

Doc. Ports de Lille

Les travaux de réalisation du Centre multimodal de distribution urbaine vont bon train.

Lille, port urbain

2015, année de la logistique urbaine au port de Lille ! Après des mois d'études et de réflexions, le centre multimodal de distribution urbaine (CMDU) devrait ouvrir ses portes au printemps.

Les travaux de reconstruction du bâtiment qui abritera cette activité de consolidation des flux de marchandises devant ensuite être livrées dans l'agglomération lilloise selon des modes « doux » ont démarré en septembre dernier, pour une livraison prévue en avril-mai. Quatre opérateurs ont par ailleurs répondu à l'appel à manifestation d'intérêt lancé l'été dernier par Ports de Lille. Ce dernier imposait l'utilisation du transport intermodal pour au moins 30 % des marchandises transportées. « Trois des candidats poursuivent une logique de trimodalité, avec une utilisation de la voie d'eau pour les approvisionnements et la reverse logistic. Pour les flux entrants, il sera aussi possible d'utiliser le transport ferroviaire », souligne Alain Lefebvre, directeur général de Ports de Lille et directeur général délégué du CMDU. « Qu'il s'agisse de palettes, de conteneurs ou de caisses mobiles, on peut en effet imaginer de multiples façons d'approvisionner le CMDU. Le principe est d'éviter l'utilisation de poids-lourds pour desservir le centre-ville, en assurant la distribution des marchandises par des petits véhicules électriques ».

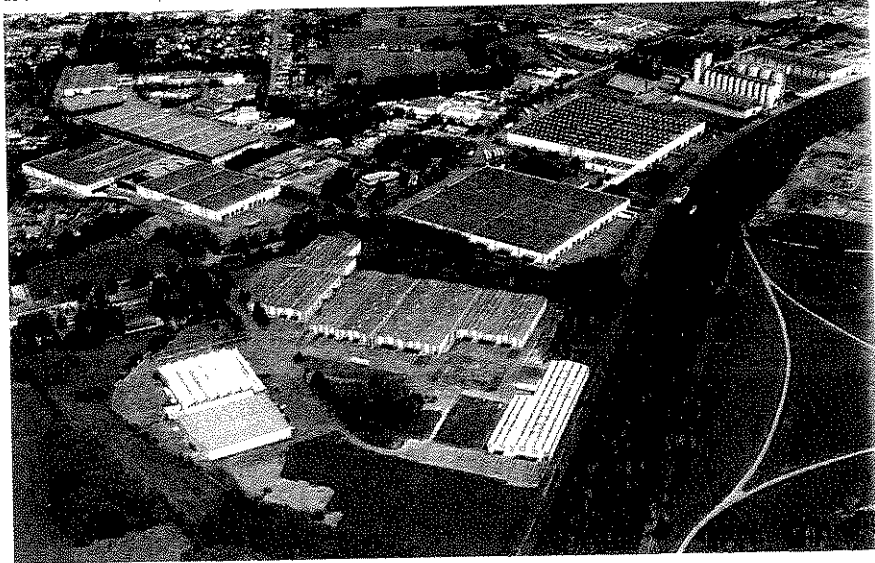
Le futur exploitant devrait être connu dans les prochains jours. Mais le CMDU n'est qu'une première étape dans le redéploiement

du port nordiste. A terme, toute la zone 2 du port fluvial sera dédiée à la distribution urbaine. « Nous étudions ainsi l'opportunité de développer un « village des matériaux », à l'instar du projet en cours de réalisation à Bruxelles. La logistique urbaine va bien au-delà des articles de grande consommation. Elle concerne en effet tous les types de marchandises, y compris les matériaux de construction et il nous reste

des disponibilités foncières pour abriter ce type d'activité », note le directeur général.

Au-delà de la filière logistique urbaine, le Port de Lille a initié une démarche, en coopération avec tous les partenaires publics de la région (VNF, Région, Départements, instances consulaires, Lille métropole), pour identifier les entreprises potentiellement intéressées par la voie d'eau. Dans le cadre de ce plan de redéploiement, plus d'une centaine de donneurs d'ordre a été interrogée ; près de 200 professionnels ont collaboré à un titre ou à un autre à cette démarche. Les résultats sont probants : 28 projets liés au fleuve ont été identifiés, à court, moyen et

Le site de Santes est pleinement concerné par le redéploiement de l'activité portuaire.



Doc. Didier Grette / A.A.I.

long termes, représentant plus de 10 Mio € d'investissements.

RETOUR « HISTORIQUE » DES CONTENEURS

Le port de Santes, avec ses vastes entrepôts accueillant des produits de la filière agro-alimentaire, est pleinement concerné par ce redéploiement. La démarche a également permis de souligner la nécessité de reconfigurer le terminal à conteneurs de Lille. Ce dernier a enregistré un important surcroît d'activité l'an passé : avec un total de 83 086 EVP, tous modes confondus (+23 %), le record historique de 2004 a presque été battu. En 2014 en effet, de nouveaux armements ont ouvert un dépôt sur le terminal ; sept compagnies figurant dans le top 20 mondial y sont désormais présentes, et une huitième devrait les rejoindre prochainement. Des négociations sont par ailleurs en cours avec un des principaux armements maritimes de la planète.

« Ce renforcement du dépôt de conteneurs vides a eu un effet immédiat. Aujourd'hui, le terminal a retrouvé une forte activité », se réjouit Dominique Drapier, responsable de la communication de Ports de Lille. Côté fleuve, Lille travaille avec Dunkerque, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam. Les perspectives sont bonnes, qu'il s'agisse du démarrage d'Ocean Three (CMA/CGM, CSCL, UASC) à Dunkerque ou des trafics supplémentaires attendus à Zeebrugge, qui accueille des escales du consortium 2M (Maersk, MSC).

Cette croissance devrait s'accélérer, puisqu'il est question de développer l'interface ferroviaire du terminal. L'arrivée d'une ligne de transport combiné rail-route pourrait en effet doubler l'activité, avec en corollaire, le développement de nouveaux services : nettoyage et réparation des conteneurs, mise aux normes agro-alimentaires, consolidation des lots, groupage-dégroupage, etc. « Une dynamique s'est mise en route. Elle se matérialise aujourd'hui par de nouvelles demandes ; nous devons nous adapter aux nouveaux besoins de la logistique », conclut A. Lefebvre. « En ce sens, le plan de redéploiement du port de Lille n'est pas un plan stratégique. Il s'agit davantage d'adapter le port aux nouveaux enjeux de la société et de la troisième révolution industrielle ». Avec à l'horizon, la perspective de l'ouverture de la liaison Seine Nord Europe, qui amènera Ports de Lille à se développer vers le Sud.

N. S. ■

Céréales : la voie d'eau porte Du à son meilleur niveau

Deux excellentes campagnes céréalières de suite montrent que l'Europe a encore son mot à dire dans un marché mondial libre, mais en progression globale. Les pré-acheminements joueront un rôle crucial dans une atmosphère concurrentielle.

Après des années d'activité en demi-teinte faisant suite au démantèlement de la politique agricole commune, le terminal céréalier de Dunkerque, aux mains de la Sica Nord céréales, refait surface. Nord céréales, dans un contexte mondial favorable à l'Europe et après une excellente récolte nordiste, a terminé la campagne 2013-2014 à un niveau record, supérieur à 2,4 Mio t. L'année civile s'est conclue à 2,3 Mio t, en hausse de 48 % sur 2013, faisant des céréales l'un des moteurs du trafic portuaire.

La tendance se poursuit, à peine moins festive pour la campagne 2014-2015. A fin février, le terminal atteint 1,8 Mio t, « de nouveau une bonne performance », commente son directeur Joël Ratel. Ce chiffre s'explique par d'importantes expéditions de

blé vers l'Égypte, par lots de 63 000 t, sur navires chargés à 13,80 m de tirant d'eau. L'Algérie, la Chine avec cette année des lots d'orge, le Maroc avec également des orges et des pulpes de betteraves figurent aussi parmi les grandes destinations. Les exportations vers l'Égypte ne sont pas terminées : la campagne devrait ainsi dépasser les 2 Mio t. Le blé représente 80 % de l'activité, mais s'y ajoutent l'orge, les pulpes et autres produits secondaires selon les années. Le terminal souhaite développer les importations d'en-grais. Il devrait en traiter 15 000 t en 2015.

QUALITÉ ET PRÉ-ACHEMINEMENT

Dans une ambiance mondiale porteuse, mais où les bassins de production et les terminaux de chargement se livrent une forte

Trains exceptionnels

En 2003, Nord céréales a renoué avec des réceptions de trains, pour 5 % de ses approvisionnements. Il s'agissait de livraisons depuis la Bourgogne pour un marché d'orge de printemps, et depuis le Perche, malgré le meilleur placement géographique de Rouen, un succès que J. Ratel attribue à son outil de nettoyage. D'autres développements ferroviaires sont possibles, pour des origines mal situées pour la voie d'eau, équipées pour le chargement fer et à une distance importante du port. A. S. ■

Chargement d'un navire de classe panamax au terminal Nord céréales.

