



RIVERDATING

1^{er} & 2 DECEMBRE 2015

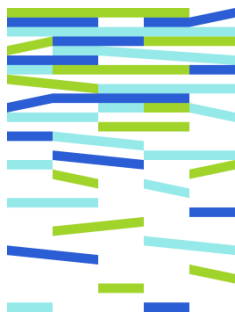
LILLE – Grand Palais

Contacts presse :
VNF
Direction de la communication
Audrey Saily
T. 03 21 63 29 66
audrey.saily@vnf.fr

Agence Confluence
Blandine Guyon
T. 01 40 07 98 27
blandine.guyon@confluence.fr

Sommaire

- **Communiqué de presse**
..... P. 3
- **Programme**
..... P. 5
- **Chiffres du transport fluvial sur les 9 premiers mois de l'année**
..... P. 7
- **VNF soutient le report modal**
..... P. 11
- **La Direction NPDC de VNF : partenaire du développement du territoire local**
..... P. 14
- **Les partenaires de Riverdating**
..... P. 17



VNF vous donne rendez-vous à Riverdating les 1^{er} et 2 décembre à Lille !

Pour la 8^{ème} année consécutive, Riverdating réunira les 1^{er} et 2 décembre prochains à Lille les acteurs clés du transport fluvial européen et des solutions logistiques innovantes.

Organisé par Voies navigables de France (VNF) avec le soutien des Ports de Lille, du Grand Port Maritime de Dunkerque, des Ports de Valenciennes, du Port de Béthune/Beuvry, du Service public de Wallonie et de l'administration gestionnaire des voies navigables flamande, Riverdating propose aux chargeurs d'optimiser leur logistique en leur permettant de rencontrer, lors de rendez-vous d'affaires individuels et ciblés, les acteurs majeurs de la logistique fluviale.

Depuis sa création il y a 8 ans, Riverdating est devenu le rendez-vous sectoriel européen incontournable de promotion du transport fluvial, en plaçant la réponse fluviale comme la meilleure face aux enjeux de compétitivité et d'innovation des modes de transport.

Les participants issus de toute l'Europe, déjà clients ou non du transport fluvial, partagent un même objectif : **accroître la performance et la compétitivité de leur chaîne de transport en utilisant le transport fluvial.**

Au cœur de la région Nord-Pas-de-Calais, Lille, qui accueille cette année l'événement, bénéficie d'un emplacement stratégique au cœur des liaisons européennes fluviales.

« Le regain d'intérêt des acteurs économiques pour les nombreux avantages du transport fluvial confirme que ce mode de transport est ancré dans l'avenir, particulièrement au regard des enjeux environnementaux actuels. Riverdating, qui se déroule en même temps que la COP 21, est une formidable occasion de valoriser le rôle majeur que jouent les fleuves dans la lutte contre le changement climatique. En organisant cet événement, VNF donne au fluvial une vitrine et une tribune européenne » déclare Marc Papinutti, Directeur général de VNF.

ENJEUX DE L'ÉVÉNEMENT

Riverdating répond à un triple objectif :

- permettre aux acteurs de se rencontrer et d'échanger de l'information à plus grande échelle,
- offrir aux opérateurs une vitrine pour exposer leur savoir-faire et proposer des solutions adaptées aux problématiques des chargeurs,
- développer de nouveaux contacts par la création de partenariats entre opérateurs et transporteurs.

A QUI S'ADRESSE RIVERDATING ?

Venant de toute l'Europe, déjà clients ou non du transport fluvial, les participants ont tous en commun cette même volonté : accroître la performance et la compétitivité de leur flux logistique en utilisant le mode fluvial.

Chargeurs :

- Directeurs logistiques
- Responsables des flux
- Acheteurs en transport
- Décideurs et acteurs du développement durable

Prestataires :

- Opérateurs de transport combiné fluvial
- Transporteurs fluviaux, commissionnaires de transport, groupes logistiques
- Affréteurs et courtiers fluviaux
- Gestionnaires d'infrastructures, de ports maritimes et intérieurs
- Entreprises de manutention et fabricants d'équipements de manutention
- Groupements et associations de transport multimodal
- Fournisseurs de solutions informatiques dédiées au transport

Chiffres clefs de l'évènement

700 participants
Plus de 4000 rendez-vous d'affaires
5 conférences thématiques
1 remise de Trophée
1 signature de partenariat
10 conférences flash

www.vnf.fr

www.river-dating.com



Programme de l'évènement

Conférences thématiques, présentations flash, et signature de la convention VNF / Veolia rythmeront l'évènement. Le trophée 2015 Riverdating viendra récompenser une initiative globale en faveur du développement du transport fluvial. Programme !

MARDI 1^{ER} DECEMBRE 2015

- | | |
|--|--|
| 10h-11h | La logistique bimodale fer-flleuve entre les Pays-Bas et la France |
| <i>Conférence</i> | <i>Peter ten Broek, Port de Rotterdam
Martijn Elbers de Shuttlewise</i> |
| 12h | Signature Convention de partenariat entre VNF et VEOLIA visant à unir leurs efforts pour permettre à Veolia de développer l'acheminement de ses marchandises par la voie d'eau. Dans cet accord, Veolia prévoit d'augmenter de 50% son trafic fluvial dans les 5 ans à venir. |
| <i>Signature Convention de partenariat</i> | <i>Marc Papinutti, Directeur général de VNF
Bernard Harambillet Directeur général de l'activité recyclage et valorisation des déchets de Veolia</i> |
| 15h – 15h45 | Le futur chantier du canal Seine-Nord Europe
Organisation logistique et approvisionnement du chantier |
| <i>Conférence</i> | <i>Didier Léandri Président de TFF (Transporteurs fluviaux de France) et d'EBU (European Barge Union)
Christine Morel, Présidente de la commission fluviale de TLF (Transport et Logistique de France)
Jacques De Villeneuve, Président d'EUROSEINE, (Union de coopératives)
Bruno Huvelin, Directeur Régional de CEMEX et président de l'UNICEM Ile-de-France</i> |
| 15h45 – 16h30 | Le système logistique des grands lacs nord-américains et du Saint-Laurent
« The St. Lawrence Seaway Management Corporation » qui gère la voie d'eau reliant les grands lacs nord-américains au fleuve Saint-Laurent et à la mer |
| <i>Conférence</i> | |

MERCREDI 2 DECEMBRE 2015

- 09h-10h** **Procédures et formalités douanières fluvio-maritimes**
Conférence
Présentation de l'offre d'accompagnement et de simplification des procédures douanières
Laurence Detrait, Direction régionale des Douanes de Lille
Corinne Secember-Fournier, Direction régionale des Douanes de Lille
- 10h30 – 11h30** **Les enjeux et avantages du fluvial dans les chaînes logistiques de la grande distribution**
Conférence
François Soulet de Brugière, Président du conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Dunkerque
Denis Demailly, Directeur commercial de Ports de Lille
Gilbert Bredel, Managing Director de Contargo
Olivier Richard, Responsable Transport International, SRS Auchan
- 12h00** **Remise du Trophée Riverdating 2015 récompensant une initiative globale en faveur du développement du transport fluvial**
Remise du Trophée Riverdating
Guillaume Dury, Directeur de la Direction du développement de VNF

PRESENTATIONS FLASH DURANT LES 2 JOURS

Mardi 1^{er} décembre

- 10h00** **Le port fluvial de Béthune poursuit son développement** - *CCI Artois*
- 11h00** **L'offre conteneurisée du Port de Dunkerque** - *Grand Port Maritime de Dunkerque*
- 11h30** **Les outils de financement mobilisables sur la flotte en Europe** - *Entreprendre pour le Fluvial*
- 14h00** **Les voies Wallonnes : tournées vers l'avenir** - *Service Public de Wallonie*
- 16h00** **Box on Way, plate-forme collaborative permettant de donner une visibilité aux chargeurs des disponibilités actuelles et à venir des conteneurs** - *Box on Way*

Mercredi 2 décembre

- 10h00** **Box on Way, plate-forme collaborative permettant de donner une visibilité aux chargeurs des disponibilités actuelles et à venir des conteneurs** - *Box on Way*
- 10h30** **Seine-Escaut en Flandre** - *Wenz*
- 11h00** **La réouverture à la navigation du Val de Sambre** - *Val de Sambre*
- 14h00** **Le service Promovan** - *VNF DT Rhône-Saône*
- 15h00** **Présentation du simulateur de conduite de navigation fluviale** - *VNF DT Rhône-Saône*



Chiffres du transport fluvial sur les 9 premiers mois de l'année

NIVEAU NATIONAL

1. EVOLUTION GENERALE DES FLUX

A l'issue du 3^{ème} trimestre, la situation du fluvial est favorable, en hausse de 0,7 %. La forte conjoncture du secteur céréalier soutient l'activité et permet aux trafics de ce secteur de progresser de 22 % depuis le début d'année, par comparaison avec la même période de 2014.

Les transports de conteneurs, mesuré à la fin des 9 premiers mois sont en légère contraction (-1,5 %). Le trafic atteint sur cette première moitié de l'année plus de 412 000 EVP transportés.

D'une manière générale, on observe un très bon niveau des échanges avec les autres pays européens, tant pour les importations (+ 2,2 %) que les exportations (+ 4 %).

Trafics à l'issue des 9 premiers mois de l'année 2015 et évolutions.

	Millions de tonnes	Variation 9m2015 / 9m2014	Millions de t-km	Variation 9m2015 / 9m2014
Importations	8,6	-5,5%	1028,9	+2,2%
Exportations	12,1	+3,5%	1205,0	+4,0%
Intérieur	20,2	-2,9%	3504,4	-0,9%
TOTAL fluvial (hors transit rhénan)	40,9	-1,7%	5738,3	+0,7%
Fluvio-maritime	1,6	-26,6%	158,2	-24,0%
TOTAL (hors transit rhénan)	42,5	-3,0%	5 896,5	-0,2%

2. EVOLUTION DES TRAFICS PAR FILIERE

	Millions de tonnes	Variation 9m2015 / 9m2014	Millions de t-km	Variation 9m2015 / 9m2014
Filière agroalimentaire	11,4	+15,5%	1 997,7	+22,0%
Filière énergie	5,1	-8,4%	664,2	-3,5%
Filière métallurgique	3,5	-3,3%	532,9	-2,7%
Filière matériaux de construction	14,5	-7,0%	1 477,7	-11,7%
Filière sel	0,1	-19,5%	37,9	-23,2%
Filière chimique, engrais	2,8	-13,4%	427,1	-10,1%
Conteneurs, colis lourds et véhicules	3,5	-2,9%	600,8	-4,5%
TOTAL fluvial (hors transit rhénan)	40,9	-1,7%	5 738,3	+0,7%

La stabilité générale du trafic fluvial dépend essentiellement du dynamisme des transports de céréales qui, dans le prolongement du 1^{er} semestre, restent le marché phare du mode avec une progression significative de 22% en un an. Ce secteur à lui seul représente désormais plus du tiers du trafic total exprimé en t-km. La performance de ce résultat s'inscrit dans un contexte particulièrement favorable de la filière agroalimentaire.

La baisse des échanges de matériaux de construction (-11,7 % contre - 9,3 % sur 6 mois) s'amplifie. Cette situation s'observe sur la Seine, le Nord-Pas-de-Calais et le bassin mosellan. Sur la Seine, le recul d'activité est essentiellement concentré sur les flux d'une part, au départ de la Seine-aval (notamment Bernières et Poses) et d'autre part au départ du port de La Fère sur le canal de la Sambre à l'Oise (- 47% en tonnage).

Le trafic de produits manufacturés (conteneurs, colis lourds) est désormais en repli. La situation est variable selon les bassins, de + 13,8% en tonnes sur le réseau nord à - 7,7 % sur le Rhin. A noter la consolidation du trafic de conteneurs sur la Moselle.

3. EVOLUTION DES TRAFICS PAR BASSIN DE NAVIGATION

	Millions de tonnes	Variation 9m2015 / 9m2014	Millions de t-km	Variation 9m2015 / 9m2014
Nord-Pas-de-Calais	6,9	+5,8%	705,7	+6,3%
Seine - Oise	15,6	-2,3%	2 982,2	-0,7%
Moselle	5,3	-13,4%	402,4	-6,6%
Rhône - Saône	4,0	-3,8%	949,3	+0,1%
Port français du Rhin (hors transit rhénan)	9,9	+4,0%	877,0	+8,7%

Le bassin Nord-Pas-de-Calais affiche une évolution positive par rapport aux neuf premiers mois de l'année 2014 : + 6,3%.

4. EVOLUTION DES TRAFICS DE CONTENEURS PAR BASSIN DE NAVIGATION

Les trafics de conteneurs mesurés en « boîtes équivalentes vingt pieds » (EVP) sont les suivants à l'issue des 9 premiers mois de 2015 :

	Trafic 9 mois 2015 (EVP)	Variation 9 mois 2015 / 9 mois 2014
Seine – Oise (<i>provisoire</i>)	161 400	-6,0 %
Ports français du Rhin	110 800	-6,3 %
Rhône - Saône	76 200	+ 1,0 %
Nord – Pas-de-Calais	58 500	+ 10,3 %
Moselle	5 200	NS
TOTAL (hors transit rhéna)	412 000	-1,5 %

La légère baisse du trafic de conteneurs au niveau national repose en grande partie sur la réduction du trafic sur le bassin de la Seine. Cette situation est liée à la réorganisation que connaît aujourd'hui cette activité au Port du Havre. Au contraire, il faut noter une augmentation importante du trafic sur le Nord-Pas-de-Calais.

Enfin, l'activité de la ligne de transport de conteneurs sur la Moselle ouverte en mars 2014 est consolidée.

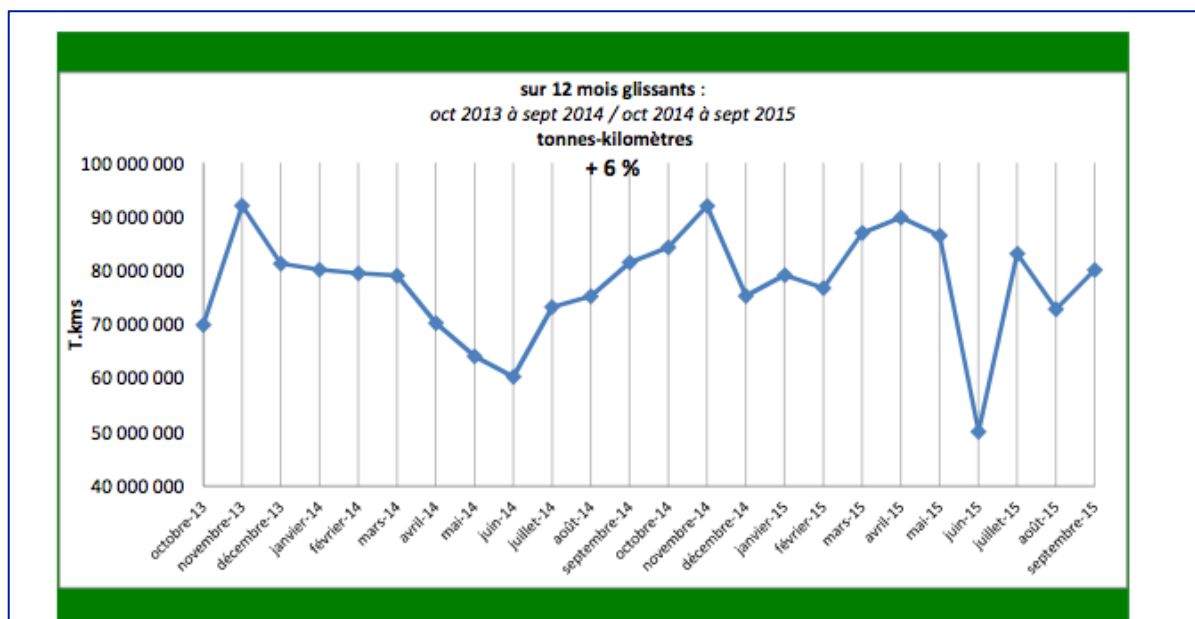
NIVEAU BASSIN NORD-PAS-DE-CALAIS

De bons résultats pour le fret fluvial sur le bassin Nord-Pas-De-Calais avec, sur les neuf premiers mois de l'année, une hausse globale de 6,3% en Tonnes-Kilomètre. Cette tendance à la hausse est liée notamment au boom de la filière céréales.

Les trafics agroalimentaires ont augmenté de 27% en tonnes et de 37% en tonnes-kilomètres en cumulé pour les 9 premiers mois de 2015 par rapport aux 9 premiers mois de l'année 2014.

Les conteneurs se portent également bien (+9%), tant grâce aux lignes déchets de la Métropole Européenne de Lille (Loos-Halluin +8%) que les lignes de conteneurs d'origine maritime (+9%).

Ces tendances à la hausse sont également le fruit de la mise en place d'études sectorielles par VNF et l'ensemble des parties-prenantes pour anticiper les besoins et optimiser ainsi le potentiel de développement de chaque filière.



**Evolution ventilée par type de marchandises en t et tkm
cumul 9 mois 2015 / cumul 9 mois 2014**

	Tonnes			Tonnes-kilomètres		
	2014	2015	%	2014	2015	%
Agroalimentaire	2 203 491	2 790 080	27	217 217 921	296 545 507	37
Produits agricoles	1 620 809	2 213 541	37	171 791 828	255 096 406	48
Denrées alimentaires	582 682	576 539	-1	45 426 093	41 449 101	-9
Energétique	512 430	476 296	-7	72 763 414	71 176 763	-2
Combustibles minéraux	294 147	249 781	-15	47 635 959	44 734 458	-6
Produits pétroliers	218 283	226 515	4	25 127 455	26 442 305	5
Métallurgique	1 207 271	1 161 389	-4	127 606 706	123 679 225	-3
Minerais, déchets métallurgie	777 459	754 067	-3	72 495 531	73 268 855	1
Produits métallurgiques	429 812	407 322	-5	55 111 175	50 410 370	-9
Matér. de const. (BTP)	1 479 960	1 189 794	-20	183 997 410	144 899 038	-21
Engrais	385 804	427 236	11	22 790 459	22 983 557	1
Produits chimiques	298 606	358 800	20	22 235 188	26 012 633	17
Objets manufacturés	423 682	482 216	14	16 940 057	20 355 060	20
TOTAL	6 511 244	6 885 811	6	663 551 155	705 651 783	6



VNF soutient le report modal

Face aux exigences exprimées par l'opinion publique en matière environnementale et à la saturation des routes et autoroutes, la voie d'eau apparaît comme une alternative durable. Le report modal est un enjeu majeur pour le secteur des transports et plus largement pour la compétitivité économique de notre pays. **VNF y prend toute sa part en conduisant des actions concrètes pour favoriser le recours au transport fluvial que cela soit auprès des entreprises et des industries ou des opérateurs du transport et de la logistique.**

Pour renforcer l'attractivité économique du transport fluvial, VNF facilite les partenariats avec l'ensemble des acteurs et accompagne le report modal vers le fluvial. L'établissement contractualise avec les professionnels du monde logistique et industriel et avec ceux de la grande distribution, soucieux d'optimiser les chaînes d'approvisionnement de leurs filières.

1. VNF A INITIE DEUX PLANS D'AIDES POUR FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL

Le PARM (Plan d'aide au report modal) accompagne les chargeurs et les logisticiens en participant financièrement aux études de logistique fluviale, aux expérimentations fluviales et à l'installation d'outillages de manutention. Une enveloppe globale de 14 millions d'euros a été programmée sur la période 2013-2017.

Plusieurs types d'aides sont éligibles : études logistiques, expérimentations, outillages de manutention.

Le PAMI (Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation de la flotte) 2013-2017 a pour objectif d'adapter la flotte existante aux besoins logistiques des chargeurs et aux exigences environnementales. Une enveloppe globale de 22,5 millions d'euros financée conjointement par l'Etat, VNF et les collectivités locales le cas échéant a été programmée pour cinq années. Approuvé par la Commission européenne en 2013, il présente déjà un bilan encourageant avec 3,1 millions d'euros d'aides versées par VNF en 2014.

Quatre volets d'aides composent ce plan : moderniser la flotte et conforter le transport fluvial sur le plan environnemental ; encourager l'adaptation de la cale à l'émergence de nouveaux trafics ; soutenir la création et le développement des entreprises de transport fluvial ; promouvoir l'innovation.

2. VNF ENCOURAGE DE NOMBREUSES INITIATIVES SUR L'ENSEMBLE DES TERRITOIRES FLUVIAUX

Focus sur trois exemples d'actualité :

Création d'un quai de déchargement pour les éoliennes dans les Ardennes

La filière éolienne est en plein essor ! En Europe, l'électricité éolienne représente 6,3 % de la consommation d'énergie et l'objectif européen est de passer à plus de 30 % en 2050. C'est une filière industrielle en devenir mais déjà très structurée. L'implantation de sites éoliens terrestres n'est pas une chose simple en raison d'une réglementation stricte. Cette filière a besoin d'accompagnement, notamment dans la recherche de sites d'implantation et l'optimisation logistique.

VNF apporte son aide en mettant à disposition ses outils facilitant la prise de décision, sa connaissance du réseau, ses moyens d'action sur le terrain afin de trouver des solutions par voie d'eau, évitant ainsi de nombreux convois routiers en identifiant des sites d'embarquement, de débarquement, mais aussi en assurant la mise en relation avec les professionnels de la logistique fluviale.

Ce développement de l'énergie éolienne est particulièrement fort dans la région Champagne-Ardenne (+ 36 % par rapport à 2013). Afin d'anticiper cette évolution, Réseau de Transport d'Electricité a décidé en 2011 l'extension d'un poste de transformation électrique à Seuil dans les Ardennes afin d'augmenter les capacités de raccordement au réseau électrique en prévision notamment du développement de la production éolienne dans les environs.

VNF a été interrogé en 2013 sur la possibilité de décharger ce transformateur sur le canal des Ardennes. Cependant, il n'existait pas de quai colis lourds disponible sur le secteur. Les seuls quais pouvant répondre aux contraintes sont des quais gérés par des coopératives agricoles. Après prise de contact avec les différents exploitants, le site finalement retenu a été Ambly-Fleury, géré par le Groupe VIVESCIA (groupe coopératif agro-industriel, spécialisé dans la production et la transformation des matières végétales) qui a accepté que des travaux soient réalisés sur son quai. Après une semaine de travaux, le déchargement a eu lieu en février 2015.

Un bel exemple de report modal dans le domaine des transports exceptionnels qui renforce la compétitivité de la filière éolienne et les marchés de la logistique fluviale !

Création d'une ligne régulière de conteneurs sur la Moselle en direction de la mer du Nord

Depuis 2012, dans le cadre de plusieurs CPER Etat-Région, 27,9 millions d'euros, cofinancés par l'Etat et l'ensemble des acteurs publics lorrains ont été investis pour mettre en place les conditions nécessaires à une liaison régulière de conteneurs sur la Moselle en direction de la mer du Nord.

Ce projet passait par la création d'une plate-forme multimodale multi-sites à l'échelle de la Lorraine fédérant 3 des 4 ports publics de la Moselle (Thionville-Illange, Nouveau Port de Metz et Nancy-Frouard).

La Moselle était jusqu'alors dédiée au transport de vrac et de colis lourds. Or le trafic fluvial de conteneurs constitue pour toutes les voies d'eau un vecteur de développement important. Le projet avait donc pour objectif de permettre à la rivière Moselle de bénéficier d'un outil multimodal performant renforçant l'attractivité économique de la Lorraine et la place du transport fluvial dans cette région.

Après plusieurs années d'études puis de travaux et un essai avec 134 conteneurs remplis de céréales vers la Chine en octobre 2012, **la ligne a été lancée définitivement en avril 2014**. Cette nouvelle ligne sur la Moselle relie aujourd'hui Metz et toute la Lorraine à l'ensemble des ports de la mer du Nord (Zeebrugge, Anvers ou Rotterdam) en cinq jours maximum.

Afin d'offrir la qualité de service attendue avec la possibilité d'atteindre tous les terminaux maritimes tout en conservant la régularité nécessaire, un hub a été mis en place à Bonn pour transborder les conteneurs sur l'un des 50 départs hebdomadaires offerts par ce port rhénan. Cette opération est totalement transparente pour l'utilisateur de la ligne.

Ce service de transport est assuré par Multi Modal Shuttel (MMS), entité constituée à cet effet par la Société des Ports de Moselle, filiale de la CCI de Moselle, et d'autres partenaires.

Après avoir transporté 1900 **conteneurs EVP en 2014** (Equivalent Vingt Pieds, mesure standard pour compter le nombre de conteneurs), **la ligne poursuit son développement avec 5733 EVP transportés au cours des 10 premiers mois de l'année 2015 via la mise en place d'une deuxième rotation hebdomadaire sur des bateaux pouvant atteindre 135 mètres.**

Encourager la mutualisation des THC

La question des coûts de manutention dans les grands ports maritimes appelés THC (Terminal Handling Charges) est un enjeu clef lié au développement et à la compétitivité du fluvial.

En France, contrairement au Benelux ou en Allemagne par exemple, les coûts de chargement et de déchargement des conteneurs liés au fluvial ne sont pas inclus dans la facture finale destinée au client contrairement à la route et au fer. Ces coûts sont directement payés en sus par l'opérateur fluvial qui les inclut dans le prix de sa propre prestation, ce qui contribue à rendre le transport fluvial plus cher. Au Benelux et en Allemagne, la « mutualisation » de ces coûts fait pourtant partie intégrante du système logistique. Nous sommes donc face à une situation fortement préjudiciable aux ports français et au transport fluvial.

VNF se mobilise sur cette question depuis longtemps aux côtés notamment des ports maritimes. La solution consisterait en la mutualisation de ces coûts supplémentaires sur tous les conteneurs en entrée / sortie des terminaux maritimes afin de restaurer une égalité de traitement économique entre les différents modes terrestres sans créer de surcoûts pour les clients.

Des expérimentations sont actuellement en cours en partenariat avec le Grand Port Maritime de Dunkerque sur le modèle des grands ports du nord de l'Europe où les THC sont mutualisés.

Plusieurs ateliers de travail avec le ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie ont d'ailleurs eu lieu sur cette question. Il est important que les ports se mobilisent aux côtés de VNF pour faire aboutir ce projet de mutualisation afin de renforcer la compétitivité du transport fluvial à l'image des grands ports du nord de l'Europe.

Ces travaux laissent espérer un avenir prometteur pour le secteur fluvial, alternative indispensable au transport routier.



Dossier de presse
Béthune, 27 novembre 2015

La Direction Nord-Pas-de-Calais de VNF : partenaire du développement du territoire local

Les Directions Territoriales de VNF jouent un rôle primordial au quotidien aux côtés des collectivités et des acteurs locaux pour faire du fluvial un enjeu majeur au service du territoire.

Au quotidien, pour la Direction Territoriale Nord Pas de Calais, ce sont 530 agents VNF qui font de leur passion, de leur métier, une des clés de la réussite de la troisième révolution industrielle, celle du développement durable du fluvial, en tant que transport alternatif.

Particulièrement dans une région située au cœur de l'Europe fluviale et qui sera un maillon important de la future liaison Seine-Escaut. Preuve en est, le trafic fluvial affiche une hausse constante depuis 10 ans dans la région.

Parmi les grands chantiers mis en place et à venir :

VNF favorise le développement des ports fluviaux : le contrat de progrès VNF / GPMD fête ses 10 ans

En 2005, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), l'Union Maritime et Commerciale et VNF signait un contrat de progrès.

Dans le cadre de ce contrat, et en l'espace de sept ans, les **pré et post acheminements fluviaux au port de Dunkerque ont augmenté de + de 80% par rapport à 2004** pour presque 3 millions de tonnes de marchandises en 2012, faisant du GPMD le 1^{er} port fluvial de la région Nord-Pas-de-Calais. Ce contrat a été renouvelé et élargi le 8 avril 2013 pour la période 2013-2017 avec un nouveau signataire, la Communauté urbaine de Dunkerque.

4 nouveaux axes de travail ont été définis par ce contrat de progrès :

- accroître l'attractivité globale de l'offre fluviale du territoire
- développer l'offre de transport pour le conteneur et les nouvelles filières
- soutenir l'aménagement de la voie d'eau dans l'agglomération dunkerquoise
- mener des actions conjointes de promotion et de communication

Parmi les projets concrets du contrat de progrès, l'extension de l'arrière-pays fluvial du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) notamment pour la filière céréalière.

Pour ce faire, VNF a mené en 2014 une étude avec l'Institut d'études supérieur d'Agriculture (ISA) qui a permis d'identifier les forces et faiblesses du secteur, ses flux et axes d'amélioration à porter par l'ensemble des acteurs. Parmi les pistes évoquées : améliorer la qualité des céréales par la diversification des régions d'approvisionnement.

En effet, face à la conjoncture maussade dans le secteur du BTP, la filière céréales constitue le principal relai de croissance du secteur fluvial. En 2014, la filière représentait 27% de part de marché fluvial en NPDC et a progressé de 37% sur les neuf premiers mois de 2015.

Pour développer la croissance de cette filière et dans le cadre du PARM (Plan d'Aide au Report Modal), VNF a accompagné le Groupe CARRE - qui a inauguré à Rouvignies (59) un nouveau silo sur la rive gauche de l'Escaut - au travers d'un appui technique et d'un cofinancement des installations permettant le transbordement fluvial de produits agroalimentaires. Une subvention de 311 000 € a été accordée en contrepartie d'un engagement de trafic de 205 000 tonnes sur 5 ans.

Au même titre, en rive droite, sur la commune d'Aire-sur-la-Lys (62), VNF a assuré la maîtrise d'œuvre relative au développement de l'accessibilité fluviale des silos de la coopérative UNEAL.

Trouver de nouveaux gisements de croissance des trafics étant une priorité pour VNF, l'établissement a lancé une nouvelle démarche de fluvialisation pour la filière chimie en NPDC. L'établissement et ses partenaires (UNIC, UNIFA, HAROPA, ADEME) ont confié en 2014 à un cabinet une étude sur le transport fluvial d'engrais et de produits chimiques dans le bassin Seine / Nord-Pas-de-Calais. Un objectif : identifier les flux transférables sur la voie d'eau et proposer des solutions aux industriels. La restitution de cette étude a fait l'objet d'un atelier avec tous les professionnels du secteur le 7 octobre dernier à Dunkerque et a permis de souligner les forces du transport fluvial (massification, planification, prix...) mais aussi les barrières à lever chez les industriels pour augmenter la part de ce type de transport face au transport routier.

Dans le cadre de ce contrat de progrès, la DT NPDC de VNF s'est également mobilisée pour favoriser l'initiative de Contargo, acteur majeur de conteneur dans la région pour ouvrir une ligne Valenciennes-Dunkerque en mai 2014.

Cette nouvelle plate-forme conteneurs du port de Bruay-sur-l'Escaut / Saint-Saulve, située sur une concession VNF, a été inaugurée en février 2015 et dispose d'un nouveau portique, le plus grand au nord de Paris. A l'horizon 2020, elle vise un trafic de 80.000 EVP/an contre 30.000 EVP manutentionnés par cet opérateur en 2014 sur l'Escaut.

VNF encourage le développement du fret et du tourisme fluvial dans les territoires avec les collectivités : les grands projets financés dans le cadre des Plans Etat-Région

Dans le cadre des **Contrats de Plan Etat-Région**, outils de gouvernance des politiques publiques d'investissement en matière d'aménagement du territoire entre l'État et les Régions, différents projets ont déjà commencé mais vont se poursuivre dans les mois et années à venir. Le Contrat du Plan Etat-Région du Nord-Pas-de-Calais a été signé cet été pour une enveloppe de 265,5 millions d'euros destinée au financement des grands projets d'infrastructure fluviale portés par la DT NPDC de VNF.

Parmi ceux-ci, **l'achèvement du recalibrage de la Deûle, la remise en navigation du canal Condé-Pommeroeul, le recalibrage de la Lys, les études portant sur l'aménagement de l'écluse de Quesnoy, le doublement de l'écluse des Fontinettes et des écluses situées entre Dunkerque et Cuinchy, la réalisation de dix zones d'attentes pour bateaux Va+, la préparation de la mise en place de la télégestion des écluses.**

À terme, le réseau du Nord-Pas-de-Calais reliera la Belgique par deux branches : l'une par la Deûle et la Lys et l'autre par l'Escaut. Parallèlement, le processus de rehaussement des ponts à 5,25 m se poursuit afin de pouvoir accueillir les barges à deux niveaux de conteneurs. Tous ces travaux se situant dans l'arrivée du canal Seine-Nord. Par ailleurs, VNF accompagne les CCI Artois, Grand Lille et Grand Hainaut dans des projets d'investissements portuaires.

Des travaux qui vont permettre notamment de préparer l'arrivée du canal Seine-Nord Europe.

Avec le soutien financier majeur de l'Europe à hauteur de 980 millions d'euros, pour l'ensemble de la liaison Seine-Escaut, combiné à la mobilisation de l'Etat, de VNF, des collectivités et de l'ensemble des acteurs du territoire, les travaux du canal Seine-Nord Europe commenceront en 2017 pour une mise en service à partir de 2023.

VNF est plus que jamais mobilisé sur la mission qui lui a été confiée pour préfigurer la société de projet du canal, futur maître d'ouvrage, prévue dans la loi pour la croissance et l'activité publiée en août 2015.

Focus sur les travaux réalisés sur le territoire Nord-Pas-de-Calais

Le recalibrage de la Deûle

Chantier majeur pour le développement du transport fluvial en Nord-Pas-de-Calais et financé par l'Union européenne, la Région et VNF, **ce chantier de 45 millions d'euros s'étend sur une vingtaine de kilomètres entre Sequedin et Deûlémont. Les travaux doivent permettre d'ouvrir le passage aux bateaux pouvant transporter jusqu'à 3 000 tonnes de marchandises.** Ces améliorations doivent permettre au Nord-Pas-de-Calais de pouvoir accueillir 22 millions de tonnes de marchandises contre 11,8 aujourd'hui. L'année 2014 a été consacrée au confortement des berges, mais aussi à la stabilisation et au renforcement de sept ponts. Pour la première fois en France, la technique spectaculaire « Cutter Soil Mix » adaptée à la dureté et à la résistance exceptionnelle de certains sols a été utilisée par les équipes de la DT NPDC de VNF.

La modernisation de l'écluse des Fontinettes

Mise en service en 1967 et permettant un passage au gabarit 3 000 tonnes, l'écluse des Fontinettes à Arques (62) ne permet plus de répondre aux besoins économiques du fret fluvial. Depuis 2011, **VNF investit pour l'avenir en conduisant un vaste chantier afin d'assurer la disponibilité et la fiabilité de l'ensemble de l'écluse particulièrement au regard du futur canal Seine-Nord Europe, où l'écluse sera sollicitée au maximum de ses possibilités 24h/24h.** En 2015, le coût des travaux s'est élevé à 1,350 millions d'euros pour la mise à sec de l'ouvrage, la modification et le remplacement des deux moteurs de treuils de levage de la porte aval... D'autres travaux en 2016 et 2017 sont programmés.

Le projet de réouverture du canal de la Sambre

Fin juin 2015, un pré protocole d'accord a été signé entre les collectivités, les représentants de l'Etat et VNF en prévision de la réouverture de la Sambre en 2020. Sept intercommunalités ont signé le protocole, qui s'inscrit dans le cadre des Plans Etat-Région pour le Nord-Pas-de-Calais. **Un vrai projet pour encourager le tourisme fluvial sur ce territoire.** Le Conseil d'Administration de VNF vient d'entériner le protocole officiel. VNF espère pouvoir commencer les travaux en 2019.

L'écluse de Fresnes-sur-Escaut, 1^{ère} écluse du réseau à tester le LED

La mise aux normes hydrauliques et électriques de l'écluse de Fresnes-sur-Escaut en 2014 a été une grande première pour VNF puisque c'est la première écluse du réseau à tester un dispositif d'éclairage LED.

Cette rénovation a permis de réduire de moitié la consommation électrique, qui représentait, avant les travaux, plus de 30% des charges électriques globales. Ces nouveaux équipements ont permis également d'améliorer considérablement la sécurité du site pour les usagers en optimisant son éclairage la nuit. Ce dispositif vient d'être mis en place à Trith et sera étendu aux écluses de Bruay-sur-Escaut et de Valenciennes dans les mois à venir.



Les partenaires de l'évènement



Port Nord de France, Dunkerque est positionné sur la façade maritime de la Côte d'Opale (Boulogne/Calais/Dunkerque) qui représente le 1^{er} complexe portuaire de France, avec un volume de 90 MT en 2015.

Dunkerque est un port polyvalent : il traite aussi bien des vrac liquides et solides que des marchandises générales (conteneurs, transmanche, conventionnel ...). En l'espace de 3 ans, le volume conteneurisé traité au port de Dunkerque a progressé de plus de 50%.

Les transports massifiés sont naturellement au cœur de la stratégie du port. Ils répondent à de nombreux enjeux, qu'ils soient économiques, commerciaux ou environnementaux, et servent une logique fondamentale d'élargissement d'hinterland.

Le transport par voie d'eau réalisé depuis et vers le port de Dunkerque est donc en développement continu, avec un volume annuel global traité de l'ordre de 3 Mt / an.

La collaboration étroite engagée depuis 2005 au travers du contrat de progrès entre Voies navigables de France, la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), l'Union Maritime et Commerciale (UMC) et Dunkerque-Port contribue très largement à cette dynamique. Le GIE NORD GATEWAY, créé avec Ports DE Lille et Delta 3 permet également de mobiliser les différents acteurs régionaux autour de la thématique fluviale et de travailler à la simplification de l'interface mer / voie d'eau.

Le travail collaboratif accompli autour de la voie d'eau participe à l'élaboration d'un gateway régional fiable et compétitif reliant le port de Dunkerque aux différents ports et plates-formes intérieures de la Région Nord Pas-de-Calais.

Dans le domaine des conteneurs, ce gateway régional a trouvé sa concrétisation dans la mise en place par NORD PORTS SHUTTLE (NPS) d'un service de transport combiné fluvial entre Dunkerque (TdF), Lille (LCT) et Dourges (LDCT) sur la base de 2 rotations / semaine.



Waterwegen en Zeekanaal NV

SA Waterwegen en Zeekanaal NV (Voies Navigables et Canal Maritime - W&Z) est une agence autonomisée des autorités flamandes responsable de la gestion des voies navigables dans les parties centrale et occidentale de la Flandre, qui dispose d'un des plus denses réseaux fluviaux d'Europe.

Sa mission consiste en une gestion durable et dynamique de ces voies hydrauliques et des terrains qui les bordent. A cet effet, W&Z promeut une utilisation multifonctionnelle des canaux et voies navigables, en prenant soin des intérêts de tous les acteurs. L'établissement porte une attention particulière aux questions de sécurité et prône une gestion intégrale de l'eau. Véritable projet sociétal, W&Z mène une politique moderne, innovante et axée sur l'avenir avec l'enjeu d'une Flandre plus mobile, sûre et verte.

Navigation intérieure: une source de prospérité

La Flandre dispose de l'un des réseaux de voies navigables les plus denses et les plus harmonieux d'Europe, un atout majeur que la W&Z souhaite mettre pleinement à profit. Notre point de vue à ce sujet est claire: une gestion dynamique de nos voies navigables ainsi que des terrains qui les bordent. W&Z encourage l'utilisation de ces voies navigables et de ces terrains en prenant soin des intérêts de tous les acteurs et en accordant une attention toute particulière à la croissance durable, la protection contre les inondations et la gestion intégrale de l'eau.

W&Z concrétise cette vision en menant à bien de très nombreuses activités. W&Z considère que sa mission constitue un important projet de société et mène une politique moderne, innovante et axée sur l'avenir, avec pour enjeu une Flandre prospère, mobile, sûre et verte.

W&Z concrétise sa mission dans le cadre de trois tâches fondamentales interdépendantes

1. Stimulation du transport fluvial

La navigation intérieure et le « short sea shipping » sont des sources de prospérité. Ces deux activités constituent par ailleurs un remède contre les conséquences néfastes du flux croissant lié au transport routier. W&Z met par conséquent tout en œuvre pour favoriser le transport par voies navigables. Relativement bon marché, peu énergivore, ponctuel, sûr et écologique: pour les entreprises et l'ensemble de la société, les atouts du transport fluvial sont légion. En tant que plateforme logistique européenne, la Flandre a pleinement conscience de l'importance majeure de la navigation intérieure et des activités logistiques fluviales pour l'avenir de la région. W&Z joue un rôle actif en la matière et prend personnellement des initiatives afin de rendre le transport fluvial plus puissant, plus fluide et plus efficace.

2. Régulation des eaux

W&Z a comme objectif de limiter les dommages occasionnés par les crues. En collaboration avec nos partenaires, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de nos frontières, nous mettons tout en œuvre pour assurer un niveau de sécurité économique et social raisonnable.

3. La vie sur l'eau et sur les rives

W&Z a conscience du fait que nos rivières et nos canaux représentent bien davantage qu'une simple infrastructure utile pour assurer le transport écologique et canaliser les eaux de pluie. Ils contribuent également à définir l'image, le pouvoir d'attraction et la viabilité de la Flandre et c'est pourquoi W&Z insuffle de nouvelles impulsions à la vie présente sur et le long des voies navigables.

PORT EUROPEEN

Ports de Lille est l'un des principaux ports intérieurs Français, à la croisée des flux nord-sud et est-ouest européens, sur le tracé du corridor Mer du Nord/Méditerranée. Il est identifié comme l'un des nœuds majeurs du « core network » des réseaux trans-européens de transport (RTE-T).

Tirant partie de cette position géographique stratégique, Ports de Lille assure la gestion opérationnelle de terminaux à conteneurs, dont L.C.T (Lille Conteneurs Terminal). Celui-ci est connecté aux grands ports maritimes de la Mer du Nord (Dunkerque, Gand, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam) par des services de barges fluviales. Il est en outre relié sur une base quotidienne à Bordeaux, Marseille et Toulouse par train pour le transport de conteneurs et de caisses mobiles. L'excellence de ces connections et le haut degré de performance des services assurés par Ports de Lille ont convaincu de nombreux armements de l'intérêt d'y avoir un dépôt. 8 armements figurant dans le Top 20 mondial des compagnies maritimes sont ainsi présents sur L.C.T de façon permanente. Le singulier n'existe plus dans le monde portuaire. Ports de Lille travaille donc en réseau avec les autres ports intérieurs aux niveaux national (AFPI) et européen (FEPI). Il a été acteur dans plusieurs projets Interreg et collabore étroitement dans ce cadre avec plusieurs confrères européens en Belgique, Allemagne, Pays-Bas et Suisse sur des sujets stratégiques.

PORT PLURIEL

Multisites, multimodal, multiservices et multifonctionnel, Ports de Lille bénéficie d'une situation géographique privilégiée, au cœur d'une Métropole marchande disposant de nombreux atouts.

Totalisant 300 hectares de surfaces répartis sur 13 sites dans la Région Nord - Pas-de-Calais, Ports de Lille propose toute une palette de services logistiques aux entreprises : location de terrains, d'entrepôts, de locaux d'activités, de bureaux, prestations de stockage, manutention de colis lourds et marchandises hors normes...

Conteneurs et caisses mobiles sont opérés sur ses terminaux spécialisés. Cette pluralité de services fait de Ports de Lille un interlocuteur tout désigné pour les entreprises qui peuvent y trouver tout à la fois des infrastructures adaptées, des équipements performants et une large gamme de prestations. Le pôle conteneurisé de Ports de Lille (L.C.T, Halluin 2 et Loos- Sequedin) a enregistré en 2014 une progression de 24% du nombre de conteneurs manutentionnés par rapport à 2013. A la mi-2015, il affiche une nouvelle hausse de 37% par rapport à 2014. Fort de cette bonne orientation, Ports de Lille a initié les études préliminaires pour étendre les autorisations qu'il détient déjà pour le transit ferroviaire de marchandises dangereuses au mode fluvial. Il a d'autre part lancé les procédures requises pour adhérer à des normes internationales lui assurant une lisibilité accrue auprès des opérateurs mondiaux.

D'un point de vue global, tous trafics et tous modes confondus, ce sont environ 7 millions de tonnes qui y sont manutentionnées chaque année, dont 1,6 transitant par la voie d'eau.

PORT D'AVENIR

Pionnier de la ville durable, précurseur dans l'intermodalité des flux conteneurisés, logisticien de la filière valorisation et promoteur des filières courtes, Ports de Lille est, aux côtés de ses partenaires, collectivités et entreprises, résolument tourné vers l'avenir. Le projet de CMDU (Centre Multimodal de Distribution Urbaine) est à présent devenu une réalité. Le bâtiment de 2.500 m² a été inauguré en Mai 2015. Exploité par Véolia et Rave, cet outil marque une nouvelle approche de la distribution de marchandises en ville, optimisée, respectueuse de l'environnement et créatrice de valeur. D'ores et déjà, des services complémentaires, orientés vers le milieu urbain, sont en cours de définition. S'appuyant sur l'excellence de sa localisation, la performance de ses outils et le savoir-faire de ses équipes, Ports de Lille se pose comme le partenaire des entreprises et des collectivités, au cœur d'une Eurométropole active et ambitieuse. Afin de conforter cette position d'acteur incontournable de la logistique en Nord - Pas-de-Calais et de développer la part du transport fluvial, Ports de Lille a lancé un vaste plan de redéploiement dans le cadre duquel il a identifié plusieurs dizaines de projets potentiels. Des investissements importants sont programmés sur les 10 ans à venir, pour anticiper et accompagner les évolutions des filières économiques et apporter les réponses qu'attendent les entreprises en termes de services, d'équipements, de foncier et d'immobilier.

PORTS DE VALENCIENNES

Ports de Valenciennes est un ensemble portuaire constitué de 5 quais publics situés le long de l'Escaut à grand gabarit. Desservant un territoire au tissu économique largement diversifié (agriculture et agro-industrie, sidérurgie, construction automobile, extraction...). Ports de Valenciennes est idéalement situé dans l'hinterland proche des grands ports du Range Nord : Rotterdam, Anvers, Zeebrugge, Dunkerque.

En 2014, Ports de Valenciennes a généré un trafic de près de 1,5 million de tonnes, dont 768 000 tonnes pour le seul mode fluvial. Les volumes sont constitués principalement de vrac agricoles (céréales, engrais,...) et de produits issus de plusieurs filières de recyclage (métaux ferreux et non ferreux). Enfin, les matériaux de construction ainsi que les produits sidérurgiques complètent le panel des marchandises transbordées au sein des installations de Ports de Valenciennes.

Bénéficiant d'accès routiers largement dimensionnés, les quais de Ports de Valenciennes permettent chaque année le transbordement de multiples colis lourds aux dimensions variables. Le colis lourd le plus important jamais manutentionné sur un quai de Ports de Valenciennes a atteint 300 tonnes.

L'aménagement d'un nouveau terminal public dédié à l'activité conteneurs sur le quai public de Bruay-sur-l'Escaut / Saint-Saulve permet aujourd'hui à Ports de Valenciennes de compter parmi les ports intérieurs majeurs en France.

Mis en service en fin d'année 2014 et exploité par la société CONTARGO NORTH FRANCE, Escaut Valenciennes Terminal offre tous les services attendus sur une plate-forme multimodale intérieure. En complément, CONTARGO propose des services réguliers de transport fluvial de conteneurs depuis et vers les ports de Rotterdam et Anvers. Une liaison avec le port de Dunkerque est également à l'étude. Escaut Valenciennes Terminal bénéficie également d'un autre atout, unique en France : son statut d'extended gateway du Port d'Anvers. L'acheminement des conteneurs n'a jamais été aussi simple, rapide et économique...

Ainsi, Escaut Valenciennes Terminal se présente comme le terminal intérieur de référence pour le nord de la France. Les chargeurs ne s'y sont pas trompés et les volumes devraient dépasser les 30 000 EVP dès la première année d'exploitation.

Doté d'un terre-plein de 20 000 m², équipé d'un portique à conteneurs de type rhéan largement dimensionné, Escaut Valenciennes Terminal est aujourd'hui en capacité de manutentionner un volume de l'ordre de 70 000 EVP par an... Au terme d'une seconde phase de travaux, comprenant notamment l'extension du terre-plein portuaire et le renforcement de son infrastructure ferroviaire, la capacité du terminal sera portée à 120 000 EVP par an.

Porté par le Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe / Escaut, qui associe la CCI Grand Hainaut et la communauté d'agglomération Valenciennes Métropole, Ports de Valenciennes entend poursuivre le renforcement de ses infrastructures portuaires pour permettre, dans une perspective de fort développement des trafics en lien avec le projet Seine Nord Europe, de soutenir le recours au mode fluvial par les chargeurs de toutes filières.

Ensemble, inventons la voie d'eau de demain.



Service public de Wallonie

Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques »

La Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité

En Wallonie, les cours d'eau navigables sont gérés, équipés et modernisés par la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie.

La Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité – DPVNI – en assure la promotion !

Mission principale de la DPVNI

Encourager le recours au transport fluvial et intermodal de marchandises en Wallonie.

Son action s'opère vis-à-vis des secteurs économiques (chargeurs, affréteurs, bateliers) à la fois par de la sensibilisation, du conseil, de l'aide, de la concertation mais elle agit également sur le plan national et international auprès des décideurs afin de promouvoir le développement de politiques favorables au transport fluvial et à l'intermodalité.

Wallonie-Belgique, terre de logistique

Le réseau wallon de voies navigables :

- 450 km de voies navigables ;
- plus de 80 % au gabarit international de 1.350 t ou plus ;
- demain, un réseau encore modernisé afin de s'intégrer parfaitement dans les grands corridors européens Meuse/Rhin-Main-Danube et Seine-Escaut ;
- près de 45 millions de tonnes transportées par an ;
- 4 ports autonomes : Liège, Namur, Charleroi et Centre et Ouest ;
- excellentes connexions au réseau européen qui totalise 38 000 km de fleuves, rivières et canaux navigables !



Equippé d'un terminal conteneurs, le port multimodal de Béthune/Beuvry est situé sur l'autoroute fluviale Dunkerque, Anvers et Rotterdam, via Dourges, Lille, Valenciennes et Gand.

Outre un équipement complet :

- aire de quai pouvant accueillir tous types de grues
- terre-plein macadamisé en bord à canal
- pont bascule avec portée de 50 T et une borne de pesage automatique (6 langues, 7j/7 et 24h/24)
- bâtiments et surfaces de stockage
- plate-forme de conteneurs sécurisée avec engin de manutention
- embranchements ferrés privés
- rampe de chargement des péniches

Il possède un service logistique performant :

- transport combiné (eau, fer, route)
- prestataires de logistique industrielle : affrètement (fluvial, routier, ferroviaire), dédouanement, courtage, transit
- moyens de manutention industrielle : stockage et entreposage, empotage/dépotage, gestion informatisée, froid négatif, stockage sec

DÉBUT DES TRAVAUX D'EXTENSION DÈS 2016

Géré par la CCI Artois dans le cadre d'une concession de service public qui s'achèvera en 2022, le Port de Béthune-Beuvry fera l'objet d'une extension dont les 1^{ers} coups de pioche devraient intervenir à l'automne 2016. Cette extension lui permettra, d'une part de répondre aux besoins de plusieurs entreprises locales déjà utilisatrices et confrontées à un développement de leur activité, d'autre part de se positionner en vue du trafic que générera à terme le canal à grand gabarit Seine-Nord Europe (enveloppe globale de 5.8 millions d'euros, financée par le Feder, l'Etat, la Région, le Département, Voies Navigables de France, la communauté d'agglomération Artois-Comm et la CCI Artois.

Cette 1ère tranche de travaux va consister à créer un nouveau quai fluvial de 120 mètres de long et à restructurer le quai actuel ainsi que l'ensemble de la voirie de desserte du site. Ces travaux vont permettre de développer l'activité du Port en augmentant le tonnage de marchandises qui y transitent. L'objectif est de passer d'un tonnage de 317 000 de tonnes (2014) à 467 000 de tonnes en 2018. Ils vont également permettre de redynamiser son activité «conteneurs».