuvre la desserte fine. Ceci augmente les charges de personnel (recrutement et formation de chauffeurs) et de maintenance de son parc de véhicules. Dans le cas où une entreprise faisant du e-commerce externalise partiellement ou entièrement la fonction logistique, elle paie un prestataire spécialisé souvent pour assurer le dernier kilomètre. La hausse de technicité et de valeur ajoutée autour du service lié à la livraison du dernier kilomètre s'accompagne d'une massification des flux amont, qui doivent desservir de grands hubs logistiques intermédiaires, pouvant stocker suffisamment de marchandises variées pour arriver à répondre à une demande de plus en plus sur-mesure et exigeante sur les délais. Certains distributeurs, lorsque leurs produits, leurs marchés et leurs organisations le permettent, résolvent en partie cette équation par le transfert de leur production à proximité des lieux de consommation finale.

# TENDANCES ET BESOINS DES CHARGEURS : LES GRANDS ENSEIGNEMENTS

Nous avons interrogé dans le cadre de ce travail quelques grands chargeurs du territoire (Décathlon, Bonduelle, Groupe Carré, UNEAL et Toyota), opérant sur des domaines variés, afin de comprendre l'organisation de leurs circuits logistiques et les déterminants de leur choix modal.

## Tous les flux ne sont pas transposables sur les modes alternatifs

**Le transport ferroviaire est intéressant pour les flux acheminés sur de longues distances (inter/intracontinentale) à partir de 300-500 km voire 1000 km, s'ils sont réguliers, stables, et importants en termes de volumes.**

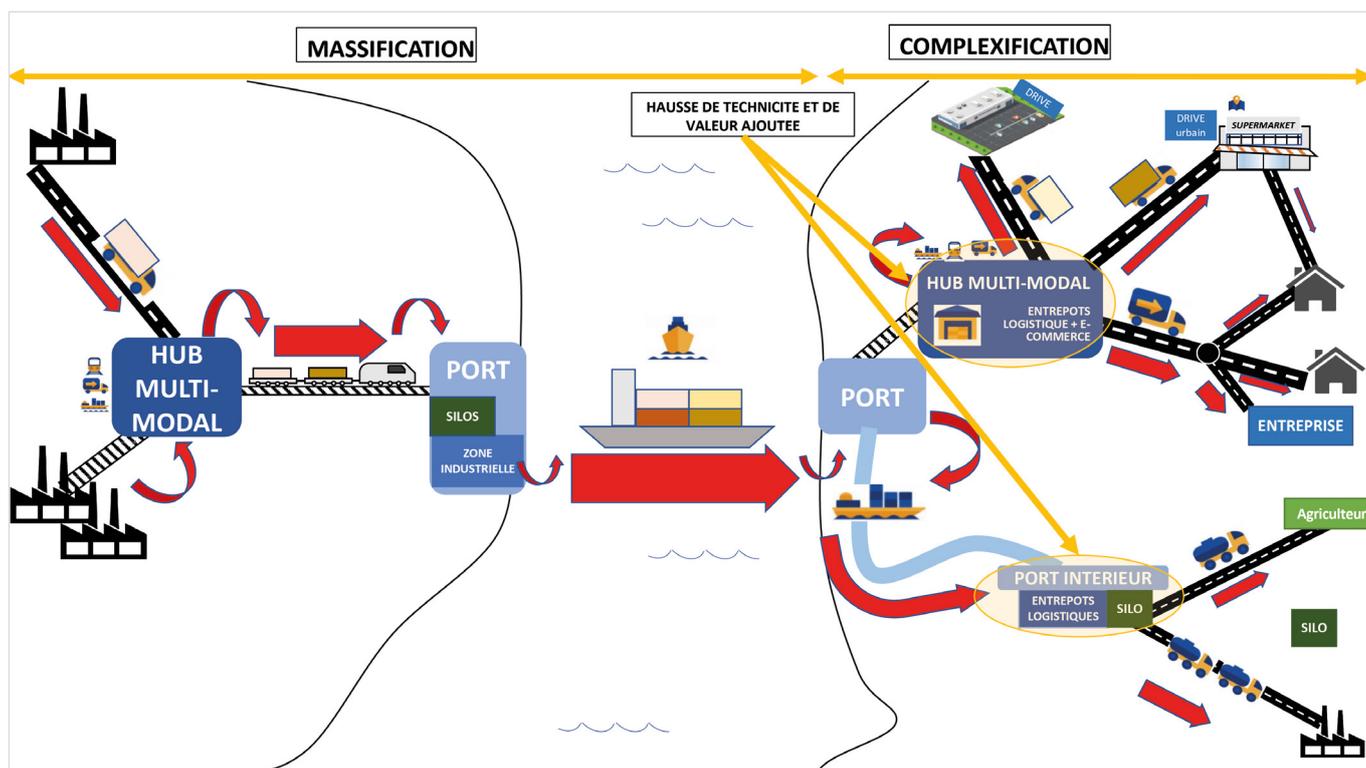
Ce mode peut également être intéressant pour des courtes distances dans certaines conditions, par exemple pour acheminer des flux entre les ports maritimes « gateway », et les centres de distribution terrestres situés en arrière-port. En effet ces flux précis sont réguliers, les volumes importants, et les problèmes de congestion sont évités en sortie de port : l'avantage économique du mode ferroviaire est assuré si l'on atteint le volume de flux critique et un niveau de fluidité suffisant.

**Le transport fluvial est quant à lui intéressant pour des flux acheminés sur des moyennes et courtes distances, soit entre 100 km et 300 km, pour des volumes importants (sur le vrac céréalier, le seuil bas est à 300 tonnes).**

Certains types de marchandises sont particulièrement concernés : le vrac sec, le vrac liquide, et les marchandises industrielles, les produits du BTP et les déchets ménagers et industriels. La voie d'eau est intéressante pour les liaisons entre ports maritimes et plateformes logistiques terrestres, ports fluviaux, et hubs industriels ou agroalimentaires. Elle permet la desserte à maille fine des clients finaux (avec le dernier kilomètre par la route) lorsque certaines conditions sont réunies : un réseau et des infrastructures régulièrement entretenus et utilisables, et une disponibilité de barges de petit et moyen gabarit. C'est rarement le cas, même si les chargeurs industriels et du secteur agroalimentaire cherchent à développer ce mode de desserte. Le mode fluvial peut également être utilisé dans les espaces métropolitains en situation de congestion, pour acheminer les flux entrants et sortants massifiables (flux de déchets, produits du BTP, alimentation).

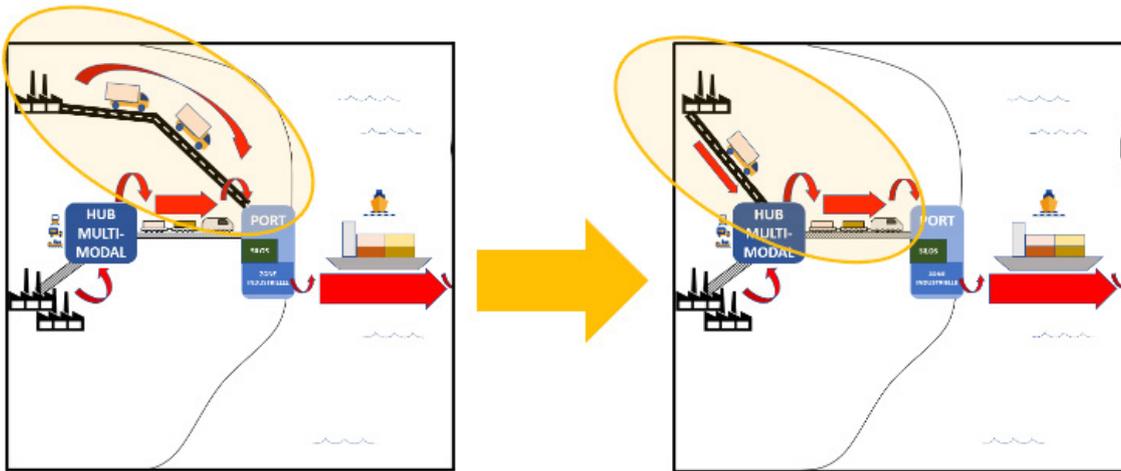
**Les modes massifiés ne conviennent pas à tous les types de liaisons ni tous les types de flux : la desserte du dernier kilomètre, dans son acception la plus large, est nécessairement routière.** Le désavantage compétitif des modes massifiés par rapport à la route procède du manque de fiabilité et de flexibilité de ces modes en comparaison du mode routier, et de la rupture de charge engendrée par le changement de mode pour l'acheminement sur le dernier kilomètre.

Les flux massifiables identifiés se situent à différentes étapes de la chaîne logistique



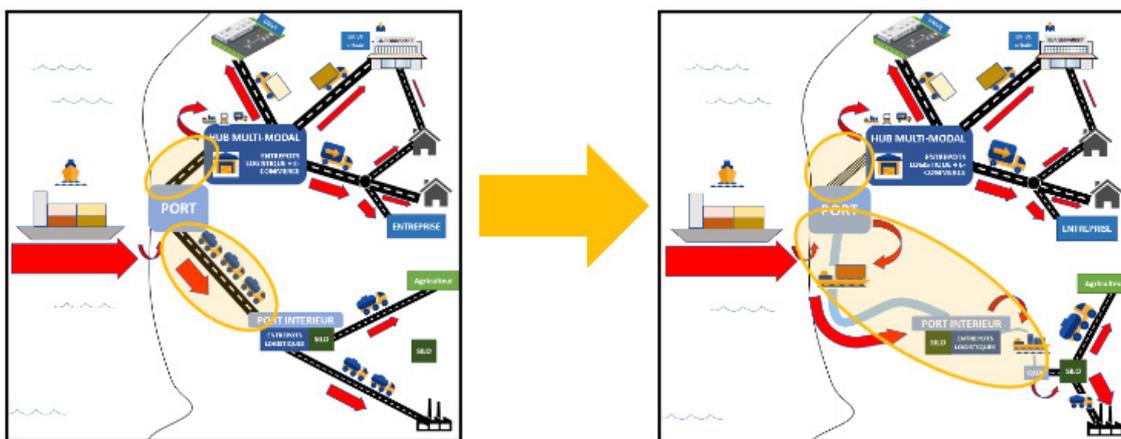
### Schéma des flux amonts massifiables

Les flux routiers longue distance entre lieux de production (usines) et hub multimodal ou port maritime.



### Schéma des flux avals massifiables

Les flux entre port d'arrivée et hubs multimodaux intermédiaires



La massification des flux issue de l'intensification des échanges économiques et de leur complexification du fait du e-commerce touchent surtout les flux amont et certains flux aval. Les chargeurs évoquent la possibilité de développer des solutions de transport alternatives au mode routier pour les flux aval : selon eux, ils en sont empêchés par :

- le manque d'entretien ;
- le faible niveau de service ;
- le besoin en investissement pour réhabiliter cette « route » (pas de quai public, tirant d'eau insuffisant, écluses non rénovées, pas de barges petit gabarit).

Les chargeurs de vrac sec (céréales) disposent de silos dans des zones embranchées sur le fluvial à gabarit Freycinet, mais pas des infrastructures ou d'une qualité de service suffisante pour utiliser le mode fluvial sur le petit et moyen gabarit, ce qui les conduit à préférer le mode routier dès la sortie des ports maritimes. Les coûts de rupture de charges ne sont pas compensés par le faible coût du mode fluvial étant donné les faibles distances parcourues.

## **Le souhait des chargeurs de développer les modes alternatifs**

**Les chargeurs expriment clairement leur volonté de mettre en place un report modal sur certains de leur flux, massifiants et bien identifiés**, notamment parce qu'ils anticipent à court ou moyen terme des contraintes croissantes sur le transport routier ainsi que la montée en puissance des impératifs environnementaux.

### **Vers une fiscalité européenne incitative**

Le 14 juillet 2021, la Commission Européenne a publié la feuille de route européenne de réduction des émissions de GES, confirmant les anticipations d'une fiscalité carbone et plus largement d'une fiscalité verte appliquée au secteur des transports. Les mesures évoquées comprennent l'extension du dispositif Eurovignette à tous les pays de l'Union Européenne, l'extension du marché des permis carbone (Emission Trading Scheme) au secteur des transports, la mise en place d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) pour les importations afin de lutter contre le dumping environnemental, ainsi que la sortie programmée des énergies fossiles des modes de transport.

**Le souhait des chargeurs de mieux intégrer des réflexions sur les effets environnementaux de leur système productif et de développer des modes alternatifs au routier renvoie à leur anticipation de la montée en puissance des impératifs environnementaux** en matière réglementaire comme en matière d'image. En effet, la qualité environnementale d'un produit tout au long de son cycle de vie, incluant également la chaîne de valeur en amont, est un critère qui gagne en importance et influence le comportement d'achat du consommateur. Cela est mesuré de manière empirique dans les études marketing et se confirme dans la montée des labels, certifications environnementales pour les biens, les services et l'ensemble des procédés des chaînes de valeur (dont la logistique et le transport). Pour répondre à cette attente, et donc rester compétitives, les entreprises doivent développer des modes de production, de transport et des chaînes logistiques plus vertueuses, minimisant leur impact environnemental, voire le compensant tout à fait.

**Les difficultés croissantes de recrutements des chauffeurs poids lourds jouent également** (questions sociales et de productivité), conduisant les entreprises à chercher à développer les modes massifiés. En l'état actuel de congestion des axes européens et des zones denses dans les bassins de consommation, un chauffeur passe en moyenne 120h/an dans les bouchons, ce qui constitue une perte de productivité et un coût d'opportunité important pour les entreprises. L'accidentalité sur les routes demeure largement supérieure à celle des modes fluviaux et ferroviaires. Le secteur est de moins en moins attractif en raison de l'évolution des modes de vie. Être chauffeur poids lourd suppose d'être en déplacement toute la semaine voire plusieurs semaines ou mois d'affilée, avec des conditions de travail pénibles du fait de la conduite sur les longues distances dans un habitacle réduit, de l'accidentalité, des agressions fréquentes, etc. Leurs conditions de travail ont un impact sur la santé mentale et physique pour un niveau de salaire moyen-faible.

**Les stratégies développées par les acteurs économiques portent à la fois sur l'optimisation des émissions de GES mais se placent également dans une perspective de report modal, pour les flux longues distances mais aussi la desserte du client final.**

Les transporteurs tendent à optimiser les consommations de carburant par le renouvellement des flottes de camions, l'investissement dans les carburants alternatifs, des formations des chauffeurs à l'écoconduite et l'utilisation d'outils de monitoring des tournées (géolocalisation et logiciels d'optimisation des circuits lors des tournées de livraison ou collecte).

À court ou moyen terme, les entreprises cherchent à optimiser leurs chaînes logistiques par le report modal, en dressant l'inventaire des flux massifiants le long des corridors européens de transport de fret, et pour certains flux intermédiaires dès que possible. Un dernier enjeu renvoie à l'amélioration de la desserte du dernier kilomètre de la part des prestataires de solutions du dernier kilomètre ou de certains chargeurs de la grande distribution. Ces derniers cherchent à développer de nouvelles approches à la logistique urbaine avec des modes doux et des entrepôts de taille intermédiaire voire des micro-entrepôts urbains.



# 3

---

## **METTRE EN LUMIÈRE LES INSUFFISANCES ET INADAPTATIONS DE L'OFFRE ALTERNATIVE AU ROUTIER**



**Aujourd'hui, l'offre existante ne permet pas de répondre à la demande des chargeurs en termes de report modal. Les blocages résultent d'abord de l'effet frontière fort entre la France et ses voisins pour les modes alternatifs au routier. Le niveau de service, la qualité et la capacité des infrastructures fluviales et ferroviaires sont encore jugés insuffisants, ce qui pousse les chargeurs à développer des chaînes logistiques ad hoc à dominante routière pour les flux acheminés ou transitant en France. C'est le maintien et le renforcement de ce modèle qui engorge les axes autoroutiers du Nord et de l'Est. Le routier demeure en effet le seul mode fiable et économiquement viable selon leurs critères (interopérabilité, flexibilité, coûts). La confiance entre d'une part les chargeurs et d'autre part les gestionnaires et opérateurs des réseaux fluviaux et ferroviaire, en particulier, paraît encore écornée.**

## **LE DÉFICIT D'INFRASTRUCTURES, EN PARTICULIER TRANSFRONTALIÈRES, MAINTIENT UN « EFFET FRONTIÈRE »**

À l'heure actuelle, les transporteurs et chargeurs ne peuvent gagner aux flux intercontinentaux/internationaux leur zone de desserte finale dans l'aire métropolitaine lilloise par des modes alternatifs au routier. Ces flux qui arrivent par les ports du Range Nord ou Duisbourg sont ensuite majoritairement acheminés par des modes massifiés jusqu'aux frontières françaises, à partir desquels ces flux basculent pour l'essentiel sur le mode routier.

### **Exemple du transporteur Delcatrans : acheminement des flux des ports du Range Nord vers la France (Lille et Paris)**

En tant que prestataire de solutions logistiques, Delcatrans cherche à développer le service de transport le plus compétitif en termes de prix et d'efficacité à destination de ses clients. Pour ce faire, il utilise le mode ferré en Belgique pour acheminer ses flux jusqu'à Rekkem, son terminal logistique, situé à peine à quelques centaines de mètres de la frontière et aux limites de la zone fortement urbanisée de la métropole, et les transborde sur le mode routier à partir de ce point pour desservir ses clients finaux et dans les bassins de consommation lillois et francilien. Ce « LAR » (Lauwe-Aalbeke-Rekkem) est caractéristique de cet effet frontière. Il se situe sur la ligne historique Lille-Anvers, très fréquentée par les voyageurs, mais qui arrive au cœur de Lille. Elle pourrait être utilisée la nuit pour le trafic fret mais ceci générerait d'importantes nuisances et des problèmes de sécurité, dans l'hypothèse où l'on transporterait des matériaux dangereux (des hydrocarbures par exemple) en cœur métropolitain. Ce passage par défaut sur la route à la frontière se fait ainsi dans une zone déjà extrêmement proche du tissu urbain dense de la métropole lilloise, et contribue ainsi grandement à la congestion routière et autoroutière.

**L'effet frontière est manifeste pour les modes alternatifs au routier :** il y a une rupture dans la continuité des réseaux ferroviaires à la frontière franco-belge, et de réseaux fluviaux dans le Nord-Pas de Calais (passage du grand au petit gabarit sur le réseau). La connexion routière en termes d'infrastructure et de service est bonne, mais pénalisée par le fort degré de congestion à l'échelle de la métropole en raison des effets conjugués de l'intensité du trafic VL et du volume de flux de marchandises qui basculent sur la route. Le territoire de la métropole lilloise est qualifié par beaucoup de spécialistes de « cul de sac » ferroviaire et fluvial en raison du manque d'interconnexion aux bassins de consommation et de production français.

Cet effet frontière est dû au décalage manifeste de niveau de service et de fiabilité des opérateurs de réseaux ferroviaires et fluviaux entre la Belgique et la France : le constat est unanime chez les acteurs économiques interrogés. Depuis 1992, le réseau ferroviaire français nord n'est plus connecté au réseau belge – et donc nord-européen – qu'au niveau de la métropole lilloise, où il connaît des phénomènes de saturation. La fermeture de la ligne Valenciennes-Mons a recréé une coupure ferroviaire en Europe, alors qu'il s'agit d'un des nœuds stratégiques à développer afin d'intégrer la France dans les flux d'échanges Est-Ouest européens, si l'on veut construire un « Duisbourg » français, connecté aux nouvelles routes de la soie (Etude Mensia Conseil pour Norlink, 2020). Certains acteurs interrogés ont constaté un démantèlement progressif des interconnexions ferroviaires franco-belges. Il n'y a plus de lignes qui traverse la frontière à Dunkerque, Valenciennes et Maubeuge. Tout a été démantelé, sauf à Lille où les sillons subsistants convergent vers un faisceau déjà fortement saturé.

## Le Réseau Express Hauts-de-France

Dans ce contexte, le projet de Réseau Express Hauts-de-France, de la région Hauts-de-France - qui rejoint les objectifs affichés par les Services Express Métropolitain (SEM), pourrait peut-être contribuer à libérer quelques sillons mais sans doute de manière marginale. Ce projet de RER à échelle de l'aire métropolitaine de Lille vise à apporter une réponse globale aux besoins de mobilités des 3,8 millions d'habitants de ce territoire, s'étendant depuis l'agglomération lilloise jusqu'à l'ancien Bassin minier et au-delà. Plusieurs scénarios sont encore à l'étude (comme par exemple agrandir des sillons existants et/ou créer une nouvelle infrastructure, entre Lille et Libercourt) et la réalisation effective est attendue au mieux à l'horizon 2035-2040. On ne saurait donc considérer que ce projet soit susceptible de construire une offre ferroviaire alternative au routier pour les chargeurs, la question du trafic fret ayant d'ailleurs toujours été relativement marginale dans les débats sur ce projet.

En matière de réseau fluvial, la continuité hydrographique existant entre les bassins belges de l'Escaut et les bassins de navigation du Nord-Pas-de-Calais ne s'accompagne pas aujourd'hui d'une continuité de gabarit, ce qui pénalise le transport de fret fluvial côté français. Le bassin de navigation des Hauts-de-France compte 1 000 km de voies navigables : 320 km dans le bassin picard et 680 km dans le bassin du Nord-Pas-de-Calais. Le volume de fret fluvial de la région est égal à environ 13 millions de tonnes par an dont 97% sont concentrés sur le bassin du Nord-Pas-de-Calais. Contrairement au réseau belge – Lys comme Escaut – progressivement adapté depuis quelques années à la circulation de barges à trois niveaux de conteneurs, la majorité du réseau navigable et des infrastructures du côté français ne sont pas à grand gabarit (1 000-1 500 t et plus) : à l'exception notable de la liaison Dunkerque-Bauvin, Bauvin-Lille et Bauvin-Mortagne à grand gabarit (1 500-3 200 t) qui reste cependant à deux niveaux de conteneurs (Carte, VNF 2018). Cela risque de limiter le développement de la circulation des flux, notamment des barges à trois niveaux de conteneurs qui pourront demain circuler à la fois sur le nouveau canal Seine-Escaut et sur le réseau belge. Il existe en outre certains points de rupture identifiés comme la fermeture à la navigation du Canal de Condé-Pommeroeul, ou l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle (mais le problème semble ici en cours de résolution).

Par voie de conséquence, les Ports de Lille ne captent pas suffisamment les flux fluviaux belges qui sont transbordés sur la route avant leur arrivée en France. Ceci se traduit par la chute des tonnages fluviaux entre Anvers et Lille qui représente un manque à gagner considérable de chiffre d'affaires, et contribue à un accroissement de la congestion routière sur le territoire de la MEL.

# UNE OFFRE DE SERVICES DES OPÉRATEURS NATIONAUX JUGÉE INSUFFISAMMENT COMPÉTITIVE, EN DÉPIT D'UNE AMÉLIORATION CES DERNIÈRES ANNÉES

Au-delà des manques en matière d'infrastructures, l'enjeu de la qualité de service des grands opérateurs et gestionnaires de réseaux fluviaux et ferrés (SNCF et VNF au premier plan) a été mis en avant par la très grande majorité des personnes interrogées.

## Les acteurs interrogés manifestent une certaine défiance vis-à-vis des opérateurs ferroviaires historiques...

La relation de confiance semble quelque peu distendue entre chargeurs et SNCF Fret : plusieurs des personnes interrogées évoquent un manque de fiabilité, des problèmes de ponctualité et de réactivité, voire de chargements égarés, etc. L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de fret en 2006 a engendré l'arrivée de nouveaux opérateurs, comme Europort ou Lineas, focalisé sur la captation de flux rentables. SNCF Fret a ainsi dû s'adapter à cette nouvelle donne tout en maintenant des activités pour certaines peu rentables (wagon isolé, mutualisation flux sur des « courtes » distances pour le mode ferroviaire). SNCF Fret tend toutefois à se transformer pour répondre à ce nouveau contexte et se maintenir dans ce paysage hautement concurrentiel : des progrès notables ont été effectués ces dernières années qui ne sont sans doute pas encore perçus par les chargeurs. La concurrence amène l'organisation à développer des modèles innovants, des systèmes d'informations et des systèmes d'engagement qualité alignés sur ceux de la concurrence.

SNCF Réseau continue en revanche d'être jugé assez sévèrement, du fait des manques en matière d'infrastructure ferroviaire qui ont été soulignés précédemment. Un certain nombre d'interlocuteurs ont par exemple directement imputé à SNCF Réseau la non-réouverture de la ligne Valenciennes-Mons depuis plus de vingt ans. Sur ce point les Français ont souvent été présentés lors de nos échanges comme de « mauvais européens » quant à la connexion aux réseaux ferroviaires et fluviaux européens, et une nation qui reste protectionniste pour les flux de fret. Ce constat est d'autant plus paradoxal quand on connaît l'importance des flux internationaux qui transitent en France en général et en Hauts-de-France en particulier. De ce fait, la France laisserait le routier capter la quasi-totalité de ces flux.

## ... et souhaite une politique plus ambitieuse et plus commerciale de Voies Navigables de France (VNF)

VNF est gestionnaire du réseau de voies navigables et des ouvrages afférents (ponts, quais, écluses...). Pour les chargeurs, si la gestion du réseau de voies navigables intérieures est jugée globalement satisfaisante, certains griefs récurrents ternissent l'efficacité du réseau et du service proposé. Dans le secteur agro-alimentaire, la gestion du réseau grand et moyen gabarit est jugée satisfaisante. En revanche, on souligne un déficit d'investissement dans le réseau Freycinet, qui pénalise particulièrement les utilisateurs du réseau capillaire de la voie d'eau (secteur agricole et BTP).

La politique d'investissement de VNF a parfois été jugée par ces acteurs insuffisamment ambitieuse, et son manque d'implication en faveur des grands projets transfrontaliers et de la mise à grand gabarit des principales routes fluviales a été souligné. Certains expliquent l'absence de soutien aux projets structurants transfrontaliers par un modèle économique privilégiant la gestion des espaces fonciers plutôt que la promotion et l'extension du réseau. De nombreux acteurs soulignent un changement positif à l'œuvre depuis quelques années au sein de VNF qui adopte une approche désormais plus commerciale et prospective et davantage axée autour des besoins de leurs « prospects » et des entreprises d'intérêt fluvial.

La faiblesse du transport fluvial français s'explique enfin par le déclin de la batellerie française depuis l'avènement du système « tout route » pendant les Trente Glorieuses. Aujourd'hui, la demande des chargeurs pour le transport fluvial augmente et la batellerie française peu modernisée n'a pas la capacité de répondre à la demande, notamment sur le moyen et petit gabarit.

La situation actuelle relève dans l'ensemble d'une absence de vision prospective sur le fret par les exploitants ainsi que d'un éclatement institutionnel du portage de projets et de stratégie. VNF détient la compétence d'autorisation des implantations foncières en bord à canal, mais la Région possède la compétence aménagement et développement économique et est fortement impliquée dans la gouvernance de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCNE).

# D'AUTRES FACTEURS S'AJOUTENT À CES INSUFFISANCES DE L'OFFRE

## L'absence de prise en compte en France des externalités négatives du routier

Le transport routier de marchandises génère des externalités environnementales négatives bien supérieures à celles du transport fluvial ou ferroviaire. Or, celles-ci ne sont pas compensées par les utilisateurs qui ne paient pas le « coût réel » de l'utilisation de la route. Il y a « distorsion de concurrence » en faveur du transport routier. Il s'agit d'externalités environnementales au sens large : impacts directs sur la santé (accidents, pollution atmosphérique), sur le climat (climat, énergie, habitats naturels) et sur la qualité de vie (bruit et congestion). Ces externalités sont, de fait, assumées par les contribuables ou par les ménages. Ce bilan s'explique par deux paramètres : un effet volume et un effet qualité. En effet, le mode routier domine le transport de fret en France (87% des flux en 2018), et les poids lourds, qui représentent le gros du contingent, sont 8 fois plus polluants par tonne-kilomètre que le rail. De plus, ils dégradent les routes plus vite qu'un véhicule utilitaire léger sans en payer le coût : 92% du transport routier est effectué par des poids lourds de plus de 3,5 tonnes, contre 7% par des véhicules utilitaires légers (VUL), ce qui accroît les coûts estimés des externalités générées.

Il existe - on l'a souligné - des outils européens d'internalisation des externalités aux utilisateurs de transport routier qui ne sont pas appliqués en France. Une telle internalisation des coûts externes s'avère indispensable si l'on veut parvenir à rééquilibrer la concurrence des modes.

## Le manque d'acculturation des territoires aux enjeux logistiques

Les collectivités locales sont souvent engagées dans une logique de concurrence interterritoriale, sur base d'une connaissance peu actualisée des activités sur leur territoire : approche partielle du tissu d'entreprises de leur circonscription, connaissance limitée de celui des territoires voisins. Ce mode de compétition interterritoriale joue en leur défaveur.

En l'absence de stratégies coordonnées de la part des collectivités, les entreprises - quand ce ne sont pas de simples investisseurs immobiliers - s'installent là où elles trouvent du foncier disponible correspondant a priori à leurs besoins. Elles multiplient les implantations logistiques et recourent alors au mode de transport le plus efficace : la route. C'est la situation que l'on observe notamment dans l'ex Bassin minier où les implantations et friches logistiques se multiplient sans qu'il ne s'y développe un hub multimodal durable exerçant une attractivité vis-à-vis des autres entreprises de la logistique.

Les collectivités territoriales rejettent souvent l'implantation d'activités industrielles et artisanales, jugées indésirables du fait de leurs nuisances réelles ou supposées, sur des zones multimodales : ce qui peut contribuer au maintien de la prééminence du mode routier pour des flux massifiables, empêcher le report modal vers les modes massifiés et nuire à l'écosystème d'entreprises sur leurs territoires, au niveau régional et à l'échelle internationale.

## La marge de rationalisation du transport routier

Le degré de saturation, d'ores et déjà constaté dans les années 2000, n'a pas suscité de report modal de manière mécanique. Le transport routier dispose encore d'une large marge de manœuvre. Les entreprises et le secteur routier investissent pour adapter la flotte et les carburants aux contraintes environnementales. Par ailleurs les camions ont vraisemblablement encore de la marge de remplissage : les taux de remplissage varient entre 40 et 56% chez les chargeurs en moyenne, et sont supérieurs à 50% chez les transporteurs spécialisés du fait de leur modèle économique (source : Entretiens avec les acteurs économiques et logistiques, Région Hauts-de-France). Une optimisation de leur charge est donc possible, si la desserte finale le permet. La congestion ne produit pas mécaniquement le report modal à partir du franchissement d'un certain seuil. En d'autres termes, il n'y aura pas de report modal automatique.



**4**

—



**DÉGAGER DES LEVIERS  
D'ACTION EN FAVEUR DU  
REPORT MODAL**

# SE REPLACER AUX BONNES ÉCHELLES

## L'évolution des flux longue distance

L'appréhension d'un flux « longue distance » par de nombreux acteurs publics, dans un contexte de morcellement administratif et politique, est souvent en décalage par rapport à l'appréhension de la « longue distance » par un chargeur. À titre d'exemple, pour une entreprise telle que Décathlon, un flux de longue distance dépasse le seuil des 1000 km ; pour une entreprise comme Toyota, une longue distance dépasse le seuil des 500 km. Il convient donc de manière générale d'avoir pleinement conscience de ces ordres de grandeur et de se replacer aux bonnes échelles, pour penser un positionnement cohérent vis à vis des stratégies des chargeurs, des transporteurs, des intermédiaires, et des hubs de transport (ports, plateformes multimodales, implantations logistiques).

À ce titre, les entreprises raisonnent à partir de tendances de fonds, des mouvements à grande échelle comme le développement de grandes routes maritimes et terrestres. Les Nouvelles Routes de la Soie ont notamment conduit au développement considérable de Duisbourg – dont beaucoup de personnes interrogées doutent de la notoriété auprès des décideurs publics de l'aire métropolitaine lilloise. Cela a mené aussi au renforcement du Range Sud et à celui des liaisons Est-Ouest européennes financées par le plan des Corridors de transport européen (TEN-T). Les entreprises ont ainsi développé leurs liaisons et leurs implantations autour de ces corridors et des hubs co-développés à la suite des investissements de la Chine. Les Routes de l'Arctique constituent un sujet prospectif mais à regarder sérieusement pour ne pas être pris de vitesse dans 10 ans. On suppose que le développement d'une telle route entraînera une polarisation sur la façade maritime nord européenne, notamment la Scandinavie et les ports du Range Nord. Néanmoins, l'intensité de cette polarisation et la localisation des « nouveaux hubs logistiques » de la Route arctique restent de grandes inconnues, ainsi naturellement que les effets sur les plateformes logistiques européennes existantes.

## Les défis liés au Brexit

Les entreprises s'adaptent également sur le temps court comme dans le cas du Brexit. Voté en 2016 et entré en application en 2021, le Brexit représente une contrainte forte pour les entreprises produisant et desservant dans l'Union européenne à 28. La fin de l'« even playing field » normatif entre le Royaume-Uni et l'U.E accroît le coût des ruptures de charges et perturbe encore les chaînes logistiques. En réponse, certaines entreprises développent un système d'implantations logistiques continentales (centre de distribution ou de production européenne Europe), en parallèle des hubs au Royaume-Uni. Certaines ont même scindé leurs systèmes de production ou de distribution entre le Royaume-Uni et l'Europe, et ont fait évoluer le circuit de leurs flux.

Du fait de leur proximité au Royaume-Uni et de leur place dans l'Europe des échanges, les Hauts-de-France sont bien placés pour capter ces nouvelles implantations logistiques de report /dédouanement hors Royaume-Uni. Regrouper ces implantations au sein d'une plateforme logistique régionale multimodale avec haut degré de service dans un hinterland s'étendant jusqu'au Bassin parisien permettrait de contenir la perte de parts de marché du trafic transmanche et de fixer ces entreprises sur le territoire français. Calais, anciennement premier port pour les flux transmanche, conservera-t-il cette prééminence ? Rien n'est moins sûr. Le Brexit ralentit la circulation des flux entre le marché commun européen et le Royaume-Uni (moindre flexibilité, contrôle douanier renforcé, engorgement des douanes, manque de préparation côté britannique, et bientôt restriction d'accès pour les chauffeurs). Afin d'absorber le délai supplémentaire, les transporteurs multiplient les implantations logistiques de stockage et de régulation de leur flux dans l'arrière-port de Calais et de Dunkerque, confortant leur position face aux ports belges et hollandais.

Les deux ports de la Région ont cependant peu développé leur offre commerciale pour les flux « short sea », se focalisant sur les flux transmanche Ro-Ro pour Calais, et en voulant se positionner comme « Port Deep Sea » pour Dunkerque : ils risquent ainsi de perdre des parts de marché dans les flux transmanche au profit de ports ayant développé ces connexions et services « short sea » dans l'espace maritime nord-ouest européen (Rotterdam, Zeebrugge ont une offre commerciale plus compétitive). L'avantage de ces derniers est augmenté par les rapprochements entre ports du Nord et leurs complémentarités fonctionnelles (fusion Anvers-Zeebrugge) mais surtout par le fait d'avoir développé et mis sur le système non accompagné contrairement aux ports français. Le système accompagné permet d'assurer un service logistique post-traversée : les chauffeurs livrent les marchandises aux commanditaires, ce qui crée de la valeur (personnalisation du service). S'il n'y a plus de libre circulation des personnes, et que les chauffeurs ne peuvent desservir qu'un nombre limité de zones, cet avantage s'effondre : l'avantage comparatif de ce système devrait s'éroder dans les flux transmanche, en raison du Brexit.

## La fusion des ports

Parmi les tendances à l'œuvre dans le contexte actuel - dont il conviendrait que le territoire prenne davantage conscience - figure la fusion des Ports du Range Nord depuis les années 2010 qui suit la massification des flux mondiaux. Le mouvement a démarré avec la fusion dans Zeeland Ports en 2011 des ports de Flessingue et Terneuzen, puis la création en 2018 de North Sea Port, résultant de leur fusion avec Gand, avant de voir Anvers et Zeebrugge fusionner à leur tour en 2020.

Ces rapprochements sont fondés sur une logique commerciale, et s'appuient sur la recherche de complémentarités et de synergies entre ports, pour accompagner la massification croissante des flux (port d'import ou d'export, dominante short sea ou deep sea, type de marchandises, types de flux, provenances, localisation géographiques, infrastructures...). La mutualisation des savoir-faire et structures leur permet d'accroître collectivement leur visibilité commerciale à l'échelle européenne, de maximiser l'étendue et la densité de leur hinterland en aval et en amont du port (services, réseaux d'entreprises, mais aussi d'infrastructures), de se diversifier ou se spécialiser sur certains segments de l'offre de transport. La fusion entre les ports d'Anvers (2<sup>e</sup> port du Range nord) et de Zeebrugge obéit tout à fait à cette logique : il s'agit de deux ports proches dont les modes de gestion étaient relativement similaires, même si l'un était communal et l'autre était un port d'Etat (régional dans le contexte fédéral belge). Leurs poids conjugués leur permettent d'atteindre une masse critique (volume d'EVP équivalent à Rotterdam) et de créer des synergies entre leurs spécialités (Anvers : conteneur, vrac liquide, vrac sec, Ro-Ro, etc. et Zeebrugge : autres, vrac liquide, Ro-Ro, conteneur). La fusion en 2021 entre le Port de Rouen, les Ports de Paris et le Grand Port Maritime du Havre – entre ports maritimes et ports fluviaux – répond à une logique infrastructurelle d'axe qui n'a pas à l'heure actuelle d'équivalent. Certains acteurs interrogés, s'ils soulignent l'intérêt de mutualiser les stratégies portuaires à la bonne échelle, doutent en revanche de la perti-

nence d'une fusion entre ports maritimes et ports fluviaux, qui demeurent soumis à des impératifs et des modèles très différents.

**Les gains en parts de marché des nouveaux ports belges et hollandais issus des mouvements de fusion mettent en lumière les bénéfices des rapprochements flexibles entre autorités portuaires engagées dans une logique de promotion commerciale.** La dynamique de concurrence inter-axes et interportuaire à l'œuvre en France (Le Havre et Dunkerque, Dunkerque et Calais, Valenciennes et Ports de Lille...) est contreproductive et accroît la marginalisation des ports français dans le transport maritime de fret. La massification passe par le regroupement entre ports maritimes et la coopération des ports maritimes et fluviaux, le tout adossé au développement d'une gouvernance plus économique et partenariale des ports français. La fusion interportuaire n'est pas le seul mode de gouvernance et les différences entre les modes de gestion des ports nord européens et français doivent nous amener à remettre en cause ce choix pour les ports français (notamment sur la fusion des ports fluviaux et ports maritimes).

**Il pourrait à ce titre être pertinent de réfléchir à une fusion entre les ports de Dunkerque et Calais, qui comme nous l'avons indiqué, outre leur proximité, sont totalement complémentaires en termes d'activité et de segments de marché.**

## CIBLER LES BONS FLUX POUR LE REPORT MODAL

Les flux B2B massifiables et « routinisables » doivent concentrer tous les efforts. Les entreprises regardent aujourd'hui les modes alternatifs, en particulier le ferroviaire, pour des types de flux bien précis : longue distance, massifiables, réguliers, en amont de la desserte régionale plutôt qu'en aval, en B2B plutôt qu'en B2C (complexification croissante de la demande liée au e-commerce). Ces flux, mis en évidence dans les schémas suivants, sont aujourd'hui peu massifiés en France mais ils présentent un fort potentiel de report modal, à la condition de réaliser les investissements en infrastructures et de progresser en termes de niveau de service de transport. Il est nécessaire de concentrer les moyens et la volonté politique sur le report modal de ces flux en priorité, pour diminuer la congestion des corridors européens et diminuer les externalités afférentes au transport.

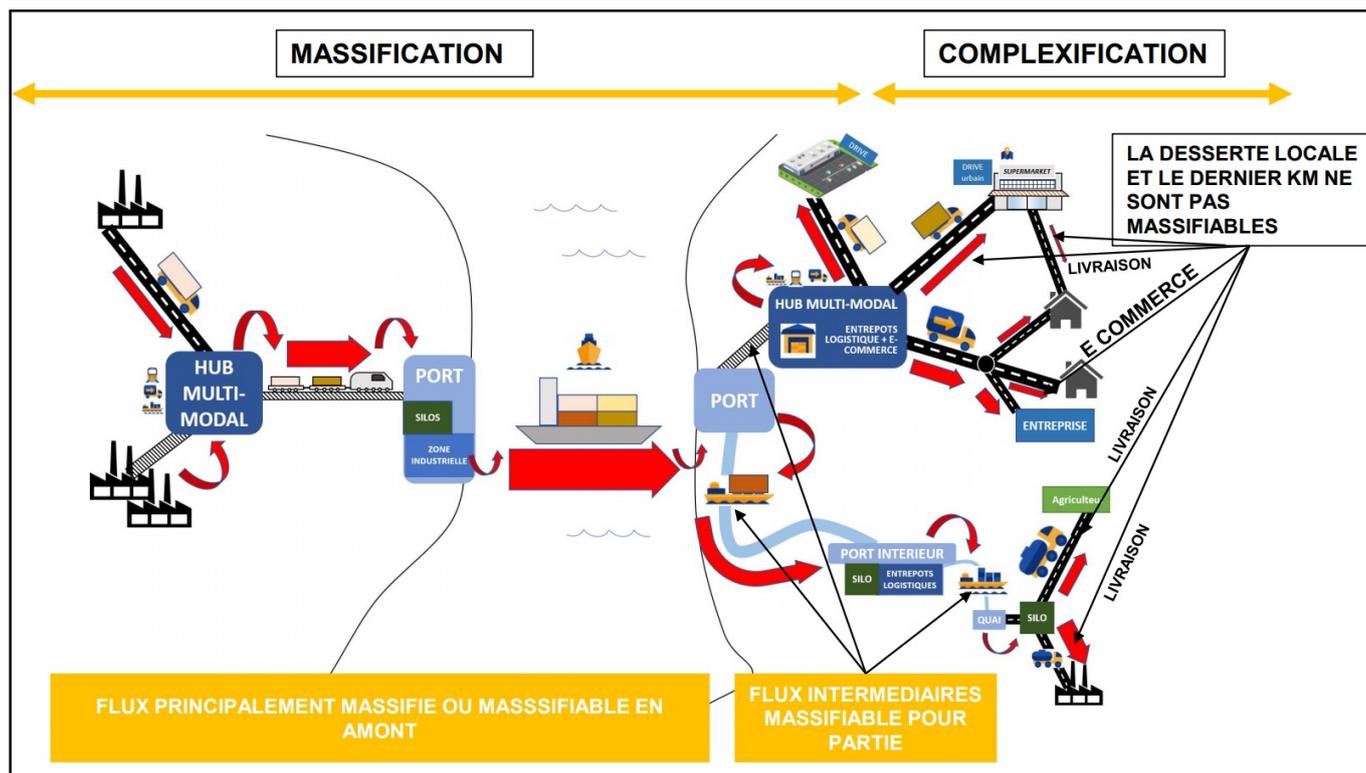
**La desserte locale et régionale en B2B et B2C restera très majoritairement routière car les flux d'acheminement du dernier kilomètre sont peu massifiables.** Du point de vue des chargeurs la question ne se pose même pas étant données les tendances : l'importance du e-commerce et la diversification des canaux de distribution engendre une

complexification des flux de desserte finale, représentée dans le schéma intitulé « zoom sur le client final ». Sauf dans des cas très particuliers (cf. ci-après), le transport routier est le seul disposant des qualités requises (flexibilité, soutenabilité économique, capillarité, fluidité) pour desservir le consommateur final dans les zones de consommation et de production.

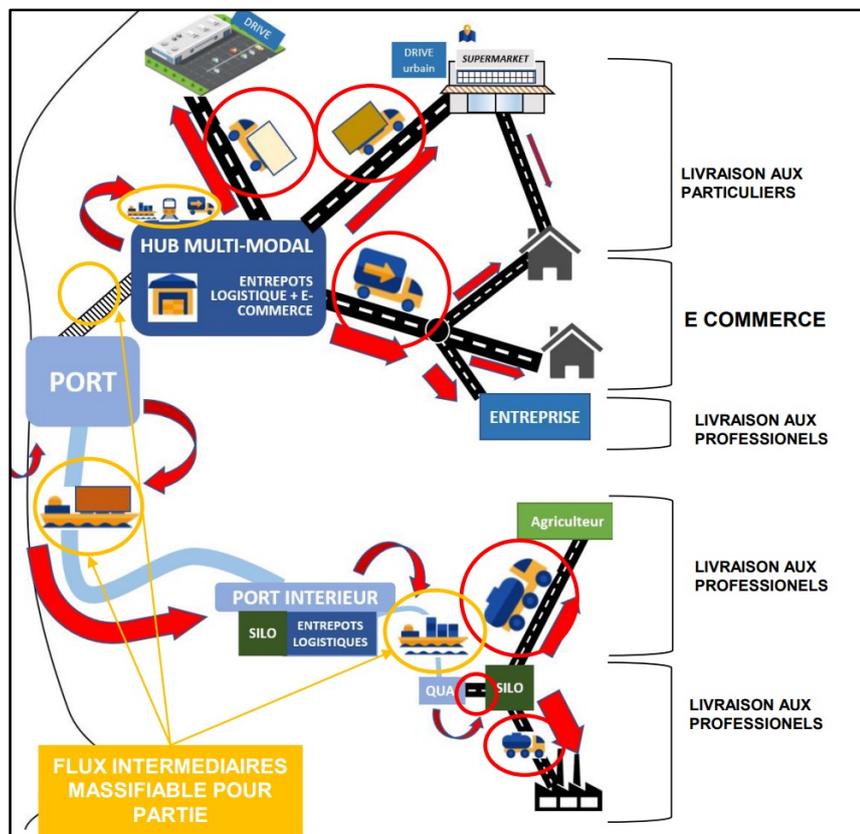
Cependant, **au-delà de son rôle classique pour l'agroalimentaire et l'industrie, le fluvial peut jouer un rôle majeur et croissant en matière de desserte des zones métropolitaines.** Les restrictions environnementales à venir (Zones à Faibles Emissions) confèrent au fluvial (s'il est compétitif) un avantage certain (moins rapide que le ferroviaire, mais pénétrant profondément les zones métropolitaines)<sup>7</sup>. Le mode fluvial deviendrait ainsi une alternative au camion pour la desserte fine des consommateurs finaux dans les villes (déchets, matériaux du BTP, vrac sec, colis...). Le mode ferroviaire ne peut pas assumer cette fonction de logistique urbaine étant donné le poids et la priorité donné aux flux de voyageurs : les capacités de l'étoile ferroviaire lilloise ne supporteraient pas les flux de desserte finale.

<sup>7</sup> Une ZFE est un instrument visant à réduire les émissions de GES dans les zones urbaines, et, pour ce faire, taxer ou interdire à certains véhicules la circulation dans ces zones définies. Cet instrument permet notamment de faire sortir les poids lourds des zones urbaines denses et de leur interdire de passer par ces zones, réduisant le degré de congestion. Cet évitement forcé ne peut fonctionner qu'en présence d'itinéraires d'évitement ou de contournement routier des aires métropolitaines, avec des capacités suffisantes pour absorber ces flux.

## Schéma d'une chaîne logistique : les flux des derniers km resteront routiers



## Schéma d'une chaîne logistique : zoom sur le client final (production ou consommation)



# CASSER L'EFFET FRONTIÈRE

## Internaliser les coûts externes du routier

Les externalités générées par l'utilisation de la route ne sont pas en France payées par ses usagers contrairement à la majorité des pays européens. Il semble urgent de mettre fin à cette distorsion de concurrence par la mise en œuvre des dispositifs d'internalisation de ces externalités environnementales. La feuille de route du Green Deal européen va dans le sens de l'internalisation des externalités : pour encourager le recours aux outils d'internalisation des externalités et pousser au report modal, la Commission européenne propose notamment l'extension de l'Eurovignette à tous les pays européens.

### L'Écotaxe et l'Eurovignette : deux dispositifs différents fondés sur le principe « pollueur-payeur »

L'**Eurovignette** est une taxe forfaitaire applicable aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes (avec des effets de seuil) au Luxembourg, au Pays-Bas, en Belgique, en Suède, au Danemark, et en Suisse pour l'usage d'une partie du réseau routier. Elle est indexée sur la classe Euro du véhicule, le nombre d'essieux, le gabarit (tonnage) du véhicule et le nombre de jours de circulation.

L'**Écotaxe** est une taxe kilométrique à l'usage, applicable aux poids lourds utilisant certains tronçons définis du réseau routier. Elle est indexée sur la classe Euro du véhicule, le nombre d'essieux, le gabarit (tonnage) du véhicule, le nombre de kilomètres parcourus sur la zone taxée. (Allemagne, Autriche, Pologne, Slovaquie, République Tchèque, Portugal...).

On estime que l'application de l'Eurovignette, générant une augmentation de quelques centimes/tonne-kilomètre permettrait une augmentation du tonnage fluvial et ferroviaire de 30%, soit 17% de plus sur le fluvial et 15% sur le ferroviaire (Source : GERIF). Ce retard du calcul du coût réel continue de rendre le routier plus attractif et moins cher, ce qui contribue au retard français en termes de report modal. La France est en décalage par rapport à la tendance européenne sur ce sujet : en 2014, la France abandonne l'écotaxe, (taxe kilométrique) alors que deux ans plus tard la Belgique met en place une taxe kilométrique des poids lourds. Les crises successives des Bonnets Rouges puis des Gilets jaunes freinent à présent toute initiative en faveur de l'internalisation des coûts du mode routier. Le blocage politique en France autour de cette question accroît la rupture vis-à-vis des voisins européens : les poids lourds se reportent sur le réseau français non taxés en particulier dans les régions frontalières, aux dépens des territoires traversés (Régions Grand Est, Hauts-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes). En dépit de son succès chez nos voisins européens, la pertinence de ces dispositifs est débattue encore aujourd'hui, et particulièrement en France, y compris au sein des groupes apportant leur soutien politique aux mesures environnementales.

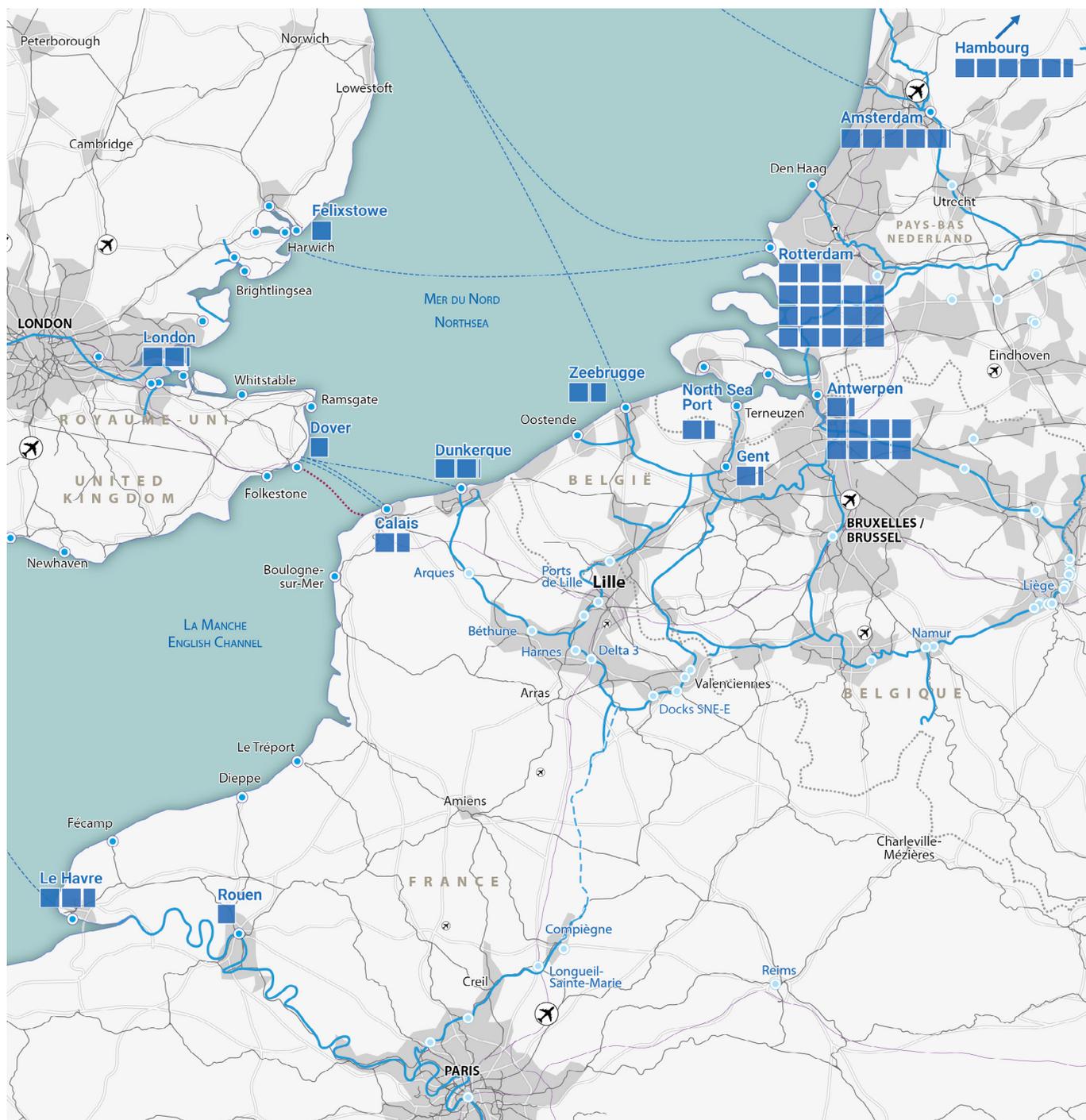
### Se connecter aux points stratégiques qui ne cessent de se renforcer

Les hiérarchies portuaires mondiales sont globalement stables et les hubs structurants se renforcent. Les trois premiers ports européens en termes de tonnage, d'EVP, d'hinterland, de connectivité - les véritables portes d'entrées de la façade maritime du Range nord - sont Rotterdam, Anvers-Zeebrugge, et Hambourg. Les ports français (Dunkerque, Rouen, Le Havre) ont perdu des parts de marché entre 1990 et 2019 au profit de ceux du Benelux, en particulier Anvers. Dans les années 1990, Le Havre et Anvers sont de même ordre de grandeur. En 2020, Le Havre se place en 71<sup>e</sup> position en termes d'EVP, loin derrière ses concurrents du Range Nord alors qu'Anvers-Zeebrugge atteint le niveau de Rotterdam<sup>8</sup>.

La raison de la prééminence soutenue de ces trois ports se trouve dans la diversité et la qualité des services logistiques fournis sur leurs territoires, la connectivité, la fiabilité et l'étendue de leur réseau multimodal et donc de leurs hinterlands extrêmement interconnectés entre eux : ce ne sont pas seulement des hubs, mais des « gateways, corridors, and terminals » qui réunissent et assument des fonctions essentielles dans les chaînes logistiques et d'approvisionnement des entreprises. Ils sont engagés dans une logique commerciale de gain de parts de marché vis-à-vis de leurs concurrents : ils développent une politique d'infrastructures et de service aiguillée par la demande des entreprises présentes sur le territoire de leur hinterland et utilisatrices de leurs réseaux. Par exemple, le port d'Anvers subventionne la mise en place de nouvelles liaisons ferroviaires pour augmenter la part modale de flux ferroviaires (entrants et sortants). Leurs capacités d'investissement et de levée de fonds sont ainsi supérieures et plus diversifiées que celles des leurs homologues français : le port d'Anvers lève 1,2 milliard d'euros et mobilise des investisseurs privés et publics (entreprises, banques) alors que les investissements publics dans les ports maritimes français sont des subventions d'Etat.

<sup>8</sup> EVP, Classement 2020, DynaLiners, Données Port européens de conteneur Port Economics, Notteboom ; base de données Eurostat, 20 premiers ports 1990-2019).

## Lille et son aire métropolitaine au sein de systèmes portuaires très hiérarchisés



### Infrastructures portuaires

- Grands ports maritimes
- Principaux ports fluviaux

### Trafic portuaire maritime

#### Le Havre

- un carré =
- 25 millions de tonnes/an

### Autres éléments géographiques

- Canal à grand gabarit
- - - Projet Seine-Nord Europe
- - - Voie maritime régulière
- ✈ Aéroport avec trafic fret
- - - - - Frontière nationale
- Ligne grande vitesse
- Voie ferrée structurante
- Route structurante

Sources : ADULM 2021, Wikipedia 2021, OSM 2020, SNCF 2020, Natural Earth Vector 2020, RA 2019, UK Department for transport 2019, Centraal Bureau voor de Statistiek 2019, Mobiliteitsraad van Vlaanderen 2019, Corine Land Cover-Copernicus 2020, Atlas Transmanche 2020, CCI Ports 2020

Novembre 2021  
0 50 Km

**l'Agence**  
DE DÉVELOPPEMENT  
ET D'URBANISME DE  
**Lille Métropole**

## Le décrochage des ports français sur le trafic conteneur (en million de conteneurs : EVP - équivalent vingt pieds)

	Rouen	Le Havre	Dunkerque	Anvers	Zeebrugge	Rotterdam	Brème	Hambourg	TOTAL
<b>1990</b>									
<b>EVP</b>	0,1	0,8	0,1	1,6	0,3	3,7	1,1	2	9,7
<b>Part de marché (%)</b>	1%	8,2%	1,0%	16,5%	3,1%	38,1%	11,3%	20,6%	100%
<b>2019</b>									
<b>EVP</b>	0,1%	2,4	0,2	8,5	2,5	11,1	4,9	7,9	37,6
<b>Part de marché (%)</b>	0,3%	6,4%	0,5%	22,6%	6,6%	29,5%	13,0%	21,0%	100%
<b>TCAM EVP (1920-2019)</b>	<b>4%</b>	<b>7%</b>	<b>8%</b>	<b>11%</b>	<b>9%</b>	<b>8%</b>	<b>8%</b>	<b>8%</b>	<b>9%</b>
<b>Évolution Parts de marché (%)</b>	<b>-0,6%</b>	<b>-1,9%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>9,4%</b>	<b>0,4%</b>	<b>-6,0%</b>	<b>-0,7%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>0</b>

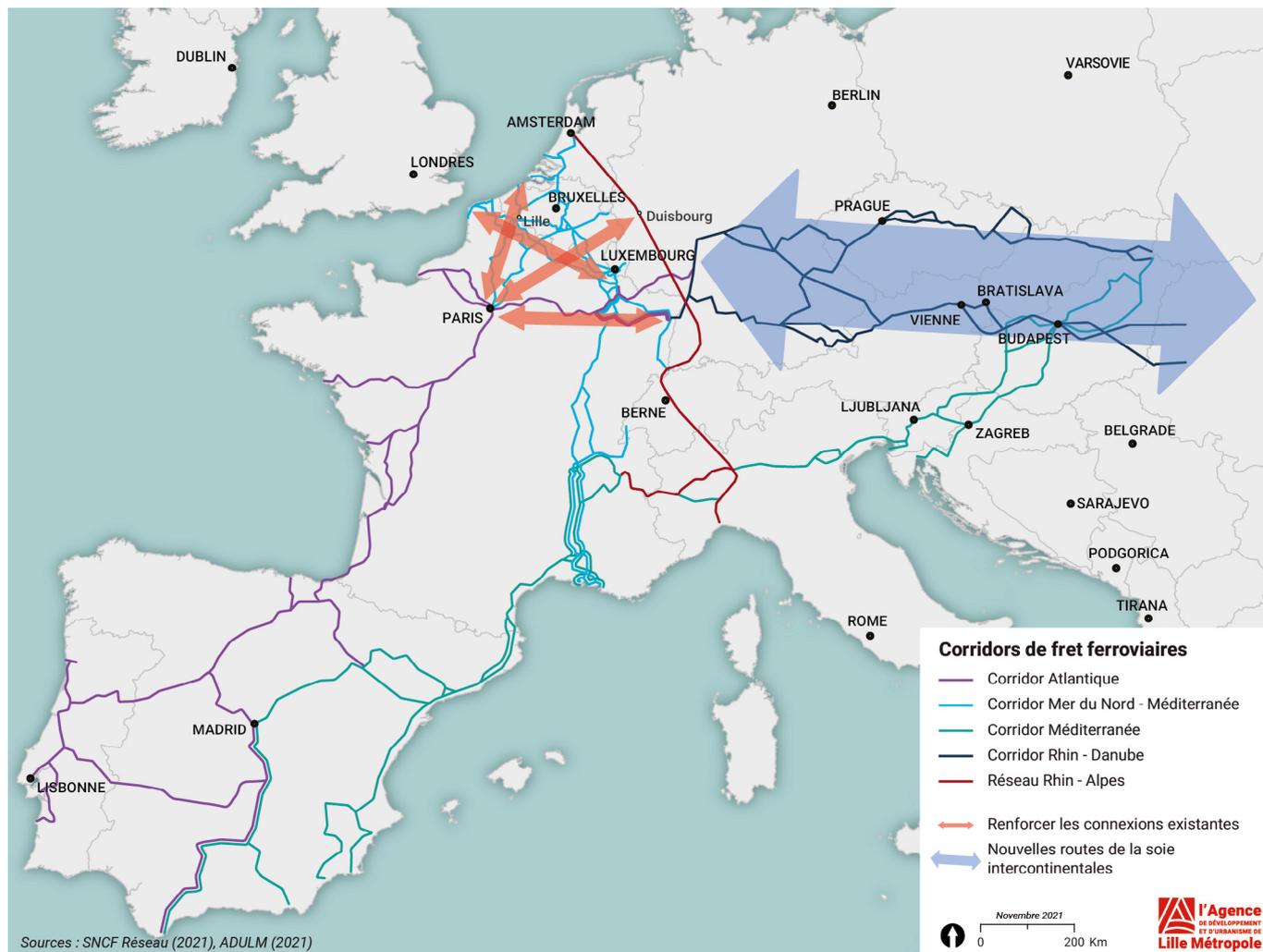
Source : Sites internet des ports de Rouen, Le Havre, Dunkerque, Anvers, Zeebrugge, Rotterdam, Brème et Hambourg

Il convient tout d'abord de **développer les liaisons ferroviaires avec l'Allemagne et les débouchés des Nouvelles Routes de la Soie**. Cela signifie notamment de renforcer le lien avec les terminaux de transport combiné (embranchés ferroviaire et route) intermédiaires comme le terminal de Bettembourg au Luxembourg. Cela suppose la réalisation de projets comme la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons et l'amélioration quantitative et qualitative de la circulation des flux de fret sur les axes ferroviaires Est-Ouest existant entre les Hauts de France, le Grand Est et Ile-de-France.

Il est ensuite nécessaire de **transformer la continuité hydrographique entre les bassins de l'Escaut et les bassins de navigation du Nord-Pas-de-Calais en une continuité de gabarit et de réseau**. Cela suppose une mise à grand gabarit au-delà du bassin de navigation Nord-Pas-de-Calais, et la réalisation de projets structurants pour casser

l'effet frontière entre la France et la Belgique. Comme indiqué plus haut, il demeure une rupture de gabarit au milieu de la région Hauts-de-France, à la sortie du bassin de navigation du Nord-Pas-de-Calais : au-delà de la liaison grand gabarit entre Dunkerque et le Valenciennois (liaison Dunkerque-Bauvin, Bauvin-Lille et Bauvin-Mortagne), le reste des routes fluviales orientées Nord-Sud et Est-Ouest demeurent à moyen voire petit gabarit. Dès que l'on cherche à aller vers le Sud, on bascule sur le réseau Freycinet ou des canaux et cours d'eau à moyen gabarit par endroits. Cela induit une rupture dans l'hinterland des grands ports, empêchant l'accès de barges grand gabarit au Bassin parisien. Les transporteurs savent qu'ils devront basculer sur la route au milieu de leur trajet, et ils préfèrent sortir des ports en utilisant le réseau routier, plus flexible et performant sur l'ensemble de la desserte de ce long « dernier kilomètre » Lille-Paris.

## Développer les liaisons ferroviaires avec l'Allemagne et les débouchés des Routes de la Soie et avec les ports du Range Nord



### Maximiser les effets du Canal Seine Nord Europe

Dans cette perspective ouest-européenne, et face au défi du report modal pour le territoire, le Canal Seine Nord Europe trouve toute sa dimension stratégique, comme unique liaison fluviale à grand gabarit entre la région parisienne et les Ports du Nord, venant connecter des systèmes d'échanges jusqu'alors peu intégrés entre eux et peu transnationaux. La réalisation du projet et sa mise en service ouvrent des perspectives importantes de développement à l'échelle régionale et inter-régionale. Le Canal Seine Nord Europe va bien au-delà du tronçon de 107 kilomètres, dans les effets escomptés sur l'ensemble du système européen de transport multimodal.

À ce titre, il se distingue fortement d'une infrastructure de transport « classique » reliant un point à un autre par son caractère :

**multi-fonctionnel** : il est un projet de transport mais plus largement une infrastructure écologique et un projet d'aménagement et de développement territorial ;

**transfrontalier** : il est un objet géostratégique qui induit une dynamique de coopération interterritoriale à de multiples échelles (locale, métropolitaine, interrégionale, inter-métropolitaine). Comme il concerne la gestion de l'eau et le développement de la voie d'eau, il n'existe pas sans l'ensemble de ces territoires « amont » et « aval ».

### **Au-delà du seul projet d'infrastructure, le Canal Seine Nord apparaît comme un projet d'aménagement du territoire complet ainsi qu'un projet économique :**

- au travers des emplois directs et indirects estimés (50 000 à horizon 2030) ;
- en participant au projet de ré-industrialisation du territoire (agro-industrie, BTP, Economie circulaire) ;
- en contribuant à la relocalisation de la valeur ajoutée sur le territoire national ;
- en créant un nouvel espace économique et logistique du Nord-Ouest de la France.

Ce projet s'inscrit dans une politique européenne de développement de neuf corridors prioritaires destinés à développer un réseau central transeuropéen de transport multimodal à horizon 2030. Dans cette perspective plus large, le projet de liaison Seine-Escaut apparaît véritablement comme un maillon manquant dans l'Europe des échanges. D'une longueur de 107 kilomètres, ce canal au gabarit européen Vb (permettant d'accueillir des convois-poussés de 185 m x 11,40 m et pouvant contenir jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises), doit en particulier permettre de :

- contribuer fortement à la politique européenne de corridors multimodaux (Océan atlantique, Mers du Nord et Baltique, Rhin-Alpes, Méditerranée) ;
- renforcer les liens logistiques entre Paris, les Hauts-de-France et les Ports du Nord ;
- pousser à un nécessaire report modal du routier vers le fluvial, en particulier pour le trafic massif de marchandises des Ports du Nord vers Paris.

**Le report modal, et donc potentiellement le modèle économique du Canal Seine Nord en phase d'exploitation, dépendra de manière générale des opportunités que présentera la voie d'eau** et donc de ce que les territoires eux-mêmes en auront fait d'ici-là. C'est ainsi que la réussite du CSNE nous semble au moins soumise à quatre grandes conditions :

- mettre l'ensemble du réseau au même gabarit, comme évoqué précédemment ;
- internaliser les coûts du routier, également évoqué précédemment ;
- permettre une massification stratégique des plateformes ;
- régler les questions de tirant d'air.

S'agissant de la massification stratégique des plateformes, quatre plateformes sont aujourd'hui prévues sur le tronçon Canal Seine Nord Europe (nouvelle infrastructure) : Marquion, Péronne, Nesle et Noyon. Seules deux de ces quatre plateformes paraissent cependant à même de permettre une articulation des axes Nord-Sud du Canal

et Est-Ouest des lignes ferroviaires avec des nuances à apporter au regard des flux récents : il s'agit de Nesle et Marquion. La plateforme de Nesle présente une interconnexion possible avec l'axe Le Havre Dijon, permettant ainsi d'améliorer les axes Est-Ouest et de faire transiter des flux par le rail entre l'Axe Seine et l'Axe Nord. La plateforme de Marquion présente une interconnexion possible avec l'axe Douai-Cambrai et la possibilité de faire second terminal Eurotunnel pour désengorger celui de Coquelles, approfondir l'hinterland de Calais et fluidifier les échanges transmanche à partir de Calais.

En matière de tirant d'air, la liaison Seine-Escaut est construite pour un gabarit de 4 400 tonnes, avec une largeur de 54 mètres, un tirant d'air de 7 mètres et un tirant d'eau de 4,50 mètres. Pour assurer une continuité du réseau Seine-Escaut, il est aujourd'hui nécessaire sur le réseau existant de relever les ponts actuellement à 5 mètres (soit 2 couches de conteneurs) à 7 mètres. A titre de comparaison, sur le Canal Albert en Belgique, les ponts ont été rehaussés à 9 mètres de hauteur, afin de permettre le passage de barges grand gabarit à 4 couches de conteneurs. L'enjeu fondamental du tirant d'air, s'agissant du Canal Seine Nord Europe, fait l'objet d'une faible attention et d'une absence étonnante d'étude poussée. Les chiffres de 5 milliards d'euros pour l'ensemble du réseau Seine-Escaut et de 2,8 milliards d'euros pour le nord de la Région Hauts-de-France sont par exemple évoqués par des interlocuteurs de Voies Navigables de France pour mettre tous les ponts à niveau, mais cette évolution ne fait aujourd'hui, à notre connaissance, l'objet d'aucune étude dédiée.

**Cet enjeu du tirant d'air pose la question des axes les plus structurants du réseau Seine-Escaut, et notamment le fait de savoir si le tronçon Dunkerque-Lille est prioritaire pour le passage des ponts à 7 mètres.** Le pont TGV de Watten au Nord de St Omer est à cet égard un vrai point bloquant. Aujourd'hui la réalité des flux logistiques sur ce tronçon est faible au regard de l'ampleur des flux nord-sud (Anvers / Paris) qui encombrant les routes de la région. Cela pose la question du positionnement de Dunkerque aujourd'hui et demain. A ce jour, Dunkerque s'avère une grande ville industrielle plus qu'un port, et fonctionne comme une plateforme « offshore », avec des capacités foncières importantes. Pour la Région Hauts-de-France la ville est avant tout un grand hub énergétique (terminal gazier et centrale de Gravelines aujourd'hui, éoliennes « offshore » demain) plutôt qu'un hub logistique avec un hinterland européen, comme le sont les ports belges et néerlandais.

S'agissant donc des enjeux de tirant d'air pour le CSNE, l'axe nord-sud (Ports du Nord / région parisienne) semble donc prioritaire par rapport à celui de l'axe Dunkerque / aire métropolitaine lilloise. Ceci pourrait être intégré dans une étude de faisabilité pour évaluer le coût d'ensemble du relèvement des ponts à 7 mètres sur ce tronçon prioritaire, afin d'éviter d'afficher des coûts inutilement élevés qui pourraient dissuader de tout investissement.

## Quel positionnement pour Dunkerque ?

Le positionnement actuel et futur de Dunkerque dans le système logistique des Hauts-de-France fait aujourd'hui l'objet d'un hiatus ou du moins de non-dits entre des postures d'acteurs et la réalité des flux observés. Dunkerque peut difficilement être qualifié aujourd'hui de port à conteneur, comme illustré par les chiffres entre 2015 et 2019 (Rapport d'activité Port de Dunkerque, 2019). Dunkerque est un port industriel et de grand export pour les vrac secs, et d'import pour les vrac liquides. En 2019, les flux de conteneurs atteignent un pic mais représentent moins de 8% du tonnage total du port, soit près de 450 000 EVP. Sur les 52,7 MT pris en charge par le port maritime : 44% des flux sont des vrac solides (minerais, charbon céréales autres), 28% sont des flux routiers, 18% sont des vrac liquides (hydrocarbures raffinés, gaz autres liquides), et les conteneurs moins de 8% (2% flux autres). La croissance du tonnage de la catégorie conteneur n'est pas significative face aux chiffres des ports belges et néerlandais. Plutôt que comme un concurrent d'Anvers ou Rotterdam comme porte d'entrée des conteneurs en Europe, Dunkerque peut se positionner comme un hub énergétique régional / national, intégrant les enjeux de la transition énergétique et un port short sea en complémentarité / concurrence avec les ports du delta

## Réaliser les autres projets structurants

**La réouverture de l'ancienne ligne ferroviaire entre Valenciennes (France) et Mons (Belgique) est un des projets structurants pour réinsérer les Hauts-de-France et le Bassin parisien dans les échanges européens.** La liaison est interrompue depuis 1992 : les trains voulant rejoindre Anvers ou Bruxelles depuis le Valenciennois doivent faire le détour par Lille ce qui représente une perte de temps et des coûts de transport élevés. La réouverture de cette ligne accroîtrait la compétitivité des entreprises locales, dont Vallourec, Toyota et Bombardier, et permettrait un report modal de la route vers le rail, améliorant le bilan carbone et décongestionnant le réseau routier. Cette ligne serait non seulement un accès à la Belgique, mais in fine vers les débouchés des Nouvelles routes de la soie et comme tel bénéficierait à l'ensemble des Hauts-de-France (y compris Lille et Dunkerque).

D'après une étude menée par MENSIA Conseil pour Norlink, la perspective de réouverture de la ligne Valenciennes-Mons d'ici 2030 permettrait d'offrir un nouveau corridor européen majeur : le terminal de Bruay-sur-l'Escaut (Contargo) pourrait être amené à développer des services depuis la Chine via le terminal Contargo de Duisburg, sous réserve de pouvoir s'embrancher au RFN. Afin de rouvrir le point frontière, des travaux de rénovation de la voie sont nécessaires. Il ne manque qu'1,6 km de voie ferrée entre Blanc-Misseron et Quiévrain pour rétablir la circulation des trains de marchandises entre Valenciennes et Mons (projet estimé à une vingtaine de millions d'euros).

**Le Canal Condé-Pommeroeul constitue quant à lui l'un des trois débouchés du corridor Seine Escaut vers les réseaux fluviaux à grand gabarit de l'Europe du Nord : sa réouverture permettrait une liaison directe entre l'Escaut, canal à grand gabarit français et le Canal du Centre à grand gabarit en Belgique** (vers Charleroi, Bruxelles, Anvers au nord-est et la Meuse à grand gabarit à l'Est). Il convient cependant de ne pas surestimer la capacité à regagner des parts de marché par le Canal de Condé-Pommeroeul : on ne gagnerait pas Anvers en passant par Bruxelles dont la traversée par le Canal n'est pas envisageable (cf. Plan Canal de la région Bruxelles Capitale). En revanche, on peut connecter Namur et Liège par le Canal du Centre. Les premiers travaux de désenvasement ont commencé fin 2020, pour une ouverture prévue à la fin 2022 (et aménagement paysager du corridor écologique de l'Escaut 2002-2026). D'une longueur de 6 kilomètres, le canal serait ouvert aux bateaux de 1500 – 3000 tonnes. Sur le seul canal Condé-Pommeroeul, le trafic attendu s'élèverait à l'horizon 2030 à 6,5 Mt avec le canal Seine-Nord Europe.

# ANTICIPER CES PROJETS PAR UNE STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT LOGISTIQUE À LA BONNE ÉCHELLE

## Dresser un état des lieux de l'offre logistique dans l'aire métropolitaine lilloise

Le territoire de la MEL se caractérise par une très forte prédominance du mode routier dans le transport de marchandises, avec seulement en moyenne 12% du fret pour le ferroviaire et le fluvial<sup>9</sup>. Par ailleurs les poids lourds représentent 16% des véhicules entrant et sortant du territoire de Lille (15 000 des 180 000 véhicules/jour sur l'autoroute A1), et ont un effet très important sur la congestion routière. Le report modal des marchandises transportées par ces camions vers la voie fluviale (ou ferroviaire) est donc un enjeu de premier plan en matière de lutte contre la congestion routière et la saturation des grands axes routiers et autoroutiers, mais également de diminution de la pollution. L'ensemble constitue également un enjeu de santé publique, avec notamment la question des particules fines. C'est enfin un enjeu environnemental de premier plan, puisque le trafic de marchandises représente près d'un tiers des gaz à effet de serre (GES) dans la métropole.

Cette meilleure gestion des flux de marchandises dépend également du déploiement d'une vision stratégique intégrée de la logistique et de ses espaces. A ce titre le territoire de la MEL possède un parc important sous-exploité et mal coordonné. L'offre sur le marché immobilier logistique de la MEL est aujourd'hui égale à 594 000 m<sup>2</sup> : c'est le premier marché de l'immobilier logistique parmi les métropoles régionales. Il y a des espaces sous-occupés (densité), voire inoccupés, ou encore à revaloriser. Bon nombre de ces espaces sont identifiés comme mutables et de ce fait amenés à changer de fonction. Les espaces commerciaux et industriels vacants restent nombreux<sup>10</sup> : La MEL dénombre près de 1 000 ha de friches à revaloriser. La valorisation des friches et des espaces vacants permettrait ainsi d'augmenter l'offre foncière à destination des activités logistiques tout en respectant l'objectif ZAN (Zéro Artificialisation Nette). La métropole lilloise abrite également la plateforme logistique autour de l'aéroport de Lille-Lesquin, qui l'un des aéroports les plus importants en termes de transport de marchandises (40 000 tonnes de fret en 2014). Elle est cependant aujourd'hui saturée, en partie avec des activités non liées à la logistique.

<sup>9</sup> Ces chiffres, non datés, proviennent du mémo sur la logistique urbaine dans la métropole lilloise de l'ADULM de 2018.

<sup>10</sup> Leur localisation, leur taille et leur accessibilité est fournie en annexe l'étude de l'ADULM de 2019 sur la vacance urbaine.

## Ports de Lille, un acteur majeur dont le développement est limité par les modalités de gestions différentes de ses composantes

Ports de Lille rassemble une quinzaine de ports répartis sur 12 sites (2 millions de m<sup>2</sup> de zones de stockage, soit le 2<sup>e</sup> port fluvial en France), et constitue l'un des principaux ports intérieurs français, à la croisée des flux nord-sud et est-ouest européens, sur le corridor Mer du Nord / Méditerranée. Il est identifié comme l'un des nœuds majeurs des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T). Il dénombre en 2019 8,1 millions de tonnes de trafic total (dont 1,9 million par le fluvial) et 161 697 EVP manutentionnés.

Le site du Port de Lille proprement dit, en cœur métropolitain, peut constituer un avantage compétitif pour le développement à venir de la logistique urbaine. En effet, les restrictions environnementales à venir (Zones à Faibles Emissions) vont conférer au fluvial (s'il est compétitif) un avantage certain (moins rapide que le ferroviaire, mais pénétrant profondément les zones métropolitaines). Le Centre Multimodal de Distribution urbaine (CMDU) propose déjà à ce titre aux commerçants et aux transporteurs plusieurs services, dont l'accès à des réserves déportées (zones de stockage, afin de désenclaver les espaces de ventes), des services de reprise des emballages, des solutions de groupage-dégroupage pour les transporteurs, ainsi qu'un cluster entreprises et services innovants (URBY du groupe La Poste proposant par exemple des solutions de livraison « propres » et personnalisées en ville). Aujourd'hui, le CMDU n'utilise cependant pas la plateforme conteneurs des Ports de Lille, qui se situe à 300 mètres et à partir de laquelle les conteneurs repartent dans les entrepôts où est réalisé le *dispatching* des marchandises. Il serait pertinent que le CMDU parvienne à capter ce *dispatching*.

### Expérimentation de la barge catamaran ZULU

L'exemple de l'expérimentation de la barge-catamaran ZULU est à ce titre emblématique. Développée par Blue Line Logistics, il s'agit d'une solution de livraison fluviale du dernier kilomètre, testée entre les sites de Ports de Lille dont le CMDU. C'est une barge de petit gabarit, dotée d'une grue, permettant de charger et décharger rapidement jusqu'à 320 tonnes de marchandises (15 camions). Elle n'a pas besoin d'être amarrée à des berges aménagées grâce à son système de stabilisation. Elle permet ainsi de transporter des marchandises entre les différents sites portuaires et voies navigables des Ports de Lille et du Bassin minier. Son petit gabarit lui permet de circuler dans la majorité des voies navigables. Enfin son autonomie (avec sa propre grue et système de stabilisation interne) lui permet de faire des livraisons là où les barges traditionnelles n'avaient pas accès sans subir la congestion des routes.

## Les principales plateformes portuaires de l'aire métropolitaine lilloise



La gestion des concessions de VNF à Ports de Lille oblige à considérer chaque site concédé de manière indépendante sur le plan financier. Les états budgétaires de chaque concession doivent être à l'équilibre. Ce mode de gestion limite sérieusement la réalisation des investissements nécessaires au développement ou au lancement d'un nouveau site portuaire : il est impossible de transférer les capacités d'investissement dégagées par l'exploitation d'un ancien site à un jeune site, pour le développer. Cela va à l'encontre d'une politique de développement commercial de Ports de Lille et diminue la capacité d'investir dans les infrastructures et le niveau de service pour conquérir des parts de marché et favoriser le report modal des flux entrants et sortants. Privée de la capacité de mutualiser et concentrer sa capacité d'investissement, Ports de Lille se trouve aujourd'hui confronté à des difficultés quant à la mise en œuvre du report modal des flux amont et aval, en dépit d'une politique volontariste d'augmentation de la part du mode ferroviaire en entrée et sortie de ports.

En dépit de ces obstacles réglementaires, le maillage fin des Ports de Lille doit être considéré comme une opportunité, et il convient de réfléchir aux synergies et complémentarités à développer entre chacune de ces implantations. La logistique urbaine fluviale est une thématique dont se saisissent de nombreuses métropoles, dont Paris et Toulouse. Il est donc important de travailler dès maintenant au développement des activités de logistique urbaine pour la métropole lilloise, et donc à l'efficace articulation entre fret fluvial et desserte urbaine fine du dernier kilomètre.

Ports de Lille gère aujourd'hui les principaux ports de l'Artois : Béthune et Harnes ; ceux-ci disposent de capacités notables de développement, mais font face à des difficultés d'accessibilité routière et ferroviaire.

### **Delta 3, une plateforme multimodale performante mais peu articulée sur le fluvial et qui reste insuffisante pour répondre aux enjeux du report modal sur le territoire**

Delta 3 localisée à Dourges est une plateforme logistique présentée comme tri-modale localisée au centre de l'ancien Bassin Minier au sud de la MEL. Son positionnement géographique la qualifie comme nœud stratégique des flux de fret des Hauts-de-France : bien connectée au réseau autoroutier (sur l'A1 Lille/Paris, la plus empruntée d'Europe, très proche de l'A21 Lens/Douai), dotée d'un accès fluvial (canal de la Deûle, grand gabarit qui accepte des navires de plus de 3000 tonnes) et connectée au réseau ferroviaire (embranché fer sur la ligne Lens-Ostricourt, et au Nord sur la ligne historique Lille/Paris), elle dessert régulièrement par les modes massifiés les hubs français et européens. Le mode fluvial y reste aujourd'hui marginal du fait notamment du dénivelé entre la plateforme et le canal.

Historiquement, Delta 3 travaille surtout avec des chargeurs de la grande distribution, dont la vente à distance (La Redoute), ce qui explique le faible développement du fluvial par rapport au ferroviaire. Ses clients historiques sont Yamaha, Décathlon, Leroy-Merlin (avec entrepôt embranché fer sur la zone de réception).

Les projets d'extension de la plateforme laissent présager l'arrivée de nouveaux acteurs intéressés par le report modal, en lien avec les outils de mutualisation des flux en cours de développement par Euralogistic. Les projets de développement du site doivent permettre d'augmenter les volumes manutentionnés et d'améliorer le niveau de services sur site dans l'objectif de favoriser le report vers le ferroviaire et le fluvial. On note en particulier l'agrandissement du parc à conteneurs en janvier 2021 (pour passer de 2.500 à 5.000 EVP), la mise en exploitation d'un second portique fluvial (2<sup>nd</sup> semestre 2021), le développement d'une station multi énergie carburants alternatifs pour les barges et locotracteurs (GNC, GNL, hydrogène) et l'augmentation de la disponibilité foncière permettant d'accueillir deux cours rail-route supplémentaires.

En attente d'extension, la plateforme arrive à ses limites (100% utilisation de ses capacités foncières et logistiques sont atteintes). Par ailleurs elle demeure surtout un lieu de dégroupage, les zones de service restant très limitées, avec peu d'espaces de bureaux et un seul lieu de formation lié à Euralogistic. En fait de logistique il semble qu'il y ait surtout du dégroupage et peu d'autres activités en particulier à haute valeur ajoutée.

Notons enfin que des potentiels de développement connectés à la voie d'eau existent à proximité immédiate et que le Port de Douai – relevant de ports de Lille - est en quasi-déshérence à moins de dix kilomètres. Ville batelière historique, Douai semble présenter de réelles opportunités d'implantation d'une plateforme logistique.

### **Le Port de Valenciennes, une infrastructure en développement et un atout important dans la connexion Est-Ouest**

Le Port de Valenciennes, ou Ports de l'Escaut, est concédé au Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe / Escaut, regroupant la CCI Grand Hainaut, et deux communautés d'agglomération (Valenciennes Métropole et La Porte du Hainaut). Il se situe dans un écosystème industriel dense mais aux trajectoires hétérogènes. Si Toyota, exemple que nous avons analysé, semble connaître un dynamisme certain, la trajectoire à court terme de Vallourec et celle à court/moyen terme de PSA et de Bombardier semblent plus incertaines.

Nœud de la liaison Seine-Escaut, dans le réseau grand gabarit, le Port dispose d'un accès à grand gabarit et de nombreux quais fluviaux connectés aux ports majeurs du Range Nord par l'Escaut. Il compte cinq quais fluviaux dédiés au transbordement de marchandises en vrac ou en conventionnel mais aussi de colis lourds, et un terminal à conteneurs (Création d'un terminal à conteneurs de 85 000 EVP de capacité en phase 1 mis en service en 2015, concédé à l'entreprise CCES Contargo). Ce terminal à conteneur est en voie d'extension, sur le quai de Bruay-sur-l'Escaut / Saint-Saulve, opérationnel à compter dès cette année 2021, pour une capacité annuelle de 140 000 EVP.

Le positionnement du port de Valenciennes dans l'hinterland de ports du Range Nord se renforce (arrière-port d'Anvers). Il est amené à prendre une nouvelle dimension avec l'arrivée du Canal Seine Nord Europe et la mise en service de l'extension du terminal à conteneur, ainsi que la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons, qui permettrait d'accéder à Duisbourg, et devenir un hub des flux continentaux Est-Ouest en Hauts-de-France. Il demeure cependant encore des problèmes de mise à gabarit de l'Escaut à Valenciennes.

## **Le Pôle métropolitain de l'Artois (PMA), territoire qui subit l'absence de réflexion coordonnée en matière de logistique dans l'aire métropolitaine lilloise**

Constitué par les territoires de l'ancien Bassin minier les plus proches de la métropole lilloise, le Pôle métropolitain de l'Artois est historiquement un territoire industriel, qui connaît aujourd'hui un chômage croissant et un nombre de plus en plus important de navetteurs vers le territoire de la MEL (un actif sur trois en 2015). Le taux d'emplois y est donc faible aujourd'hui, les actifs étant 1,5 fois plus nombreux que les emplois. La logistique a été considérée – en tant que filière économique et gisement d'emplois – comme susceptible de compenser les effets de la désindustrialisation. Le secteur du 'transport entreposage' se développe depuis 2007 avec 7,4% des emplois privés.

Toutefois, le taux de chômage du PMA avoisine aujourd'hui les 15% du fait du recul du secteur industriel dans la région (chute des emplois industriels de 75% depuis 2007). En 2020, le PMA rassemble par ailleurs 26% des surfaces dédiées à la logistique en cours de commercialisation à l'échelle des Hauts-de-France. Actuellement les acteurs économiques continuent pourtant de construire de nouveaux bâtis, le PMA concentrant déjà 2,3 millions de m<sup>2</sup> d'espace bâti à exploiter. Le développement de la robotisation appelle pourtant à une certaine vigilance concernant la pérennité de l'emploi et à une adaptation de la main d'œuvre et des formations.

Avec une obsolescence du bâti atteinte au bout de 20 ans, l'enjeu clé pour le territoire renvoie surtout à la montée en gamme qualitative de l'offre foncière existante à vocation logistique, plutôt que son développement quantitatif. Il s'agit en particulier de privilégier la rénovation à la construction de nouveaux entrepôts. Adopter une stratégie de rénovation des bâtis contribue en effet à limiter la consommation foncière qui mobilise 2,5 hectares aménagés pour la construction d'un hectare de bâtiment logistique. C'est aussi un levier de transition énergétique. Actuellement 2,5% des consommations électriques du PMA sont couvertes par les énergies renouvelables. Ce domaine à forte potentialité pourrait ainsi fournir près de 11% de l'énergie du territoire si l'on exploitait l'ensemble des toitures des bâtiments logistiques. Enfin la robotisation des bâtiments logistiques pourrait constituer un gisement d'emplois dans un contexte de développement du e-commerce et de la digitalisation de l'économie. Cette mutation physique comme technologique d'ensemble du parc logistique doit s'intégrer à une vision stratégique d'ensemble en matière de gestion des flux logistiques. À ce titre on estime à terme le trafic généré par 280 hectares de bâtiments construits à environ 39 000 poids lourds/jour.

Le territoire demeure cependant largement morcelé en matière de stratégie logistique et subit de ce fait les retombées d'une politique régionale et nationale qui n'a pas su endiguer l'hégémonie du trafic routier.

## **Les autres territoires de l'aire métropolitaine lilloise**

D'autres territoires doivent être intégrés dans la mise en place d'une stratégie logistique. **Le territoire de Saint-Omer**, du fait de son positionnement en lien avec l'aire métropolitaine lilloise et en arrière-pays de la façade littorale, doit faire l'objet d'une réflexion particulière. Il s'agit d'un territoire encore doté d'une solide base productive industrielle, qui accueille également de grands acteurs routiers, et qui est très exportateur. Cependant, les modes alternatifs au routier demeurent peu développés.

Le Port d'Arques a ainsi été développé sous la forte impulsion d'Arc International. Mais force est de constater aujourd'hui que le Port d'Arques – qui fait partie de Ports de Lille – n'a jamais vu passer les marchandises du territoire en import comme en export. Du point de vue des grands acteurs économiques du territoire – papeterie, verrerie ou encore brasserie – le prix et les délais d'acheminements restent trop importants sur le mode fluvial. Par ailleurs le port reste confronté à d'importants problèmes de retournement des barges, ce qui nuit à la compétitivité en termes de délais. Cela fait environ dix ans que VNF travaille sur un projet de retournement devant le Port avec des terrains aujourd'hui gelés dans ce but.

D'autres territoires comme **la plateforme de Marquion** semblent présenter de réelles potentialités pour une plateforme multimodale, à la jonction entre le futur tronçon fluvial nord-sud ouvert par le CSNE et un développement est-ouest Douai-Arras-Cambrai ; cependant ce potentiel reste aujourd'hui sous-exploité. La plateforme actuelle est notamment très peu branchée sur le ferroviaire. Une interconnexion possible avec l'axe Douai-Cambrai et la possibilité de créer un second terminal Eurotunnel pour désengorger celui de Coquelles, approfondir l'hinterland de Calais et fluidifier les échanges transmanche à partir de Calais. En effet Eurotunnel, qui est également un port, cherche à développer le trafic fret car le tunnel n'utilise aujourd'hui que 57% de sa capacité. Il reste donc de la marge pour faire passer des trains de marchandises et donc générer des bénéfices pour l'entreprise. A l'heure actuelle les camions sont chargés sur les trains au terminal de Coquelles qui est très proche de la saturation. Un second terminal Eurotunnel pourrait donc tout à fait être créé à Marquion. Enfin, on note que le développement récent et rapide de l'E-Valley, sur l'ancienne BA 103 de Cambrai, à environ 800 mètres de la plateforme de Marquion s'est fait jusqu'à ce jour sans réflexion coordonnée. E-Valley fonctionne aujourd'hui intégralement sur du routier.

**Ainsi, si l'aire métropolitaine lilloise présente de réelles potentialités pour le développement d'une stratégie logistiques permettant un véritable report modal, l'offre actuelle semble encore insuffisante et/ou mal coordonnée.**

# ENJEUX ET PISTES POUR UNE PRÉ-PROGRAMMATION LOGISTIQUE

**Les besoins et contraintes de localisation des PME rendent nécessaire la co-localisation, avec des PME complémentaires et/ou concurrentes dans des hubs multimodaux.** Les PME ne peuvent pas seules recourir aux modes massifiés, qui représentent pour elles un surcoût excessif par rapport au mode routier : elles ne génèrent pas à elles seules un trafic suffisamment régulier et important en volume. Regroupées en hubs multimodaux elles peuvent atteindre le volume et la régularité des flux rendant possible et intéressant le report modal vers les modes massifiés. Il leur faut trouver des solutions de mutualisation et de massification de leurs flux soit à localisation constante, par le développement d'outils flexibles de mutualisation de flux entre PME, soit par des stratégies de relocalisation à proximité de plateformes multimodales connectées au fluvial, au ferroviaire et au routier. Un des enjeux clés est donc de développer des plateformes logistiques régionales de taille intermédiaire, connectées aux ports maritimes et hubs multimodaux mondiaux, embranchées sur les réseaux ferroviaire, fluviaux et routiers, disposant de réserves foncières suffisantes pour réunir des PME/TPE.

**Les stratégies d'implantation des PME se heurtent cependant régulièrement à celles des propriétaires des implantations foncières.** Les grands propriétaires immobiliers préfèrent louer plutôt que vendre, ce qui rend les PME dépendantes et les empêche de réaliser certains investissements. On constate un manque de foncier disponible correspondant à leurs besoins de connexion aux réseaux d'approvisionnement, de transport, et du numérique. Le besoin de la colocalisation dans des hubs multimodaux reliés aux réseaux d'approvisionnement, ainsi que les besoins spécifiques liés aux filières et secteurs d'activités, doivent trouver leur écho dans une stratégie foncière favorisant la massification des flux. Il s'agit de regrouper des PME dans des hubs autour de plateformes logistiques multimodales embranchées fer et/ou fluvial, disposant de réserves foncières, répondant aux besoins exprimés par les entreprises. La compétition entre intercommunalités voire entre communes pour obtenir l'installation d'entrepôts logistiques ou d'espace de la grande distribution joue à la défaveur du regroupement en plateformes et en hubs, et participe de la multiplication à terme des friches logistiques et commerciales.

**Par ailleurs, identifier et mobiliser le foncier économique, à plus forte raison embranché fer et/ou fleuve apparaît ainsi comme un enjeu majeur.** Sur ce point le véritable défi reste d'être capable de recycler le foncier déjà aménagé et ainsi de déterminer l'état de ce foncier, aussi bien son état physique que les différentes contraintes à sa réutilisation. L'acception du mot « friche » est en effet très variable, et il n'existe pas de définition commune qui permettrait de faciliter le recueil et l'harmonisation des informations. Depuis combien de temps est-elle en déshérence ? Est-elle ou non en cours de commercialisation ? Comment juger de l'état d'une « friche » qui n'est que partiellement occupée ? Ces enjeux méthodologiques sont considérables car ils limitent

la possibilité de disposer d'une information foncière spatialisée réellement homogène qui pourrait constituer la base d'une stratégie logistique à grande échelle.

Afin de remédier au manque de visibilité sur les espaces disponibles et mutables ou non dans les Hauts-de-France, Urba8<sup>11</sup> en partenariat avec la DGAN et en lien avec la Fédération Norlink a lancé le recensement des Zones d'Activité Economique (ZAE) embranchée sur les réseaux structurants - ferroviaire, fluvial et routier - sur le territoire des Hauts-de-France. L'objectif est de :

- évaluer le niveau d'occupation effectifs des zones ;
- identifier le potentiel de report modal ;
- évaluer le niveau de recours actuel aux modes massifiés ;
- connaître l'état des contraintes liées aux enjeux environnementaux.

Ce travail initié en 2020 est toujours en cours, mais il révèle déjà deux enseignements majeurs :

- **une très faible connexion réelle à la voie d'eau, même dans le cas d'implantations en proximité directe.** La majorité des configurations traduisent aujourd'hui une incapacité à s'y connecter, même si une volonté se manifestait ;
- **une concentration particulièrement importante de ces activités au sein de la métropole lilloise et la partie centrale de l'ancien bassin minier,** même si la vallée de l'Oise et les zones littorales abritent bien sûr nombre d'activités économiques en bord à voie d'eau.

Cette démarche répond à trois enjeux importants :

- par sa fonction et les données collectées : **identifier et qualifier les fonciers à vocation économiques** des Hauts-de-France et connaître le foncier potentiellement disponible ;
- par sa déclinaison opérationnelle : impliquer les grands propriétaires fonciers et **engager des synergies en vue de l'aménagement du territoire** ;
- par sa dimension partenariale : **sortir des logiques de concurrence interterritoriale** par le l'élaboration d'une stratégie foncière coordonnée, favorisant la co-localisation des PME, en lien avec la géographie des corridors de transport, et sur les sites d'intérêts mis en évidence.

**Les stratégies des grands propriétaires fonciers, privés et publics, demeurent une grande inconnue.** Les grands groupes de la distribution ou de l'industrie élaborent leurs stratégies foncières sans consultation. Or la mobilisation du foncier des grands acteurs industriels, opérateurs, acteurs de la distribution et opérateurs publics constitue aujourd'hui un enjeu d'intérêt commun. La stratégie de SNCF en particulier semble souvent opaque pour les collectivités territoriales qui, à tort ou à raison, soupçonnent une rétention délibérée d'informations pour préserver la capacité d'opérer des ventes à forte valeur ajoutée, pouvant parfois aller à l'encontre des stratégies régionales ou intercommunales.

<sup>11</sup> Urba 8 est le réseau des agences d'urbanismes, huit au total, actives au sein des Hauts-de-France

### Trois principaux secteurs à enjeux apparaissent pour un développement logistique de grande ampleur :

- **en arrière-port de la façade littorale, dans l'hinterland de Calais, Dunkerque et Boulogne-sur-Mer, une arrière base** logistique et portuaire semble se justifier pleinement, pour accompagner le développement des ports de la façade littorale et pour répondre aux besoins logistiques induits par le Brexit. Le retour d'une frontière dure ralentit considérablement les flux transmanche et crée des besoins de stockage et de logistique supplémentaires en arrière port immédiat. Les entreprises de logistique ont besoin d'un réseau d'entrepôts pour pouvoir faire tampon entre les délais de transfert vers le Royaume-Uni (demande d'implantation le long de l'autoroute A26). Le territoire de Saint-Omer peut apparaître comme pertinent pour recevoir un équipement de ce type, qui devra bien évidemment être branché sur le fer et sur le fleuve ;
- **sur la partie centrale de l'aire métropolitaine lilloise doit être développée un méga-plateforme logistique**, vraisemblablement au sud de la métropole. Ce choix de localisation doit permettre de valoriser les flux des grandes zones d'implantations logistiques des Hauts-de-France, sur l'ancien Bassin minier et de capter les flux internationaux maritimes et continentaux si la connexion aux gateways maritimes est assurée et renforcée par les modes massifiés.
  - › elle pourrait prendre la forme d'une extension de Delta 3. Cependant, celle-ci se situe 12 mètres au-dessus de la voie d'eau, ce qui interroge quant à sa capacité à devenir pleinement multimodale. Par ailleurs, elle se trouve incluse dans la partie congestionnée de l'aire métropolitaine avec des autoroutes A1 et A21 désormais régulièrement saturées. Enfin Delta 3 fonctionne bien aujourd'hui mais son activité est limitée essentiellement à du dégroupage et de l'entrepôt ;
  - › le Port de Valenciennes pourrait jouer ce rôle. Situé dans l'hinterland du port d'Anvers (connexion par le fluvial) et ayant accès à une zone logistique transfrontalière étendue, avec des perspectives de développement futur (réouverture de la connexion ferroviaire Valenciennes-Mons, développement d'une plateforme trimodale Contargo, reliée au terminal de Duisbourg), il reste cependant soumis à des problèmes de gabarit et sa localisation est peut-être trop à l'est pour jouer ce rôle de rotule entre flux nord-sud et est-ouest.
  - › Marquion pourrait peut-être, sous réserve des nécessaires investissements ferroviaires est-ouest devenir cette grande plateforme multimodale ;
  - › au-delà de ces options, un autre territoire dans le triangle Valenciennes – Arras – Lille pourrait aussi être considéré.

- **pour tout le reste du territoire, il convient de privilégier le développement de zones industrielles embranchées** fer et/ou fleuve plutôt que des zones proprement logistiques. Il convient à ce titre de réquisitionner l'ensemble des sites industriels en déperdition, embranchés route, fluvial et/ou fer, mais aussi de bloquer l'artificialisation non contrôlée hors de la proximité autoroutière, fluviale et/ou ferroviaire. Les grandes plateformes logistiques développées loin de ces nœuds de transports devront être proscrites. Les hubs régionaux d'entreprises et lieux d'implantation d'entrepôts logistiques doivent se situer à proximité de ces plateformes multimodales, dans un rayon de 20-30 km. Soit le hub et la plateforme sont alors reliés par des systèmes de navettes par camion (régularité et service mutualisés à l'échelle du hub), soit les entrepôts sont directement embranchés sur la plateforme logistique multimodale par une voie ferroviaire (ITE) ou fluviale (quai).

**Bien évidemment, ces nouveaux développements, qui nous semblent absolument nécessaires au regard de l'ampleur des enjeux logistiques du territoire, ne sauraient ignorer une réflexion sur le devenir des zones logistiques existantes.**

**Enfin, la performance de l'ensemble de ce système logistique restera en grande partie tributaire de l'organisation des flux logistiques en région parisienne**, qui reste elle-même très routière et très déséquilibrée. Si la concentration des entrepôts industriels et des services logistiques à l'est de la métropole a longtemps pu se justifier par une plus grande proximité de la Francilienne avec les corridors reliant Europe du Nord et Europe du Sud, plusieurs arguments plaident pour un rééquilibrage de la filière logistique vers l'ouest francilien. Cependant, cette grande plateforme logistique multimodale à l'ouest / nord-ouest de la métropole parisienne reste encore à trouver. Achères constituerait semble-t-il un emplacement idéal à la confluence entre Seine et Oise, donc au débouché du CSNE. Cette éventuelle plateforme pourrait décharger le Port de Gennevilliers, et l'amener à se recentrer progressivement sur des activités de logistique urbaine. Le projet porté par HAROPA sur sa partie ouest est aujourd'hui limité à un port de granulats destiné à alimenter les grands chantiers de BTP de la région (Grand Paris Express, Jeux olympiques ou CSNE). Sur la partie est, le projet initial de développement d'une plateforme multimodale est aujourd'hui mis à l'arrêt<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> D'autres éventualités ont été évoquées, notamment le Port de Limay et la plateforme de Bruyères-sur-Oise. Le premier (30 hectares environ, s'ajoutant aux 120 hectares déjà opérés) semble cependant limité en extension par rapport aux possibilités que représentent les 400 hectares de foncier disponibles pour le port d'Achères. La vocation du port de Limay semble être de rester un outil industriel (en développant les éco-activités) et non pas de devenir un port de distribution car il se situe trop loin du centre urbain (80 km par le fleuve). Quant à Bruyères-sur-Oise, dont la localisation au nord du Val-d'Oise pourrait être intéressante, elle possède peu de capacités d'extensions et une liaison ferroviaire à la métropole parisienne (le projet de navette fret de Chapelle International porté par la Sogaris) qui est aujourd'hui à l'arrêt.



# 5

---



**CONCLUSION :  
UNE STRATÉGIE D'OFFRE  
DOIT SE FONDER SUR UNE  
COMPRÉHENSION DE LA  
DEMANDE**

Trop souvent nous considérons que l'offre a la capacité de générer et structurer sa propre demande, et cette conviction nous conduit à mener des politiques publiques en décalage avec la demande du client final, qu'il s'agisse d'entreprises ou de particuliers.

L'enjeu de rationalisation de la logistique et de report modal, criant pour le territoire de l'aire métropolitaine lilloise confrontée à des flux routiers de marchandises de très grande ampleur du fait de sa position stratégique au cœur de la méga-région ouest-européenne, n'échappe pas à ce travers en matière de politiques publiques. Les déclarations d'intentions sont à ce titre nombreuses de la part des décideurs publics et les différents schémas d'aménagement régionaux comme locaux ne cessent de rappeler cet objectif prioritaire depuis de nombreuses années. Il semble pourtant que les choses peinent à bouger et que les axes routiers et autoroutiers structurants sur le territoire continuent d'être saturés en grande partie par les poids lourds, posant d'importants problèmes économiques, environnementaux et de santé publique tout en aboutissant à des développements logistiques éparpillés sans stratégie ni recherche d'économies d'échelles.

Au-delà des enjeux spécifiques à chaque secteur, en particulier la grande distribution, l'agroalimentaire ou encore l'industrie, de nombreux enseignements communs ressortent sur les mécanismes dictant l'organisation par les entreprises de leurs circuits logistiques et les déterminants de leur choix modal :

- **le souhait des chargeurs de développer davantage les modes alternatifs est indéniable**, du fait de leur anticipation de contraintes croissantes sur le mode routier mais aussi pour répondre aux impératifs environnementaux ;
- **on ne saurait cependant considérer que la saturation du réseau routier existant**, ajoutée aux perspectives de massification du trafic voyageur et du trafic fret dans les prochaines décennies, **va générer un report modal automatique**. Qu'il s'agisse du ferroviaire ou du fluvial, ce dernier ne se fera que si une offre véritablement compétitive en matière d'infrastructures et de services se développe ;
- **à ce titre la croissance du e-commerce ne fera qu'augmenter les exigences des chargeurs qui devront répondre à une demande de plus en plus individualisée**, sur-mesure et exigeante en matière de délais. Si les flux finaux demeureront toujours routiers, la massification induite par cette montée du commerce en ligne sur des flux amont doit être ciblée pour le développement d'offres alternatives ;
- il convient pour cela de **se replacer à la bonne échelle, en analysant la structuration des flux logistiques, qui sont pour la plupart déjà largement transfrontaliers** et d'échelle ouest-européenne. Les infrastructures ne doivent être pensées qu'en fonction de ces flux, de la même façon que l'offre de services ne doit être développée qu'à partir d'une compréhension des besoins.

À ce titre **la France semble en retard en matière d'infrastructures et de qualité de service**. Sur ces deux plans il demeure un effet frontière très important entre la France et ses voisins européens, belge, néerlandais et allemands, qui se traduit nettement par des ruptures de charges. Même des flux potentiellement transposables sur des modes alternatifs – B2B, massifiables, routinisables voire mutualisables – passent sur la route avant la frontière française. **Il convient donc de soutenir ardemment tous les projets qui pourraient contribuer à re-tisser une continuité d'échanges entre la France et ses voisins européens** : le Canal Seine Nord Europe, la réouverture de la ligne de fret ferroviaire Valenciennes - Mons et celle du Canal Condé Pommeroeul. Outre la réalisation de ces projets structurants, il est nécessaire de se donner tous les moyens pour que ces derniers produisent leurs effets : en mettant le reste du réseau fluvial à grand gabarit, en réglant la question toujours non-résolue du tirant d'air sur le tronçon fluvial nord-sud, en développant sur le tronçon du CSNE les plateformes de Marquion et Nesle par des tronçons ferroviaires est-ouest, ou encore en poussant la France à imiter ses voisins en internalisant les coûts externes du routier.

De ces éléments il ressort enfin l'impérieuse nécessité, pour répondre à la demande des chargeurs en termes de report modal, **de mener une stratégie logistique coordonnée, au moins à l'échelle de l'aire métropolitaine lilloise**. Outre un contrôle étroit de l'artificialisation des sols par des développements logistiques pas ou peu connectés aux grands nœuds d'échanges, ceci passe par l'identification et la mobilisation du foncier économique potentiellement mobilisable et embranché sur les différents modes, qui n'est pas sans poser des défis méthodologiques et empiriques majeurs. Le travail réalisé par le Réseau Urba 8 doit désormais entrer dans phase de réflexion en matière de stratégie d'aménagement.

Pour contribuer à cette réflexion, trois grandes pistes de réalisations se dégagent.

Tout d'abord **en arrière-port de la façade littorale**, dans l'hinterland de Calais, Dunkerque et Boulogne-sur-Mer, **une arrière base logistique et portuaire** paraît pertinente pour accompagner le développement des ports de la façade littorale et pour répondre aux besoins logistiques induits par le Brexit.

Ensuite **sur la partie centrale de l'aire métropolitaine lilloise** devrait à nos yeux être développée **une méga-plateforme logistique**, vraisemblablement au sud de la métropole, qui ne semble pas pouvoir se réduire à une extension de Delta 3.

Enfin, pour tout le reste du territoire, il semble nécessaire de privilégier **le développement de zones industrielles embranchées fer et/ou fleuve plutôt que des zones proprement logistiques**. Il semble à ce titre d'une part nécessaire de réquisitionner l'ensemble des sites industriels en déperdition, embranchés route, fluvial et/ou fer, et d'autre part de bloquer l'artificialisation non contrôlée en dehors de la proximité autoroutière, fluviale et/ou ferroviaire. De manière générale, ces actions entendent participer à la structuration de tout un hinterland logistique complémentaire à celui de nos voisins d'Europe du Nord.

Nom	Prénom	Structure	Fonction
Arnault	Claire	Délégation générale au développement de l'Axe Nord	Chargée de mission
Baert	Thierry	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole	Directeur d'études
Bogaert	Carole	Agence d'urbanisme de l'Artois	Directrice Générale
Breux	Benoît	CCI de la Région Hauts-de-France	Responsable Aménagement Transport et animateur de la Fédération Norlink
Delattre	Axel	Agence d'urbanisme de l'Artois	Chargé d'études économiques
Froger	Vincent	Agence d'urbanisme de l'Artois	Directeur général adjoint
Grandclaudon	Hélène	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole	Responsable du Pôle Développement et Cooperations
Lepers	Guillaume	Agence d'urbanisme de l'Artois	Chargé d'études mobilités et transports
Molin	Christophe	Agence d'urbanisme et de développement des Pays de Saint-Omer	Directeur Général
Arzul	Guy	Voies Navigables de France Nord-Pas-de-Calais	Chef du Service Développement de la Voie d'Eau et de la communication
Bardet	Aurélien	Décathlon	Directeur logistique et approvisionnement continental
Bétrémieux	Jean	Communauté d'agglomération des Pays de Saint-Omer	Directeur Action Economique et Emploi
Carré	Maximilien	Groupe Carré	Directeur Général
Chambon	Benoît	Toyota Motor Manufacturing France	Vice-Président Corporate Affairs
Ciurlik	Jean-Pierre	Communauté d'agglomération des Pays de Saint-Omer	Directeur Général Adjoint des Services
Decocq	Christian	GERIF	Délégué
Decoupigny	Didier	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole	Directeur général
Delbeke	Marc	Port d'Anvers	Représentant en France
Dezobry	Jérôme	Société du Canal Seine Nord Europe	Président du Directoire
Foissey	Nicolas	Société coopérative agricole UNEAL	Directeur céréales
Grimomprez	Franck	Log's	Fondateur et Directeur général
Guenther	Eric	Delta 3	Directeur commercial
Lefebvre	Alain	Ports de Lille	Directeur général
Letartre	Jean-Pierre	Entreprises et Cités	Président
Merelle	Franck	Agence d'Urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque	Directeur Général
Nadal	Hervé	Mensia Conseil	Président
Riquet	Dominique	Parlement Européen	Vice-Président de la Commission Transports
Vanesse	Jérôme	Bonduelle	Directeur des opérations logistiques
Vereecke	Jean-François	Agence d'Urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque	Directeur Général Adjoint

Nota : Le calendrier académique de l'ESSEC et de la Chaire d'Economie urbaine n'a malheureusement pas permis, malgré leur accord de principe, de recueillir les avis de Laurent Desprez (Directeur du Pôle Euralogistic), Thomas Bouret (Directeur général France d'Adéo), François Dutilleul (Directeur général de Rabot-Dutilleul) et de Pierre Buchsenschutz (Secrétaire général d'Auchan).



**L'Agence de développement  
et d'urbanisme de Lille Métropole**

+33 (0)3 20 63 33 50  
agence@adu-lille-metropole.org  
Centre Europe Azur / 323 Avenue  
du Président Hoover / 59000 Lille

 [adu-lille-metropole.org](http://adu-lille-metropole.org)



**AULA**  
AGENCE D'URBANISME  
DE L'ARTOIS

**L'Agence de l'Artois**

+33 (0)3 21 56 11 42  
contact@aulartois.fr  
Centre Jean Monnet, 8 Avenue  
de Paris, 62400 Béthune

[www.aulartois.fr](http://www.aulartois.fr)