

Mercredi 08 juillet 2020 - Site Port de Lille - 5^{ème} rue, Lille



12 SITES MULTIMODAUX AU SERVICE DE L'ECONOMIE REGIONALE ET DE LA MOBILITE DURABLE...

- engagés dans la **transition économique et écologique**
- **intégrés** dans la métropole
- **au cœur d'un réseau**

Membre de



LILLE CONTENEURS TERMINAL



Activités logistiques portuaires. Manutention, stockage de conteneurs, caisses mobiles et colis lourds.

Ports de Lille

Place Leroux de Fauquemont | CS 91394 | 59014 LILLE CEDEX | T. +33 (0)3 20 22 73 80

Siège : CCI de région Hauts-de-France | 299 boulevard de Leeds | CS 90028 - 59031 LILLE CEDEX | T. 03 20 63 79 79
SIREN : 130 022 718 - NAF : 9411 Z

un équipement





NOUVELLE PRESIDENCE A PORTS DE LILLE...

En qualité de président de la CCI Grand Lille,
Louis-Philippe Blervacque vient de succéder (avril 2020)
 à Philippe Hourdain à la présidence de Ports de Lille.

PORTS DE LILLE...

1. TOUR D’HORIZON DES ACTIONS REALISEES ET PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

Dès fin 2013, lancement du plan de Redéploiement. Rencontres en direct de plus de 200 interlocuteurs (entreprises, institutionnels...). Identification de 28 grands projets. Définition d'un plan stratégique pour le redéploiement de Ports de Lille.

a. 2014 : Lancement ligne fluviale Dunkerque – Lille

Renforcement de la multimodalité de Ports de Lille. Ci-dessous pour l'ensemble des trafics

	2014	2019	2020
Part du fluvial	22,9 %	23,3 %	25,9%
Part du ferroviaire	0,7 %	5,1 %	5,1 %
Part du multimodal	23,6 %	28,4 %	31 %

En valeur absolue, entre 2014 et 2019, cela représente un gain de plus de 300.000 tonnes pour le fluvial et de près de 375.000 tonnes pour le ferroviaire (686.631 Tonnes/an au total).

Le trafic fluvial a porté en 2019 sur 1.898.835 tonnes, contre 1.585.398 tonnes en 2014. Pour mémoire, il n'était encore que de 551.683 tonnes en 2000.

- Relance des flux conteneurs :

	2014	2019	Evol.
Nb total de conteneurs EVP manutentionnés (tous sites)	83.873	161.697	+ 93 %
Nb total de conteneurs EVP manutentionnés sur LCT	39.806	121.966	X 3.3
Nb conteneurs voie d'eau + train	58.112	96.871	+ 67 %



▪ **b. 2015 : Lancement lignes ferroviaires Lille- Marseille – Bordeaux – Toulouse**

Le trafic ferroviaire sur Lille Conteneurs Terminal a débuté en Février 2015. Sur la période jusqu'à fin 2019, ce sont quelques 169.388 EVP qui ont été chargés ou déchargés des trains.

Chaque semaine, 20 trains arrivent ou partent du terminal LCT (Lille Conteneurs Terminal) à destination de Bordeaux, Toulouse, Avignon et Marseille via la Gare de Délivrance.

- > **85% de ces flux ont pour origine ou destination la métropole lilloise et ses abords proches.**
- > **120 000 camions évités sur les voies d'accès à la MEL**

c. 2015 : Inauguration Centre Multimodal de Distribution Urbaine à Lille

Véritable outil d'éco mobilité pour **décongestionner la métropole** et **optimiser la logistique du dernier kilomètre**, le CMDU est une **plateforme de services à disposition des commerçants, des particuliers et des transporteurs de la métropole lilloise.**

En 2015, Ports de Lille inaugure son Centre Multimodal de Distribution Urbaine, CMDU®. Ce bâtiment co-financé par les fonds européens offre une nouvelle opportunité de massification des marchandises.

Urby, groupe La Poste en a repris la gestion, ce qui permet en outre de bénéficier de l'expérience d'un réseau d'une vingtaine de centres répartis sur toute la France

d. 2015-2019 : Développement de l'économie circulaire

La typologie des entreprises présentes sur les sites de Ports de Lille est également révélatrice de l'orientation RSE/REV3 du Port.

A Santes, plusieurs grands noms de l'économie circulaire se sont installés ou sont à la veille de le faire. Par ailleurs, les opérateurs du BTP utilisent toujours plus de matériaux recyclés dans leur process. Nous pouvons citer Recynov, Verdipôle, Secondly, Ortec, Baudelet, ...

e. 2017 : certification ISO 9001-V2015 et lancement de la concertation continue

Pour garantir des prestations de qualité, Ports de Lille s'est engagé dès 2017 dans une démarche d'obtention de la certification ISO 9001, qui vient d'être renouvelée avec succès en janvier 2020.

Une politique basée sur la performance, l'écoute et la satisfaction clients, l'engagement continu, la sûreté et la mise à disposition de ressources adaptées

Vers la certification ISO 26000... norme appliquée pour évaluer l'engagement des organisations en faveur du développement durable ainsi que leur performance globale.



Concertation Continue

Ports de Lille est à l'écoute des parties prenantes et des riverains. Des réunions sont organisées, mise en place de plan d'actions, discussions autour des projets... Ports de Lille passe à la vitesse supérieure et constitue une équipe pluridisciplinaire qui s'appuiera sur une gestion dynamique des problèmes et de la mise en place des solutions.

f. 2017 : signature contrat location 90 000 m² d'entrepôts hauts de gamme en matière environnementale avec Roquette

g. 2018 – 2019 : Construction et rénovation

Engagement d'un programme d'investissements de 65 M€, pour notamment doter le Port de Santes d'un ensemble d'entrepôts ultra-modernes avec :

- la construction du bâtiment 16 de 18 000 m² (3 cellules de 6 000 m²) et du bâtiment 37 de 41 500 m² et certifiés BREEAM Very Good et titulaire du label Biodiversity pour le bâtiment 37,
- la rénovation de 70 000 m² d'entrepôts déjà existants,
- et la création d'une plateforme trimodale (cofinancée par les fonds Feder).

Certification BREEAM Very Good pour les nouveaux entrepôts sur le port de Santes :

* Un entrepôt logistique de 18 000 m², soit 3 cellules de 6 000 m². A ce jour les 3 cellules sont louées.

* Un entrepôt logistique de 41 500 m² en activité depuis septembre 2019.

BREEAM est la méthode d'évaluation de la performance environnementale de bâtiments la plus stricte et le référentiel n°1 le plus utilisé à travers le monde. Les 10 thématiques traitées par la certification BREEAM sont : management, santé et bien-être, énergie, transport, eau, matériaux, déchets, écologie, pollution et innovation.

h. Obtention en octobre 2019 de la Certification Full OEA

Ce dispositif européen, délivré par l'Administration des Douanes, a pour but de **renforcer le niveau de protection** offert par les contrôles douaniers, pour des marchandises entrant ou sortant du territoire de l'Union européenne. Il assure également aux clients travaillant avec des prestataires certifiés OEA **une sécurité et sûreté totale de leur marchandise** ; chaque maillon concerné de la chaîne logistique respectant les mesures demandées par l'administration des douanes.

Grâce à cette certification reconnue sur la scène internationale, Ports de Lille bénéficie de processus douaniers simplifiés, permettant à ses clients de **bénéficier de transit time accélérés**.



i. 2020 : Lancement du schéma de délestage fluvial de Lestrem

Ports de Lille a lancé en ce début d'année le délestage fluvial pour les flux de la société Roquette entre les ports de Béthune et de Santes.

- Le transport s'effectue par la route entre Lestrem et Béthune.
- A Béthune : manutention et transport par la voie fluviale jusqu'à Santes.
- A Santes : manutention dans les entrepôts 8, 12 et 37 (70 000 m²), mise en stock.
- Retour par le même schéma des conteneurs dépotés.

2. UN OUTIL MAJEUR AU SERVICE DE LA TRANSITION ECONOMIQUE ET ECOLOGIQUE

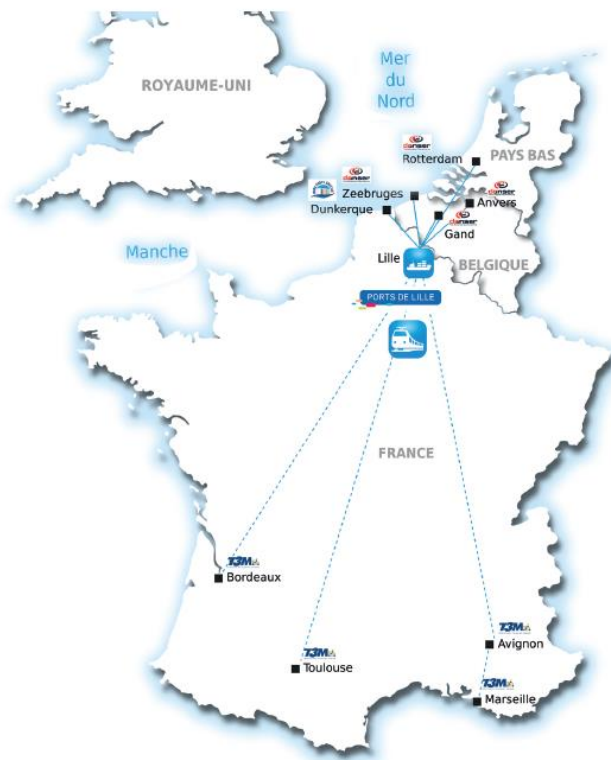
*Acteur dans l'intermodalité des trafics conteneurisés,
Soucieux de la sobriété énergétique et de la qualité environnementale,
Logisticien de la filière valorisation,
Promoteur des filières courtes...*

Ports de Lille et l'ensemble de ses partenaires, collectivités et entreprises, contribuent au développement de nouveaux projets qui s'inscrivent dans le déploiement de la Troisième révolution industrielle pilotée par le Conseil Régional et la CCI de région Hauts-de-France.

a. Ports de Lille, un complexe logistique multimodal connecté

- > au réseau fluvial
- > au réseau ferroviaire
- > aux grands axes routiers

> **Progression du taux d'intermodalité de 15 à 30% sur les 8 dernières années**





b. Création d'une station-service multi-énergies pour distribuer du GNC, de l'électricité et de l'hydrogène à tous types de véhicules

Les ports sont en effet les points vers lesquels convergent tous les modes de transport. C'est donc le lieu tout indiqué pour distribuer des carburants plus respectueux de l'environnement.

c. Implémentation de la RSE à tous les niveaux et tous les services de l'entreprise

- Rencontre avec l'ensemble des services et des collaborateurs et explications ciblées de ce qu'est la RSE.
- Recensement des mesures déjà en place, et identification des actions à poursuivre / à améliorer.
- Mise en place de groupes de travail transversaux selon le plan d'actions validé.
- Accompagnement dans les projets RSE.
- Ateliers de sensibilisation.

d. Développement de Rev3 au sein de la Communauté portuaire

REV3 et Ports de Lille : un duo gagnant

Acteur dans l'intermodalité des trafics conteneurisés, soucieux de la sobriété énergétique et de la qualité environnementale, 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.

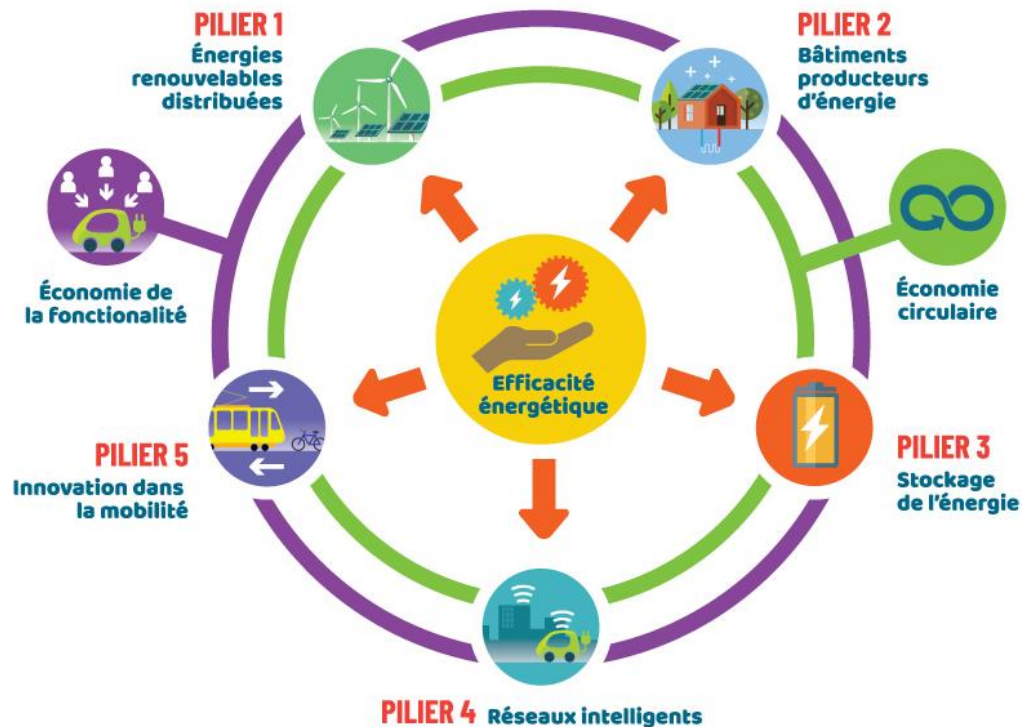
Désireux de toujours mieux répondre aux besoins des entreprises, Ports de Lille veille à adapter en permanence ses implantations, ses équipements et sa stratégie aux sollicitations du monde économique et des acteurs de la logistique.

Face aux exigences sociétales et environnementales des riverains, des élus, des investisseurs, des collaborateurs et des partenaires économiques, Ports de Lille vise à se transformer en matière de transition énergétique et numérique.

En effet, Ports de Lille a rejoint la Troisième révolution industrielle (rev3) qui est une démarche pilotée par le Conseil Régional et la CCI Hauts-de-France ayant pour but la mise en place de projet de l'efficacité énergétique, de la production et du stockage de l'énergie, de la mobilité et des énergies renouvelables.



Rev3 : Qu'est-ce ?



e. Charte biodiversiports

Avec près de 200 entreprises, la communauté portuaire de Ports de Lille peut apporter une très grande contribution à la sauvegarde de la biodiversité. Ce point concerne notamment les emprises exploitées par le stockage des matériaux, qui constituent des biotopes dans lesquels se sont acclimatées des espèces qu'il convient de protéger. C'est tout le sens de la "Charte Biodiversi'Ports" qu'envisage de créer Ports de Lille afin de fédérer toutes ces actions de protection de la biodiversité.

f. Améliorer l'accessibilité portuaire aux modes doux

Ce projet s'articule autour de 3 axes :

- ➔ Augmenter l'offre en stationnement vélos.
- ➔ Sécuriser les mobilités sur le site de Port de Lille, puis sur les autres sites (Santes, Wambrechies) – pistes cyclables et piétonnes, signalétique, éclairage.
- ➔ Co-construire le projet avec les clients du port.



g. Environnement – Ecologie : poursuite des programmes (beecity, radeaux végétalisés, ...)

- Installation de **6 radeaux flottants** au 03 juillet 2020 sur la Darse 1 du site de Port de Lille
- Inventaire LPO (Ligue Protectrice des Oiseaux)
- Organisation d'**ateliers collaboratifs** : tressage manuel du lierre sur le grillage côté avenue de Dunkerque à Lille pour constituer une clôture végétalisée (le lierre absorbe une partie des gaz d'échappement des véhicules).
- Création de **prairies fleuries durables** pour favoriser la biodiversité sur le port de Lille
- **Pose de nichoirs à martinets et chauves-souris pipistrelles** sur le site de Ports de Lille.
- **Restauration d'une trame noire** sur l'ensemble de nos sites : lutter contre la pollution lumineuse la nuit, néfaste pour les insectes et les chauves-souris (projet "Luciole").
 - > Réorientation des éclairages uniquement vers le sol pour ne pas éclairer le canal et/ou installation de casquettes sur les éclairages.
 - > Utilisation d'ampoules de 3.000 K ou même de 2.700 K équipées de LED ambrée.

h. Charte éthique

Affirmer les engagements éthiques et responsables de Ports de Lille.

Formaliser les bonnes pratiques et les valeurs de Ports de Lille.

Fixer des règles de bonnes conduites pour protéger les collaborateurs et Ports de Lille.

Fédérer Ports de Lille et ses clients autour de valeurs communes.

i. Renforcement de la concertation continue

Afin de favoriser le dialogue territorial et de valoriser son intégration urbaine, Ports de Lille s'est engagé dans une démarche de concertation continue avec l'ensemble des parties-prenantes et des riverains.

- Structuration en cours d'un COPIL,
- Renforcer et partager les informations,
- Organiser des réunions de concertation régulières,
- Création de lien avec les acteurs de la communauté portuaire : riverains, clients, partenaires, institutionnels, associations, ...



j. Développement de la digitalisation et la numérisation

Nous menons actuellement les études afin de mettre en place les outils de numérisation et de digitalisation conformément au RGPD

k. Contributions à des programmes de recherche tels que Sonaris (jumeau numérique), IW – Net (dvpt de solutions digitales pour la logistique urbaine)

Participation au projet Européen IW-NET

Ports de Lille participe au projet européen IW-NET destiné à développer des solutions multimodales digitales pour la logistique urbaine. Une vingtaine de partenaires de neuf pays européens travailleront ensemble, dans les deux premières années, pour répondre aux besoins organisationnels des villes et des métropoles en approvisionnement de marchandises.

l. Port de Lille, membre actif de nombreuses associations

- Norlink Fédération,
- AFPI (Association Française des Ports Intérieurs / Présidence + SG),
- FEPI (Fédération Européenne des Ports Intérieurs),
- AIVP (Association Internationale des Villes Portuaires),
- PIANC (Association mondiale pour les infrastructures maritimes, fluviales et portuaires),
- GNTC (Groupement National du Transport Combiné).

3. UN PORT INTEGRE DANS LA METROPOLE

> Au service de la logistique urbaine

a. Redéploiement du CMDU® avec URBYP, Groupe La Poste

L'implication du Port de Lille dans la logistique urbaine

De longue date, le Port de Lille a réalisé tout le potentiel qu'il pouvait retirer de sa position à proximité du centre-ville de Lille. Loin de représenter un handicap, cette position représentait un formidable atout de développement d'une logistique urbaine.

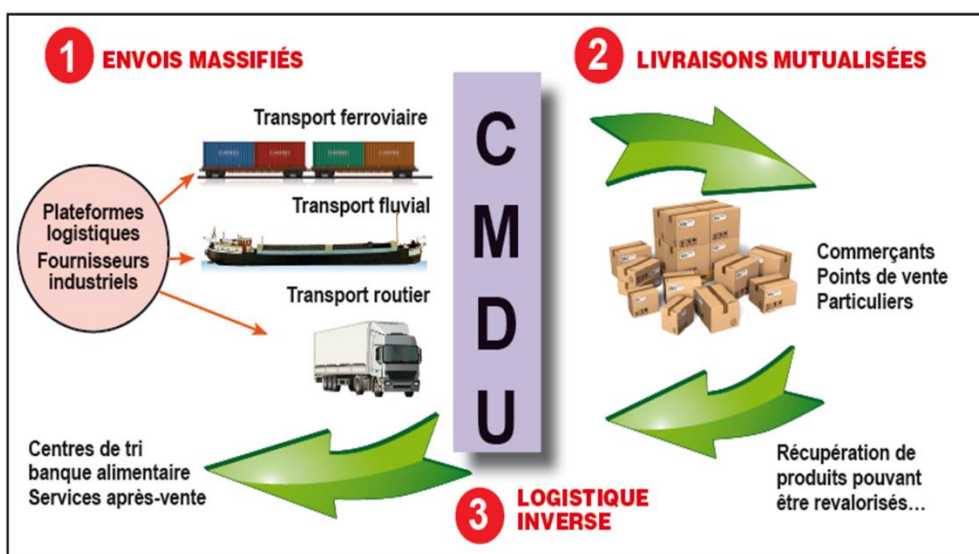
Dès les années 2000, sous le slogan « port dans la ville, port de la ville », des réflexions ont été initiées par le Port de Lille pour déterminer comment tirer parti de cette proximité, sachant

que la logistique urbaine, parfois aussi appelée improprement « logistique du dernier kilomètre » n'était qu'une discipline balbutiante avec beaucoup de littérature mais peu d'exemples concrets. De surcroît, les 2 exemples cités partout (La Rochelle et Monaco) reposaient sur des bases faussées puisque l'accès aux centres-villes étaient interdits, ce qui rendait le système obligatoire et le faisait échapper à toute concurrence (ce qui ne génère aucune évolution...).

Le Port de Lille a effectué quelques recherches, un peu de benchmarking. Une visite aux entrepôts de l'entreprise Deret qui faisait alors figure de pionnier de la logistique urbaine à Saran (45) a été menée par plusieurs cadres du port pour analyser les façons de faire.

En 2010, une collaboration a été initiée avec le Pôle de compétitivité PICOM (Pôle des Industries du Commerce) pour la labellisation d'un projet de Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU), dont le nom a été déposé à l'INPI.

Le concept est le suivant :



Après avoir mûré le projet, un CMDU expérimental a été implanté dans un entrepôt de Lille, d'une surface de 300 m². Ce local pourtant peu adapté a permis de mettre au point un certain nombre de concepts sur lesquels se sont basées les versions ultérieures : réserves déportées, drive mutualisé, SaaS (Stock as a Service) ...

Les avancées réalisées ayant conclu que le projet était réalisable, la transformation d'un bâtiment a été menée, qui a abouti à la création d'un CMDU de 2.500 m² en zone 2 du Port de Lille, à 3 Km à vol d'oiseau de la Grand-Place de Lille. Inauguré en 2015, ce bâtiment a été exploité dans un 1^{er} temps par la Sté Véolia, puis par la start-up Oxipio. Dans la 1^{ère} phase, le CMDU tournait mais peinait à mettre en place de nouveaux services qu'il fallait imaginer de bout en bout. Dans la 2^{nde} phase, les idées de diversification ne manquaient pas mais les moyens financiers ont fait défaut.

C'est à présent la Sté Urby, une filiale du Groupe la Poste qui exploite un réseau d'une vingtaine de centres de distribution dans toute la France, qui est aux manettes. Ports de Lille est garant de l'esprit originel du CMDU, qui est d'assurer les approvisionnements amont du centre par les 3 modes de transport : eau, fer et route. Bien entendu, cela ne pourra se faire



que progressivement. Intégrer une part de transport massifiés dans une discipline qui consiste à trier les lots jusqu'à l'unité de vente consommateurs ne va pas de soi. Mais des possibilités existent, sur certaines gammes de produits (boissons pour les cafés/restaurants, journaux...).

Le CMDU doit aussi pouvoir compter sur l'aide de la principale bénéficiaire de son activité : la Ville. En effet, la distribution des articles vers les commerçants et points de vente situés dans l'hypercentre se fait par des modes de transport doux : triporteurs, vélos, camionnettes GNC ou électriques... Tout ce qui permet de concilier desserte des commerces et donc attractivité commerciale de la ville, et respect de l'environnement et du bien-être de la population, renforçant là encore l'attractivité de la ville.

b. Autres missions du Port

Le Centre de Valorisation Organique de Loos Sequedin – CVE/CVO

Le port de Loos-Sequedin accueille le Centre de Valorisation Organique (CVO) dédié à la valorisation des déchets organiques de la métropole lilloise pour fournir du gaz (utilisé par Transpole pour alimenter son parc d'autobus) et du compost (pour l'agriculture). Il est équipé d'un terminal et d'un portique pour charger et décharger des conteneurs.

Les trafics d'échange entre le CVO et le Centre de Valorisation Energétique (CVE) d'Halluin sont assurés en conteneurs compactés par la voie d'eau, ôtant des routes surchargées de la Métropole lilloise plusieurs milliers de poids-lourds chaque année.

En 2019, ce transport fluvial a évité le rejet de 1.775 Tonnes de CO2 et ôté près de 20.000 camions des routes de la Métropole Lilloise.

c. De nombreuses firmes impliquées dans la logistique du dernier km

Citeliv, BDN, Main Forte, centrales à béton et à tarmac, et d'autres ...

4. UN PORT EN RESEAU, AU SERVICE DES INDUSTRIES, CHARGEURS ET LOGISTICIENS DU TERRITOIRE

a. Collaboration CCI Artois – CCI Grand Lille et Ports de Béthune et Lille



b. Une nouvelle plateforme multimodale à Santes et une modernisation du terminal à conteneurs à Béthune

A Santes, Ports de Lille a engagé de lourds investissements pour aménager un terminal à conteneurs Trimodal qui permettra aux entreprises situées dans le Port, mais aussi celles implantées aux alentours, de verdir leur logistique en utilisant le fluvial et le ferroviaire pour leurs réceptions ou expéditions de marchandises en conteneurs.

c. Le délestage fluvial de l'usine Roquette de Lestrem via le port de Béthune et Santes

- > Partenariat renforcé pour permettre d'offrir à un client (la Sté Roquette) une solution multimodale adaptée et originale (délestage fluvial).
- > Création d'un terminal à conteneurs sur le site du Port de Béthune, proche de Lestrem et relié à l'usine par une route évitant les traversées de zones habitées.
- > Equipement de ce terminal avec 2 engins de manutention reachstackers de type « barge handler » les plus performants en Europe à ce jour.
- > Les opérations sur le terminal de Béthune sont assurées par du Personnel Ports de Lille afin de créer des synergies.
- > Réaménagement concomitant du Port de Béthune afin d'en faire un centre logistique au service des entreprises locales.
- > Le développement de nouveaux partenariats pourra se faire en s'appuyant sur ces nouvelles possibilités.
- > Le délestage fluvial qui fonctionne depuis Février 2020 voit le transport des produits Roquette conditionnés en conteneurs 45' High Cube de Lestrem à Béthune par camion, puis par barge fluviale de Béthune à Santes où ils sont déchargés dans les entrepôts Roquette, puis retour des vides en sens inverse.
- > Ce système permet d'éviter plusieurs dizaines de circulation de poids-lourds sur les routes régionales déjà surchargées par jour, avec les émissions de GES correspondantes.
- > Ce partenariat est une parfaite illustration de la capacité qu'ont à présent les CCI d'unir leurs moyens et de travailler ensemble pour offrir aux entreprises de nouveaux services plus en accord avec les respects de l'environnement et les préceptes de la RSE.

Cf. Annexe 1 – Article CCI Artois / Site NPI 23/06/2020

d. Appui commercial, technique et comptable du port de Lille au port de Béthune



e. Ports de Lille, gestionnaire en affermage du port de Harnes sur le territoire de la CCI Artois

C'est en 2003 que Ports de Lille a commencé à travailler au développement du Port d'Harnes, qui représente une douzaine d'hectares répartis en plusieurs parcelles bordant la Canal de la Deûle. Il en a fait en quelques années un port dont le trafic total dépasse régulièrement le demi-million de tonnes, dont la moitié par la voie d'eau.

Ce port sert de point d'appui à des entreprises évoluant dans le secteur du BTP, qui peuvent y effectuer des transbordements entre la voie d'eau et la route.

Un projet de grande ampleur est actuellement à l'étude, qui permettrait de doubler le trafic actuel et de changer le statut du Port d'Harnes, qui jouxte une zone d'activités dont l'occupant phare n'est autre qu'une unité du Groupe Canadien Mac Cain.

Les terrains appartiennent à VNF et sont concédés à la CALL, qui en confie la gestion à une entité choisie sur appel d'offres sur la base du régime de l'affermage. Ports de Lille a régulièrement remporté ces appels d'offre, ce qui a été le cas encore en 2019.

(en tonnes manutentionnées))	Routier	Fluvial	TOTAL
2017	239.015	284.234	523.249
2018	226.599	302.159	528.758
2019	262.235	309.194	571.429

Contact Presse : M. Dominique DRAPIER – T. 03 20 22 73 80 - ddrapier@portsdelille.com

portsdelille.com





ANNEXE 1 – Article CCI Artois / La métamorphose du port de Béthune-Beuvry

Site NPI - Clotilde Martin 23 juin 2020

Présentation de la métamorphose du port de Béthune-Beuvry, exploité par la CCI Artois, réalisée en trois ans de 2018 à 2020 en deux phases distinctes de travaux. Une dernière étape sera conduite d'ici la fin 2021. En trois ans, de 2018 à 2020, le **port de Béthune-Beuvry**, exploité par la **CCI Artois** et situé dans le **Pas-de-Calais** sur le **canal d'Aire**, portion de la liaison à grand gabarit **Dunkerque-Escaut**, a connu une **métamorphose en deux phases distinctes de travaux.**

De mars 2018 à novembre 2019, une première période de travaux a consisté à rénover la voirie, l'éclairage et la signalétique à l'intérieur du port de **Béthune-Beuvry**, à renforcer le quai vrac existant et à en créer un nouveau long de 120 mètres. Le linéaire de quai a ainsi été porté à une longueur totale de 550 mètres. Il peut accueillir quatre bateaux au lieu de deux précédemment. La réalisation de ces travaux a été retardée de quelques mois à l'automne 2018 suite à la découverte de la présence d'une couche rocheuse qui empêchait d'enfoncer et de fixer les palplanches comme prévu à l'origine. Il a fallu procéder à une nouvelle étude des sols avant de poursuivre le chantier.

Cette première phase de travaux a représenté un investissement de 5,4 millions d'euros, financés par la **CCI, VNF**, la communauté de communes, le département, la région, l'État et l'Union européenne. Il s'agissait pour la **CCI Artois** de moderniser l'infrastructure et de pérenniser l'activité vrac du port dont le tonnage global avant les travaux atteignait environ 500 000 tonnes par an dont 300 000 tonnes par le fluvial. En plus des trafics existants, principalement des granulats, des minerais et des céréales, le nouveau quai vrac public est à la disposition de tout chargeur ou opérateur qui en a besoin de manière ponctuelle ou régulière.

Une plate-forme à conteneurs

D'octobre 2018 à décembre 2019, s'est déroulé le début de la deuxième phase des travaux de transformation du **port de Béthune-Beuvry** pour réaliser la première partie de la plate-forme conteneurs de 10 000 m² sur un total de 16 000 m². Côté bord à voie d'eau, c'est l'ancien quai vrac renforcé qui est utilisé pour l'activité conteneurs et la manutention est opérée par deux nouveaux Reach-Stackers.

Ce sont 1,3 millions d'euros qui ont été consacrés à la réalisation de ce début de la deuxième phase de travaux. La somme se répartit entre la **CCI**, la région, l'**État** et l'**Union européenne**.

« *La plate-forme répond aux normes des transports fluviaux, maritimes, des douanes, en termes de sécurité et sûreté. Il y a un enregistrement et un suivi des conteneurs de bout en bout* », explique **Laurent Dufour**, directeur du port.

Depuis février 2020, le quai et la plate-forme sont utilisés par le **groupe Roquette**, un leader des ingrédients d'origine végétale à destination des marchés de l'alimentation, de la nutrition et de la santé.

« *Roquette était déjà présent à Béthune côté vrac. Depuis février 2020, ce sont 50 conteneurs par jour qui arrivent au port de Béthune depuis l'usine de Lestrem par la route puis empruntent la voie fluviale jusqu'au port de Santes. A l'aller, les conteneurs sont pleins, au retour, ils sont vides* », précise Alain Cuisse, vice-président de la **CCI Artois**. D'autres chargeurs, notamment de la grande distribution, pourraient être intéressés par le terminal à conteneurs de **Béthune-Beuvry**. « *La plate-forme, c'est aussi une zone de manutention pour du chargement-déchargement et du stockage de conteneurs vides pour les compagnies maritimes. Sur un total de 250 000 EVP disponible, 92 000 EVP peuvent être dédiés au stockage* », ajoute **Laurent Dufour**.

La fin de la deuxième phase de travaux, d'un montant de 1,8 millions d'euros, est prévue d'ici la fin 2021 et concerne les 6 000 m² restant à finaliser de la plate-forme conteneurs. « *Il faut d'abord déplacer la centrale à béton d'Eqiom ailleurs dans le port, c'est-à-dire vers le nouveau quai vrac, avant de pouvoir réaliser la suite de la plate-forme à conteneurs* », indique **Laurent Dufour**.

La perspective de Seine-Nord Europe

En termes de trafic, le nouveau terminal pourrait atteindre 22 000 EVP chaque année, soit environ 500 000 tonnes, et donc un doublement du tonnage actuel total du port. « *Nous tablons sur une perspective de croissance équilibrée entre les deux activités vrac et conteneurs* », dit **Laurent Dufour**.

La métamorphose de **Béthune-Beuvry** s'inscrit dans une ambition affichée de redonner à ce site une place de choix dans le maillage des ports intérieurs des Hauts-de-France mais aussi dans la perspective de l'arrivée du **canal Seine-Nord Europe**.

Alain Cuisse conclut : « *Nous sommes prêts pour accueillir le développement du transport fluvial. Et nous disposons pour l'avenir d'une réserve foncière de 13 000 hectares de l'autre côté du canal. La voie d'eau est une solution écologique qui est sous-utilisée en France à la différence de ce qui se passe en Belgique ou aux Pays-Bas* ».