

# ***SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE DU NORD-PAS-DE-CALAIS***

## ***CONTRIBUTION DE PORTS DE LILLE***

Le tableau de synthèse des orientations du Projet de Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) du Nord-Pas-de-Calais, tel qu'arrêté au 25 Août 2011 et présenté lors de la Réunion Territoriale de Concertation de Lille le 8 Novembre 2011, appelle de la part de Ports de Lille les commentaires suivants, qui se veulent une contribution à la réflexion globale sur ces importantes questions.

En tout premier lieu, nous saluons l'importance et la qualité du travail fourni pour arriver à ce premier projet. S'agissant de sujets transversaux, la sectorisation des problématiques et des solutions envisageables représentait un défi à bien des égards. Le projet parvient néanmoins à opérer une distribution cohérente des enjeux, ce dont il faut lui donner acte.

En ce qui concerne Ports de Lille, nous nous sommes plus spécifiquement intéressés au secteur « Transport de Marchandises ». 3 orientations ont été identifiées au sein de ce secteur, à savoir :

- ❖ TM1 « Favoriser les alternatives au transport routier, en développant les capacités de multimodalité et les chaînes multimodales sur le territoire régional ».
- ❖ TM2 « Poursuivre et diffuser les démarches d'amélioration de l'efficacité énergétique et de sobriété carbone engagées par les transporteurs routiers ».
- ❖ TM3 « Favoriser des formes de logistique urbaine plus efficaces énergétiquement ».

Nous souhaitons insister sur l'importance de ce secteur et sur son impact sur les sujets étudiés par le SRCAE. Comme il l'est rappelé dans la page de présentation du schéma (P 204), le Nord-Pas-de-Calais ambitionne de se présenter comme « la plateforme logistique de l'Europe du Nord-Ouest ». Il en a assurément les moyens, de par sa position géographique privilégiée, sa forte population, la puissance de son industrie, la densité de ses infrastructures, le nombre et la

qualité de ses prestataires logistiques. Si le secteur « transport de marchandises » représente 7% des émissions régionales, il porte une proportion bien plus conséquente encore du potentiel de rayonnement économique de la Région en Europe.

Il convient aussi de noter que le secteur des transports, qui intègre également le trafic des véhicules particuliers, pointe dans la Région en tant que 2<sup>ème</sup> plus gros émetteur de gaz à effet de serre (17%), derrière l'industrie (50 %). Au niveau national, il est même passé en tête, l'industrie étant proportionnellement moins développée (25% pour les transports, 20% pour l'industrie). Cette situation risque de se traduire par l'adoption de mesures plus strictes pour limiter l'hégémonie du transport routier en ce qui concerne les marchandises (part modale supérieure à 80%).

1) **ORIENTATION TM1 « Favoriser les alternatives au transport routier, en développant les capacités de multimodalité et les chaînes multimodales sur le territoire régional ».**

En tant qu'opérateur multimodal, nous ne pouvons qu'approuver cette orientation, qui recoupe d'ailleurs les volontés politiques affichées tant par l'Union Européenne que l'Etat Français et la Région Nord-Pas-de-Calais. Le Grenelle de l'Environnement y fait explicitement référence.

Force est cependant de remarquer que les objectifs fixés seront très difficiles à atteindre, notamment du fait de la crise de 2009/2010 qui a profondément affecté le transport ferroviaire. Au niveau national, la part du mode ferroviaire, qui était encore de 30% en 1984, est descendu au niveau historiquement bas de 9,9% en 2009. Dans le même temps, la route est passée de 66 à 87,8%. En 2009, la part des modes dits alternatifs, le ferroviaire et le fluvial, représentaient 12,2% du volume total transporté en France. La situation régionale est sans doute moins fortement dégradée, mais il est clair qu'avant même de conquérir des parts sur le routier par rapport à la situation en 2006, il va d'abord falloir combler le gap de la période récente...

Les ports intérieurs, au 1<sup>er</sup> rang desquels Ports de Lille, entendent jouer pleinement leur rôle pour atteindre les objectifs fixés. Nous nous étonnons d'ailleurs de constater qu'ils ne figurent pas dans la liste des « acteurs concernés en priorité » dans le tableau de la Page 206, alors qu'ils sont les pionniers du transport multimodal dans la Région et en France.

Nous identifions, en plus de ceux qui figurent dans le projet, les axes de réflexion suivants :

- ✓ **Les acteurs publics peuvent constituer un effet de levier important au travers de la rédaction des appels d'offre pour des prestations de transport.** C'est particulièrement vrai pour le transport des produits de la filière valorisation (déchets et recyclables). Ces trafics portent sur des volumes très importants, avec un nombre limité de points de chargement/déchargement. Sur de tels parcours, même avec un kilométrage limité, la voie d'eau peut jouer un rôle et assurer le transport dans des conditions nettement avantageuses sur le plan environnemental, comme le montre le transport des ordures ménagères en conteneurs par la voie fluviale entre Loos-Sequedin (CVO) et Halluin (CVE), et de transports fermentescibles dans l'autre sens. Ce trafic a évité la circulation de plus de 20.000 poids-lourds sur l'un des axes les plus saturés de la Métropole Lilloise en 2010. Pour que les solutions combinées utilisant le fluvial puissent se placer face aux prix très bas pratiqués par les transporteurs routiers, il est nécessaire que soient pris en compte les coûts externes du transport : bruit, émissions de CO<sub>2</sub>, efficacité énergétique, saturation de infrastructures, accidents... Sur tous ces critères, la voie d'eau présente un bilan nettement meilleur. Pourtant, un trafic de transport de verre usagé par la voie fluviale, entre Halluin et Wingles, portant sur 13.529 conteneurs transportés en combiné fleuve/route de Juillet 2003 à Mai 2007, a été stoppé pour être retransféré à la route pour des raisons financières. Cette solution avait pourtant permis d'éviter l'émission de 488 tonnes de CO<sub>2</sub> et la consommation de 68.133 mégajoules.
- ✓ **La mise en œuvre du report modal, si elle représente une évolution dans le comportement des acteurs du transport, reste néanmoins soumise à des impératifs financiers.** Les solutions multimodales doivent être comparables en termes de coût avec les solutions purement routières. Face à la dérégulation du marché du transport routier à l'échelle européenne, les tarifs pratiqués échappent parfois à toute logique et sont tirés vers le bas. Pour sauvegarder des solutions multimodales, qui ont vocation à s'établir dans la durée à la différence des coups (et des coûts) spot du routier, il est nécessaire de les aider financièrement dans la durée. L'internalisation des coûts externes du transport peut là encore aider à remettre les différents paramètres en perspective.

- ✓ **Une harmonisation des règles au niveau européen est absolument nécessaire, notamment au niveau des aides.** Les solutions multimodales, notamment fluviales, dans la région Nord-Pas-de-Calais sont actuellement lourdement pénalisées par un système d'aides financières accordées par la Flandre au transport ferroviaire en Belgique. Ce système, baptisé « Narcon », conduit de nombreux chargeurs à utiliser le transport ferroviaire du côté Belge de la frontière et d'acheminer par la route les conteneurs entre le point de chargement/déchargement et le terminal de Mouscron. Les externalités du transport (bruit, accidents, congestion routière, émissions de GES...) sont donc cantonnées en France, dans la région Nord-Pas-de-Calais pour des marchandises françaises qui passent par des ports étrangers (Zeebrugge et Anvers) et échappent à Dunkerque. Le niveau des aides accordées est tel qu'il annihile toute possibilité pour des solutions fluviales de se placer. Accroître la part modale du ferroviaire et du fluvial dans la Région nécessite d'obtenir la fin de ce système que l'on peut raisonnablement qualifier de « distorsion de concurrence ».
  
- ✓ **Préserver des emprises foncières pour la création de nouveaux ports.** La préservation et la valorisation du foncier en bord de canal ou embranché fer figure parmi les conditions de réussite recensées par le projet de schéma. Nous sommes parfaitement en phase sur ce point. Cela fait d'ailleurs plusieurs années que nos nouveaux contrats ou renouvellements de contrats intègrent des clauses de tonnage à réaliser par la voie d'eau sous peine de pénalités financières pour les locataires implantés bord à canal. Ceci dit, nous sommes confrontés à une raréfaction des emprises longeant les voies d'eau. S'il est clair que ce domaine doit faire l'objet d'un partage, et que de multiples acteurs s'y intéressent avec des objectifs parfois contradictoires, il ne faut pas oublier que le transfert modal, au moins pour la voie d'eau, ne peut s'opérer que par le biais des ports intérieurs. Si ces derniers ne disposent pas de réserves foncières sur lesquelles se développer, ils ne pourront répondre aux demandes pour développer le transport fluvial.

## 2) **ORIENTATION TM3 « Favoriser des formes de logistique urbaine plus efficaces énergétiquement ».**

L'une des caractéristiques de la Région Nord-Pas-de-Calais est son très fort taux d'urbanisation. La 4<sup>ème</sup> agglomération de France en constitue la capitale,

mais une liste impressionnante de villes moyennes figure à sa suite dans les palmarès des villes Françaises. Il s'agit d'une réalité qui constitue une force, mais qui pose également des défis. La distribution urbaine constitue en effet une discipline considérée comme particulièrement ardue : la logistique du dernier kilomètre.

Ports de Lille a lancé une initiative baptisée CMDU Centre Multimodal de Distribution Urbaine<sup>®</sup>, qui vise à optimiser la distribution urbaine en intégrant les modes alternatifs pour les flux amont, en massifiant les marchandises destinés aux commerces urbains (commerces traditionnels et point de vente type supérettes), en organisant la livraison sous forme mutualisée avec des modes de transport adaptés (notamment électriques) et en prenant en compte la Reverse logistique. Labellisé par l'Europe dans le cadre du programme européen Interreg IV-b « Connecting Citizen Ports 21 », ce projet présente la particularité d'avoir d'emblée pris le parti de fédérer l'ensemble des acteurs impliqués dans la distribution urbaine. C'est ainsi que s'y retrouvent les distributeurs, les logisticiens et transporteurs routiers, ferroviaires et fluviaux, les institutionnels au sens large (Ville, Communauté Urbaine, Région, CCI, ADEME...), les éditeurs de logiciels informatiques, le monde de la recherche et universitaire... L'objectif est de lancer le CMDU sur Lille fin 2013. Une « boîte à outils » est en cours de constitution afin de faciliter la transposabilité de cet équipement dans d'autres villes régionales, nationales et européennes.

Sur la base de l'expérience acquise en pilotant ce projet CMDU, nous souhaitons formuler les remarques suivantes :

- ✓ **Le développement de solutions pour la logistique urbaine est un processus long, qui requiert une expertise fine et multipolaire. De ce fait, il est extrêmement coûteux.** Des soutiens financiers devraient être mobilisables pour pouvoir soutenir les projets qui ont fait la preuve de leur sérieux. De nombreux projets ont vu le jour, qui ont avorté. Il est important de faire en sorte que des projets d'envergure associant de multiples compétences et tous les acteurs concernés, comme c'est le cas du CMDU, puissent bénéficier de concours leur permettant de se déployer. L'enjeu pour une région aussi urbanisée que le Nord-Pas-de-Calais est très important. D'ailleurs, le fait qu'une opération pilote puisse voir le jour dans la Région peut placer celle-ci en position de jouer un rôle de laboratoire au niveau national, voire Européen, sur un sujet qui intéresse toute la population et l'ensemble des acteurs politiques.

- ✓ **La plupart des villes sont situées le long d'un cours d'eau navigable. De ce fait, il ne faut pas négliger des solutions multimodales.** Le projet CMDU de Lille en a fait l'un de ses axes majeurs. Des projets menés actuellement à Paris notamment, mettent en œuvre des moyens ferroviaires (Monoprix) et fluviaux (Franprix). La distribution urbaine peut être dans les années 2010 ce que les conteneurs étaient dans les années 1990 : un domaine paraissant réservé exclusivement au transport routier et dans lequel le fluvial ne pourrait s'immiscer sérieusement ; aujourd'hui, c'est par centaines de milliers que se comptabilisent les conteneurs transportés par barges fluviales en Europe et en France.
  
- ✓ **La distribution urbaine nécessite de disposer d'espaces voués à la logistique à proximité de l'hypercentre.** En effet, l'utilisation de véhicules électriques est fortement envisagée pour la desserte finale dans pratiquement tous les projets de distribution en ville. C'est le cas aussi pour le CMDU. Si le centre de distribution est situé en zone péri-urbaine, les transports d'approche réduisent d'autant l'autonomie des véhicules et raccourcissent les tournées, sans même parler des phénomènes de congestion à l'entrée des agglomérations. Plus le centre est proche du centre, plus les véhicules peuvent être à pied d'œuvre rapidement avec une autonomie suffisante pour assurer des tournées complètes, condition essentielle pour une mutualisation et une massification satisfaisantes. Il est de ce fait important de sauvegarder des espaces à vocation logistique en centre-ville plutôt que de les reléguer en périphérie. Pour pouvoir assurer des fonctions au service de la ville, comme la distribution urbaine ou la logistique des déchets, les plateformes comme les ports doivent pouvoir conserver des emprises en centre-ville, voire en acquérir de nouvelles pour pouvoir assurer des prestations supplémentaires.