

Quel système portuaire pour le Nord-Pas-de-Calais ?

Matthieu LECUYER, Fluide/Splott – 2013

Ce quatre pages est issu d'une communication présentée lors du colloque de restitution du projet ANR-FLUIDE, 24 janvier 2013, Cité Internationale Universitaire de Paris.

Pour citer cet article, merci d'indiquer :

LECUYER, M (2013). *Quel système portuaire pour le Nord-Pas-de-Calais ?*, 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche.

Ce document n'engage que la responsabilité de son auteur

La Région Nord-Pas-de-Calais dispose du réseau fluvial régional le plus dense de France avec 680 km de canaux (10% réseau national). Il se structure selon un axe est-ouest avec le canal à grand gabarit -3000t- Dunkerque-Valenciennes aménagé dans les années 1960 et dont il s’agit d’assurer un tirant d’air de 5,25m pour permettre des convois à deux couches. En revanche les liens avec les autres bassins et régions sont calibrés à des gabarits plus limités, expliquant un « relatif isolement » (Bréard, Joignaux, 2006). Par exemple vers le bassin de la Seine, le canal du Nord, ouvert en 1964 limite l’accès à des bateaux de 400-650 tonnes. En 2010, 9,3 millions de tonnes ont été chargées ou déchargées sur ces voies navigables, chiffre atteignant 12 millions de tonnes en ajoutant les flux de transit. Ce tonnage est en hausse depuis les années 1990. Sa part modale reste en revanche très minoritaire.

1. Région/CCI : les ébauches complémentaires d’une gouvernance unifiée

En 2003, VNF répertoriait 133 sites portuaires (82 sites privés et 51 publics), du simple quai à la plate-forme multimodale. 21 d’entre eux peuvent accueillir plusieurs types de trafics dont des conteneurs. Face au poids de leurs voisins, les acteurs régionaux perçoivent tout l’intérêt de regrouper leurs forces pour peser. Mais entre la Région et les CCI, le pôle lillois et les intérêts du Valenciennois, les équilibres restent difficiles à trouver.

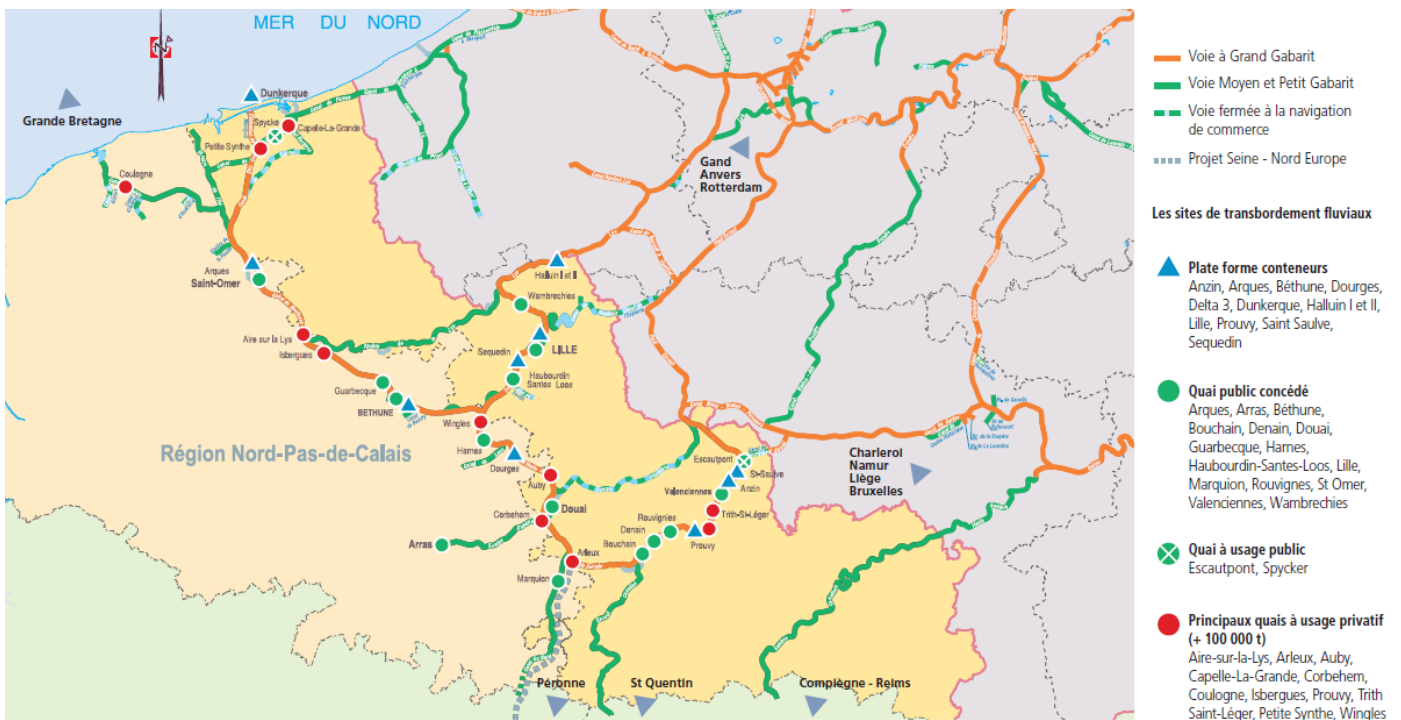


Figure 1: Typologie des principaux quais fluviaux (Source : Observatoire du Transport Fluvial en Nord-Pas-de-Calais)

En partenariat avec VNF, le Schéma Régional d’Aménagement de la Voie d’Eau de 2005 souhaite mener une politique proactive en faveur de la voie d’eau, en intervenant notamment sur le foncier bord à eau et le soutien au développement de PTF multimodales portuaires liées à des zones d’activités sur le modèle de Dourges qu’elle a porté avec d’autres collectivités

locales. La volonté d'offrir une cohérence régionale au système portuaire intérieur est présente dans de nombreuses déclarations du Conseil Régional. Rappelons que les Ports de Calais et Boulogne, l'aéroport de Lille-Lesquin et la plateforme de Dourges Delta 3 sont déjà dans le giron du Conseil Régional (Martin, 2010). Le Schéma Régional des Transports de 2006 -qui renforce l'échelon régional dans la stratégie et la planification (Bréard, Joignaux, 2006)- évoquait déjà le développement du concept d'une gouvernance unifiée au niveau régional et explique que le Nord-Pas-de-Calais ait été la première Région française à se lancer dans une tentative de transfert des ports intérieurs¹ (Stey, 2010). La demande, en cours depuis 2010, est toutefois toujours en attente de l'accord de l'Etat. D'ailleurs ce transfert peut présenter un certain nombre d'inconvénients pour VNF car le transfert se fait sans compensation financière, d'où une perte sèche des revenus des concessions (Martin, 2010). Par ailleurs la question se pose des limites physiques d'un port intérieur, en particulier en ce qui concerne les terrains industriels, un inventaire du patrimoine foncier se révélant éventuellement nécessaire (Martin, 2010, et Rapport d'observations définitives, 2006?). Enfin notons qu'il existe une différence entre le concédant et le concessionnaire, et la logique du concessionnaire - ou du gestionnaire final- peut être différente de celle de la Région (Débat Conseil Régional, 2009).

De leur côté, les CCI qui souhaitent conserver leur forte implication dans la gestion portuaire cherchent à impulser la même dynamique, mais sous leur contrôle. Les CCI qui se sont elles-mêmes mises en réseau sous la forme d'une CCIR (CCI Régionale), et qui gèrent déjà "en réseau" les ports maritimes de Calais et de Boulogne-sur-Mer (dont le concessionnaire est la CCI Côte d'Opale), expriment clairement la volonté d'aller vers une gestion unique, sous forme d'un grand port Nord de France (Schéma sectoriel, 2011). Les plans prévoient une possible gestion qui serait alors assurée par deux sociétés :

- la première autour des ports de l'axe Marquion-Dunkerque incluant la Deûle et la Lys gérée par le réseau consulaire, un opérateur fluvial et un opérateur ferroviaire de référence.
- la seconde autour des ports de l'axe Marquion-Valenciennes gérée par un syndicat mixte regroupant le réseau consulaire et les collectivités.

La création de quatre plates-formes associées au canal Seine-Nord, notamment celle de Marquion pour le Nord-Pas-de-Calais, constitue un élément moteur pour la coordination entre acteurs locaux. En effet l'Etat, VNF, Ports de Paris, Le Havre, Rouen, Dunkerque, et les collectivités locales, ont signé en 2011 un « protocole instituant une gouvernance à un double niveau », à la fois globale et locale afin d'assurer la cohérence et la complémentarité de ces plateformes entre elles, vis-à-vis de Seine-Nord, et avec le réseau portuaire existant (Schéma Sectoriel, 2011). Exclues de ce schéma, les CCI ont demandé une révision du protocole d'accord pour mieux associer la plateforme de Marquion au développement de l'ensemble des ports de la région (Dossier de presse 2011).

2. Ports de Lille, pivot contesté des systèmes coopératifs interportuaires ?

Parmi les 23 sites publics concédés se détachent deux pôles plus importants, les ports de Lille et de Valenciennes, eux-mêmes structures coopératives. Les Ports de Lille regroupent ainsi

¹ La possibilité est prévue par l'article 32 V de la loi sur « les libertés et responsabilités locales » du 13 août 2004, sauf pour les ports fluviaux d'intérêt national de Paris et Strasbourg.

une dizaine de sites². De leur côté, les Ports de Valenciennes incluent cinq ports publics dont la CCI Nord de France est concessionnaire³, et trois ports privés⁴. La coopération fonctionnelle entre certains ports fluviaux est favorisée par l'apparition de filières de transports de courtes distances comme les filières de valorisation et de transports de déchets par voie d'eau. Par exemple depuis 2003, du verre usagé est transporté entre les ports d'Halluin et de Harnes, un centre de tri sélectif a été implanté sur le port de Lille, un centre de valorisation organique (CVO) au port de Loos (transferts depuis Halluin).

Au centre du dispositif régional, Ports de Lille dispose d'une position stratégique au plan régional. Le port fluvial de Lille a été concédé par l'Etat à la CCILM (CCI de Lille Métropole) par un décret de 1935. Sa durée et son périmètre ont été étendus par de nombreux avenants (la CCILM ayant acquis de nombreux terrains intégrés par la suite dans la concession). Géré au sein d'un service particulier de la CCI, « Ports de Lille » bénéficie d'une large autonomie de gestion, bien que le président de la CCILM ait recadré partiellement l'autonomie du directeur du port de Lille depuis 2005 sur certaines décisions stratégiques comme l'achat de terrains (Rapport d'observations définitives, 2006). Le port s'étend aujourd'hui au-delà de la circonscription consulaire lilloise par le biais de contrats d'affermage, Harnes en 2000 et sa zone logistique en 2002, Marquion en 2004, enfin Arques en 2006. Ports de Lille, en endossant le rôle de « fermier », met ainsi déjà en œuvre une politique de réseau en concertation avec l'ensemble des autorités concernées⁵. Enfin, dans la perspective de réalisation du Canal Seine-Nord, Ports de Lille s'est rapproché de Port de Paris en 2004 via la création d'un GIE « Ports du Nord de la France » pour capitaliser le savoir-faire en matière de multimodalité. A noter également une participation de l'ordre de 2% dans la plateforme de Dourges Delta 3.

Une certaine rivalité anime les relations entre les ports intérieurs les plus importants, reflétant des polarités territoriales assez anciennes, entre Lille et Valenciennes. Que ce soit au sujet du tracé Seine Nord (alternative par la Lys et région Lilloise ou par Escaut et Valenciennes), avec le développement de Dourges qui aurait pu freiner la diversification vers le conteneur du port de Béthune (Débat du Conseil Régional, 2009). Un nouvel équipement comme Marquion génère à nouveau des questions relatives à la définition des aires d'influences des deux pôles. Dans ce dernier cas, il semblerait que Valenciennes puisse conserver sa fonction de relais vers les ports belges en raison d'un tirant d'air contraint pour Marquion dans ses liaisons vers le nord (Schéma Sectoriel, 2011). Les responsables des ports de Béthune et de Valenciennes (respectivement troisième et second ports intérieur régionaux), s'ils peuvent accepter une seule autorité concédante unique, ils s'opposent à la vision de la Région et du port de Lille d'un gestionnaire régional unique, arguant que la concurrence revêt des aspects positifs dans la diversité de l'offre et l'équilibre des territoires (Conférence, 2009).

3. Les liens portuaires privilégiés entre Dunkerque et Lille

Sur le principe, les pouvoirs publics encouragent l'émergence de coopérations entre ports intérieurs et ports maritimes. La réforme de 2008 a fait évoluer la gouvernance des ports : un GPM peut désormais s'investir en dehors de sa circonscription pour contribuer à son propre développement et atteindre l'objectif fixé par la loi de programmation qui prévoit un

² Halluin, Wambrechies, Marquette, Sequedin, Lille, Loos, Haubourdin, Santes, Houplin-Ancoisne, Don

³ Saint Saulve, Rouvignies, Pierres Blanches Denain, Bouchain, Quai de Valenciennes

⁴ Trith Saint léger, Prouvy, St Saulve

⁵ CCI, Communautés d'Agglomération, VNF, Département.

doublément du fret non routier dans l'hinterland des ports maritimes français d'ici 2015 (Blum, 2010). Aujourd'hui, la politique fluviale du Grand Port Maritime de Dunkerque est dynamisée par le Contrat de Progrès, signé en février 2005 entre le port de Dunkerque, l'Union Maritime et Commerciale (UMC), le Syndicat Professionnel des Entrepreneurs Maritimes (SPEM) et VNF. Ce dispositif a notamment contribué à la mise en place du projet Taxi Barge et à une meilleure coordination générale avec la voie d'eau (Simoneau, 2006). Ce contrat de progrès favorise aussi de nombreuses études, par exemple sur les filières émergentes comme la filière "véhicules" et les filières stratégiques des bassins d'activités picard et parisien. Ce dynamisme se reflète dans les chiffres puisque le Port de Dunkerque enregistre une hausse de sa part modale fluviale qui est passée de 8 % en 2005 à 14 % en 2010 (source site internet du port).

Dans les faits plusieurs indices témoignent du rapprochement ancien avec les ports intérieurs, et avec Lille en particulier. Ports de Lille et GPMD travaillent ensemble depuis les années 90s. S'ils sont géographiquement distants d'une soixantaine de km, la « pertinence du mode fluvial dépend des circonstances » (Blum, 2010). Le rapprochement s'est fait par le biais du GIE Nord Container Service (NCS) déjà évoqué. Créé à la fin des années 1990, il associe les ports de Lille et de Dunkerque dans l'organisation d'un *feeder* fluvial entre Lille, Prouvy, Dourges Delta 3 et Dunkerque, vers Le Havre, Felixstowe, Rotterdam, avec pour le but de rabattre sur Dunkerque les conteneurs asiatiques à destination du Nord - Pas-de-Calais. NCS a bénéficié de soutiens financiers publics et d'une aide européenne au titre du transport multimodal - programme PACT (Isemar, 2003). Toutefois, pendant de nombreuses années l'activité a engendré un déficit que se sont partagés les deux ports. La Chambre Régionale des Comptes pointe l'analyse de VNF « *considère que les comptes de la concession (du port de Lille) supportent à tort des déficits d'activités qui sont étrangères à son objet. Les activités d'affrètements de barges ou de gestion de lignes fluviales ne figurent en effet pas dans les statuts de la concession* ». Enfin, les frais de fonctionnement du GIE sont également supportés - à tort selon VNF-, par Ports de Lille puisqu'un GIE n'a pas de personnalité financière **indépendante (Rapport d'observations définitives, 2006)**. Ces difficultés ne sont sans doute pas étrangères au fait que ce GIE a cessé récemment de fonctionner.

En septembre 2011, le Port de Dunkerque, le Port de Lille et la plateforme de Dourges Delta 3 ont créés un autre GIE dénommé GARP (Groupement des Acteurs Régionaux Portuaires), afin de promouvoir la voie d'eau et mener des réflexions par rapport au futur Canal Seine-Nord Europe. Cela est un peu dans l'esprit du rapport du député Blum qui préconisait aux ports maritimes de Dunkerque, Le Havre, et Rouen, de coopérer au moyen d'un « plan d'action stratégique concerté avec les ports intérieurs » afin d'investir dans les futures plateformes le long du futur axe Seine Nord (Blum, 2010). Ce GIE GARP a surtout pour l'instant comme objet de favoriser une ingénierie commerciale commune, avec semble-t-il le projet de développer une identité commune à terme (site source internet Port de Dunkerque). Cela ne fait que formaliser un rapprochement commercial déjà en cours antérieurement puisque le directeur du port de Lille B. Pacory évoquait déjà dans une interview en 2010 un *marking* commun vers les ports Belges et un travail pour la mise en place liens ferroviaires et fluviaux plus efficaces (Stey, 2010)⁶.

⁶ Concernant le ferroviaire, on peut noter l'absence de ports fluviaux dans la liste des partenaires du cluster d'innovation *I-Trans Logistique et Transports Massifiés*, à laquelle participent en revanche le Port de Dunkerque et de nombreux acteurs ferroviaires régionaux. Cela soulève la question de la concurrence-complémentarité entre fluvial et fer...

Le rapprochement entre Dunkerque et Lille n'est toutefois pas institutionnalisable juridiquement, à la différence des ports séquanais (Port de Paris et les Ports de Rouen et du Havre). Ces derniers sont regroupés depuis 2009 sous la houlette du Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine (Rezenthel, 2011) qui réunit en son sein des membres des collectivités territoriales, des représentants de l'Etat, des trois ports, et des gestionnaires d'infrastructures (RFF et VNF). La loi française (article L.102-7 du Code des Ports Maritimes, loi du 04 juillet 2008) ne permet la création d'un tel Conseil de Coordination Interportuaire que pour « assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial ». La portée en est donc limitée aux Ports de Paris ou de Strasbourg en ce qui concerne les ports fluviaux, puisque ce sont les seuls à bénéficier du statut de port autonome. Le faible engagement direct des opérateurs privés maritimes dans le développement des ports fluviaux nordiste rappelle la faiblesse des volumes, alors que cette dynamique, possible depuis la réforme portuaire. Elle existe en vallée de Seine avec par exemple l'opérateur Limay Terminal (port fluvial de Limay) qui est une filiale de la Société Havraise de Gestion et de Transport (société de manutention havraise) et de la Société Coopérative de transport fluvial (Merk et al ,2011).

Enfin la stratégie dunkerquoise ne se limite pas à un partenariat avec le port de Lille. Le projet Taxi-Barge Transfrontalier, qui a vu le jour récemment avec une charte signée en juillet 2011 entre le Port de Liège, le Service public de Wallonie, le Grand Port Maritime de Dunkerque et VNF, est censé favoriser l'émergence d'une ligne fluviale de conteneurs et de caisses mobiles entre le Nord-Pas-de-Calais et la Wallonie. Ce projet sera ouvert aussi bien aux conteneurs qu'aux caisses mobiles, et connectera douze ports maritimes et fluviaux sur un axe Dunkerque-Liège, incluant des escales dans la région Nord-Pas-de-Calais. Dans une vision intégratrice, le montage en cours du projet intègre à la fois chargeurs, les opérateurs de terminaux et les institutionnels (source site port de Dunkerque).

Conclusion

L'analyse détaillée des liens entre ports fluviaux du Nord-Pas-de-Calais permet de saisir les nombreuses participations de Ports de Lille. Elle peut annoncer une étape supérieure vers la création d'une entité commune, soit sous l'égide unique de la Région ou selon le modèle de deux concessionnaires proposés par les CCI. Cela n'exclut pas les tentatives de partenariat stratégiques via le GIE, même s'il est peu actif, mis en place avec Ports de Paris. Les liens entre le port de Dunkerque et les ports intérieurs sont quand à eux plutôt de l'ordre du partenariat stratégique commercial, avec Lille comme principal partenaire. L'implication du port de Dunkerque paraît également marquée dans les plates-formes multimodales avec une implication dans la gouvernance pour la future plate-forme de Marquion. Tout le Nord-Pas-de-Calais n'a-t-il pas vocation à devenir l'avant-port « massificateur » de Dunkerque, voire de Rotterdam et d'Anvers selon le propos même du président du Conseil régional (Débat du Conseil régional, 2009) ? Les ports fluviaux du Nord-Pas-de-Calais sont donc dans une période de forts changements, au carrefour de plusieurs logiques à la fois. Le futur canal Seine-Nord participe à cette reconfiguration, avec l'innovation d'une double gouvernance « intégrée » pour les plates-formes multimodales qui l'accompagnent, et des conséquences encore mal perçues au niveau spatial pour l'ensemble de l'armature portuaire (Bréard, Joignaux, 2006).

Bibliographie

- Bohlinger P. (2008), « Les ports intérieurs peuvent jouer le rôle d'espace de décompression », entretien avec Dominique Drapier, secrétaire de l'Association Française des Ports Intérieurs, *Journal de la Marine Marchande*, 30 mai 2008.
- DOSSIER DE PRESSE (2011), « Schéma sectoriel, gestion des équipements portuaires et aéroportuaires, 21 actions des CCI pour faire du Nord-Pas-de-Calais le centre ouest européen de la logistique », CCI Région Nord-Pas-de-Calais.
- INSEE (2012), Atlas transfrontalier Tome 8 : transport et infrastructures, dernière consultation 16/03/2012.
- RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES (2006??), Chambre de Commerce de Lille Métropole – CRC Chambre régionale des Comptes.
- REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (2002), « Premiers éléments de synthèse des travaux du groupe transports des marchandises. Quelles mobilités, quels besoins de transport en Nord-Pas-de-Calais d'ici 20 ans ? », Schéma régional des transports.
- SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS (2006), « Schéma régional des transports, faire du Nord-Pas-de-Calais un hub au cœur de l'Europe », adopté en séance plénière du 22 novembre 2006, Région Nord-Pas-de-Calais, Conseil Régional.
- SCHEMA SECTORIEL (2011), « Schéma sectoriel : gestion des équipements portuaires et aéroportuaires », septembre 2011, CCI Région Nord-Pas-de-Calais.
- SRAVE (2005), « Schéma Régional d'Aménagement de la Voie d'Eau », Service navigation Nord-Pas-de-Calais.
- Stey N. (2010), « Ports de Lille à l'aube d'une nouvelle ère », *Navigation Ports et Industries*, septembre 2010, p.254-256.
- Strale M.(2008), « Les politiques de développement de la logistique dans les régions d'ancienne industrie en reconversion : une analyse comparée du Nord Pas-de-Calais et de la Wallonie », colloque ASRDLF, Rimouski, 25-27 août 2008.

Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, DurabLE)

Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.

Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales (2010/2013)



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

