

## Le transport multimodal dans le Nord-Pas de Calais

Lieu de croisement des principaux axes de transports nord-sud et ouest-est européen, le Nord-Pas de Calais est directement connecté par la route, et le fer et l'eau aux principaux ports européens (Rotterdam, Anvers, Zeebrugge). Cette région située à proximité (moins de 300 km) des principaux centres de décision (économique et politique) européens (Londres, Paris, Bruxelles, Randstat néerlandaise, la Ruhr, etc.), dispose également de plusieurs portes d'entrées maritimes de premier ordre, en les ports de Dunkerque, de Calais et de Boulogne. La livraison du canal Seine Nord Europe, prévue pour la deuxième partie de la décennie, qui permettra de relier la Seine au réseau navigable du Nord de la France et de l'Europe, renforcera encore l'accessibilité de cette région.

Cependant, et malgré la présence de ces différentes infrastructures de transport, cette région reste avant tout un territoire de transit plus qu'un véritable centre logistique d'importance européenne.

La part des emplois nationaux en transport et logistique située en Nord-Pas de Calais (7,1% des emplois nationaux) n'est que légèrement supérieure à la proportion que présente cette région d'un point de vue démographique (6,5% de la population française) et économique (5,2% du PIB national). Elle est principalement justifiée par la présence des ports de Calais et de Dunkerque qui desservent un territoire allant au-delà de la région, et l'importance accrue de la grande distribution en région, un secteur très utilisateur des services de transport.

Les activités de transport multimodal sont par ailleurs extrêmement peu développées. Le nouveau cadre législatif faisant suite au Grenelle de l'environnement, et les aides d'incitations mises en place depuis plusieurs années en France et en Belgique, ont pour ambition le développement de chaînes de transport marchandises multi-modales afin d'accroître le mode ferré et le fluvial.

Cependant, cette étude montre qu'en raison d'une concurrence accrue des transporteurs européens (aidés par de nombreuses subventions notamment à destination des opérateurs de transport belge), et sans évolution majeure des politiques de développement de ce secteur, les activités de multi-modalité ne devraient pas ou peu se développer dans le Nord-Pas de Calais. Un investissement majeur tel que le Canal Seine Nord Europe ne pourrait avoir au final qu'un impact très faible voir nul en matière de report modal et plus largement pour le développement de cette région.

Ce constat appelle des mesures d'accompagnement à prendre rapidement parmi lesquelles :

- compléter les aides à l'UTI pour en doubler le montant semble un minimum,
- la piste de la mutualisation entre les différents modes de transport des coûts de manutention container dans les ports devrait être étudiée.

## / Des aides à la multi modalité plus importantes en Belgique qu'en France

La France et la Belgique ont mis en place plusieurs aides visant le développement du transport multimodal. Le Nord-Pas de Calais étant frontalier de la Belgique, les plateformes logistiques de cette région, et notamment celles situées à proximité des frontières sont en concurrence avec celles situées en Wallonie et en Flandres. Les aides allouées à la multi modalité des marchandises qui diffèrent dans ces deux pays, engendrent une distorsion de la concurrence entre ces plates-formes.

### **Aides française aux UTI<sup>1</sup>**

Le gouvernement français a mis en place en 2008 un régime d'aide à l'exploitation de service combiné de marchandises. Ce régime d'aide concerne les UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal situé en France continentale.

Le bénéficiaire peut être une entreprise unique ou un groupement d'entreprises. Le montant de l'aide attribuée pour chaque UTI est fixé chaque année par le ministre chargé des transports. En 2010, l'aide reçue pour chaque transbordement et par unité est de 15 euros.

### **Le dispositif NARCON**

L'état fédéral belge a mis en place une aide visant le développement du transport multimodal. Le dispositif est attribué au chargeur pour chaque transbordement d'UTI pour des transports entre deux plateformes belges ou entre infrastructure belge et l'international (Dourges, Lille). Seul l'usage du fer est subventionné à l'aller et au retour.

Cette aide fixée tous les ans par le gouvernement fédéral belge est nettement supérieure à celle allouée en France, et dépend du nombre de kilomètres parcourus :

- distance minimum parcourus 51 km
- partie fixe de l'aide 20 euros
- partie variable 0,4 euros / km

Soit pour une distance par exemple de 110 km (distance entre Anvers et la frontière française au niveau de Mouscron), une aide d'un montant de 64 euros par UTI.

Comme on peut le voir, les deux aides ne portent donc pas exactement sur la même chose. Leurs importances relatives ont cependant un impact fort en matière de localisation des activités et de bilan environnemental.

### **Des différences de pratique dans la gestion des coûts de manutention des ports belges et français**

Il convient de rajouter à la présence d'un différentiel entre les aides françaises et belges, les différences de pratiques sur les coûts de manutention des containers entre les ports français et leurs voisins du Benelux.

En effet, sur les plateformes maritimes belges, les coûts de manutention des containers sont mutualisés entre les différents modes de transports. Le chargeur paye la même somme que ce soit pour un transfert d'un container vers la route, le fer ou le fluvial.

---

<sup>1</sup> Une unité de transport intermodal (UTI) est une structure amovible, permettant le chargement et le transport de marchandises. Ce sont par exemple le transport par rail puis par route de conteneurs ou caisses mobiles.

En France, le coût diffère selon les modes de transports transféré. Cette deuxième situation pénalise les modes fluviaux et ferrés qui présente des couts de manutention plus importante que la route. Le transport par route est donc valorisé en Nord-Pas de Calais contrairement à nos voisins du Benelux.

## / Des potentiels reports de trafic de marchandises vers les plateformes multimodales et ports maritimes belges

La mise en place de ces aides de part et d'autre de la frontière avantage considérablement les plateformes multimodales belges. En effet, comme l'indique le tableau ci-dessous, il apparait beaucoup plus économique d'effectuer le report modal en Belgique qu'en France.

Par exemple, pour une marchandise provenant du port d'Anvers à destination d'un consommateur situé à Béthune, un report modal effectué à la frontière côté belge permettra l'obtention d'une aide nettement plus avantageuse que pour un transfert réalisé en France (aide de 64 euros contre 15 euros). La proximité des plateformes multimodales françaises par rapport aux consommateurs ne permet en aucun cas de compenser économiquement (coût de transport entre la plateforme logistique et le consommateur inférieur en France en raison d'une proximité plus importante) le différentiel entre ces deux aides.

**Coût d'acheminement d'un conteneur vingt pieds des ports d'Anvers vers un chargeur localisé dans le béthunois**

Trajet (aller simple)	Mode de transport et cout	Montant de l'aide à la multimodalité	Mode de transport et coût	Cout de la manutention	Coût total
Anvers - Douges - Béthune	Anvers – Douges Fluvial + 110 euros	- 15 euros	Douges - Béthune Routier + 155 euros	+ 70 euros	+ 310 euros
Anvers - Douges - Béthune	Anvers – Douges Fer + 194 euros	- 15 euros	Douges - Béthune Routier + 155 euros	+ 70 euros	+ 404 euros
Anvers - Mouscron - Béthune	Anvers - Mouscron Fer + 90 euros*	- 64 euros	Mouscron - Béthune Routier + 175 euros	+ 70 euros	+ 271 euros

Sources : CRCI Nord-Pas de Calais, Euralogistic, 2010

*Nota 1 : cet exemple intègre un coût moyen identique de manutention de l'ordre de 35 euros sur chacune des plateformes multimodales*

*Nota 2 : les valeurs inscrites au sein de ce tableau proviennent de différents opérateurs (Rail Link, Marfret, Sogetra) de transport. Il ne s'agit pas des coûts moyens proposés par les opérateurs selon les parcours et les modes de transport.*

*\*Coût estimé au regard du nombre de kilomètres entre Anvers et Mouscron et du prix kilométrique pour un conteneur en mode de transport ferroviaire.*

Au final, les prestations d'acheminement proposées par les plateformes logistiques françaises ne peuvent rivaliser avec celles de leurs homologues belges situées à proximité de la frontière pour la desserte de la très grande majorité (voire de la totalité) du Nord-Pas de Calais.

Ce différentiel peut donc très fortement nuire au développement des activités multimodales en région pour :

- l'ensemble des plateformes logistiques existantes situées en Nord-Pas de Calais (et plus particulièrement celles situées à proximité de la frontière belge - ports de Valenciennes, Delta3, Port de Lille, etc.)
- les centres logistiques en projet (notamment la plateforme logistique de Marquions)

#### **Un avantage considérable pour les infrastructures d'Anvers et de Zeebrugge au détriment des ports de Calais et de Dunkerque**

La subvention perçue pour un conteneur par le circuit port d'Anvers – plateforme multimodale de Mouscron - consommateur est de l'ordre de 64 euros pour un aller simple et de 128 euros pour un aller retour (64 euros à Mouscron, 64 euros à Anvers) contre respectivement 15 euros et 30 euros (15 euros à Dourges et 15 euros à Anvers) sur l'acheminement port de Dunkerque - Delta 3 (Dourges) – consommateur.

#### **Coût d'acheminement d'un conteneur vingt pieds des ports d'Anvers et de Dunkerque vers un chargeur localisé dans le béthunois**

Trajet (aller simple)	Mode de transport et cout	Montant de l'aide à la multimodalité	Mode de transport et cout	Coût de manutention	Coût total
Dunkerque - Dourges - Béthune	Dunkerque - Dourges Fluvial + 65 euros	- 15 euros	Dourges – Béthune Routier + 155 euros	+ 70 euros	+ 275 euros
Dunkerque - Dourges - Béthune	Dunkerque - Dourges Fer + 80 euros	- 15 euros	Dourges – Béthune Routier + 155 euros	+ 70 euros	+ 290 euros
Anvers - Mouscron - Béthune	Anvers - Mouscron Fer + 90 euros*	- 64 euros	Mouscron - Béthune Routier + 175 euros	+ 70 euros	+ 271 euros

Sources : CRCI Nord-Pas de Calais, Euralogistic, 2010

*Nota 1 : cet exemple intègre un coût moyen identique de manutention de l'ordre de 35 euros sur chacune des plateformes multimodales*

*Nota 2 : les valeurs inscrites au sein de ce tableau proviennent de différents opérateurs (Rail Link, Marfret, Sogetra) de transport. Il ne s'agit pas des coûts moyens proposés par les opérateurs selon les parcours et les modes de transport.*

*\*Coût estimé au regard du nombre de kilomètres entre Anvers et Mouscron et du prix kilométrique pour un conteneur en mode de transport ferroviaire.*

Comme l'indique le tableau ci-dessus, les aides contribuent à renforcer la compétitivité des axes de transport reliant les ports d'Anvers et de Zeebrugge aux centres routiers belges au détriment des chaînes logistiques allant du port de Dunkerque aux plateformes multimodales françaises, pouvant ainsi nuire au développement de ce terminal maritime.

Par conséquent, les grands opérateurs des transports maritimes présents sur les ports du Nord-Pas de Calais pourraient se désengager de ces structures en effectuant un report de leurs activités vers les ports d'Anvers et de Zeebrugge.

## / Vers un accroissement des défaillances des entreprises de transport et de logistique en Nord-Pas de Calais

Le report du transport modal vers les plateformes belges nuit non seulement au développement des activités multimodales mais également à l'ensemble du secteur du fret interurbain. En effet, les trafics de desserte à l'origine internes à la région (des plateformes situées en Nord-Pas de Calais vers les consommateurs) deviennent des échanges internationaux (de la plateforme belge vers les consommateurs français). Ces échanges peuvent de ce fait être réalisés plus aisément par des entreprises belges (en lien avec les plateformes logistiques) et plus généralement par des établissements européens, notamment des pays d'Europe centrale ou de l'est. En raison des salaires bien inférieurs dans ces pays, les sociétés de transport dont les sièges sociaux sont situés dans la « Nouvelle Europe » offrent des prestations à des coûts bien moindres que ceux proposés par les entreprises françaises et belges.

A moyen terme, ces reports modaux risquent d'impacter très fortement les entreprises de transports et de logistique de la région, déjà fortement touchées par la crise économique de 2008 et 2009 et dont les perspectives semblent peu encourageantes pour 2010<sup>2</sup>, et engendrer une très forte hausse des défaillances d'entreprises.

## / Un bilan environnemental dégradé

En raison du différentiel des aides existantes entre la France et la Belgique, la logique de localisation des plateformes multimodales à proximité des consommateurs est affectée, on observe un report des trafics vers des infrastructures situées en Belgique, engendrant un accroissement des distances de transport par le mode routier, et par conséquent une accentuation des phénomènes d'engorgement des axes routiers en Région.

Cet écart de valeurs entre les aides allouées de part et d'autre de la frontière a donc par ses effets indirects un bilan environnemental plus négatif.

Par exemple, pour le port de Lille, l'impact de ces aides a engendré un report de 11,7 millions de tonne/km/an<sup>3</sup> vers le mode routier au détriment du mode fluvial, soit en prenant un coefficient de 50g de CO<sub>2</sub> par tonne/km, près de 600 tonnes de CO<sub>2</sub> supplémentaires générées par an.

### **Une région fortement impactée par les nouvelles réglementations « environnementales »<sup>4</sup>**

Le Nord – Pas de Calais par son caractère frontalier, sera très impacté par la mise en place d'une EcoTaxe sur les poids lourds<sup>5</sup>. En effet, le décalage dans le temps, entre la mise en place de la taxe en France et en Belgique, risque d'entraîner un report de trafic important vers le réseau routier belge à partir des Ports de Calais et Dunkerque, mais également un report du transmanche vers les Ports Belges.

---

<sup>2</sup> Bilan 2009 et perspectives 2010 : l'opinion des chefs d'entreprise. Horizon-éco février 2010, CRCI Nord - Pas de Calais.

<sup>3</sup> Base 2008, source : port de Lille, 2008

<sup>4</sup> Les prévisions des entreprises de transport et de logistique pour 2010 sur l'ensemble des indicateurs de performance (chiffre d'affaires, rentabilité, investissements) sont peu encourageantes. (Source : Etude CRCI – FNTR, Transport logistique, nouveaux enjeux, nouvelles stratégies, novembre 2009 et enquête conjoncture CRCI).

<sup>5</sup> Motion Ecotaxe Poids lourds, votée en Bureau CRCI le 4 février 2010.

L'application de cette taxe risque de dégrader davantage cette filière déjà fortement touchée par la crise.

## / Développer un cadre durable pour les activités de transport et de logistique

Comme nous l'avons vu, les situations en matière d'aides et de législation de part et d'autre de la frontière franco-belge auront un impact considérable sur les filières de transport et de logistique en France sans pour autant réduire l'impact environnemental lié au trafic de marchandises.

De plus et malgré ces différentes aides, les transports combinés fer/route et fluvial/route ne sont pas compétitifs économiquement aujourd'hui par rapport au tout routier. Pour exemple, le coût estimé d'un transport de conteneur d'Anvers à destination de l'agglomération lilloise (CRT Lesquin) en mode routier pour un aller retour se situe entre 330 et 380 euros, contre 470 euros pour une chaîne logistique (aller retour) intégrant le mode fluvial entre Anvers et le port de Lille et le routier entre le port de Lille et le CRT de Lesquin.<sup>6</sup>

Le développement de la multimodalité et des flux de déplacement de marchandises par les autres modes que la route, ne se fera qu'en diminuant les coûts de ces types de transport ; réduction pouvant se faire soit :

- **par un investissement massif dans les infrastructures fluviales, ferroviaires et les plateformes multimodales.**

Ces investissements doivent permettre d'accroître la rentabilité des modes de transport fluviaux et ferrés (relèvement des ponts à une hauteur de 7,15 m, voire 9,10 m comme en Belgique permettant le passage de bateaux contenant trois hauteurs de conteneurs, etc.) et des activités de multimodalité (développer l'innovation dans ce domaine pour diminuer les coûts d'usage), et ainsi réduire le coût de la navigation.

- **Par la mise en place en France et en Belgique d'une nouvelle politique d'aides spécifiques à la multimodalité.**

L'Union Européenne autorise les collectivités locales à aider économiquement les activités de transbordement. Le problème du différentiel entre les montants des dispositifs NARCON et UTI spécifique à la France pourrait être amoindri par l'application d'une aide supplémentaire de l'ordre de 15 euros (soit un doublement de l'aide à l'UTI actuelle). Une telle aide ne résoudrait pas entièrement le problème (toujours la différence entre les coûts de manutention-montant des aides NARCON) mais diminuerait fortement les effets négatifs pour la région (développés ci-avant).

L'application d'une aide de 49 euros supplémentaires (montant du différentiel entre le dispositif NARCON pour 110 km, la distance moyenne entre Anvers et la frontière française, et les aides à l'UTI) à destination des conteneurs transbordés sur la région Nord-Pas de Calais, représenterait un montant total de plus de 4,15 millions d'euros supplémentaires par an (on estime à 85 000 le nombre de conteneurs transbordés en Nord-Pas de Calais en 2009) en absence d'évolution du nombre de transbordements ; une somme certes importante mais à mettre en perspective avec le maintien en région d'une part non négligeable des 45.000 emplois dans le domaine du transport et de la logistique. Dans ce contexte, et tout comme pour l'écotaxe poids lourds ou la taxe carbone, une concertation (harmonisation ?) des fiscalités entre régions voisines à l'intérieur de l'Europe semble une nécessité.

---

<sup>6</sup> Source : Port de Lille, 2008

La mise en place d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire durable associant systématiquement la localisation des zones de développement économique, la localisation des zones résidentielles, et les modes de transports collectifs est également nécessaire pour le développement des modes de déplacements alternatifs à la route.

Par ailleurs, les nouvelles réglementations en matière d'aménagement ne permettant qu'un développement limité de nouvelles infrastructures routières, les grands axes routiers régionaux, sans évolutions majeures des politiques relatives au transport multimodal, continueront à être congestionnés par un trafic intérieur et de transit international.

Document de travail