

Accueil > Objectif fluvial

**OBJECTIF FLUVIAL** [Email icon] [Print icon] [A+ A-]

## Le nouveau portique à conteneurs du port de Valenciennes transporté sur barges

Le portique du futur terminal à conteneurs du port public de Valenciennes est arrivé mi-mars par voie fluviale. Installé sur le quai entièrement rénové de Bruay-sur-l'Escaut/Saint-Saulve, il complète les équipements de la plate-forme qui sera mise en service dans le courant de l'été sous le nom de "Escaut Valenciennes Terminal".



Le transport a été organisé par FL Multimodal, spécialisé dans l'organisation de transport multimodal, qui privilégie la voie d'eau pour les transports exceptionnels. "Nous avons conçu un plan de cale pour transporter plus de 20 pièces sur les deux bateaux, avec des poids et des encombrements différents pour un total d'environ 300 tonnes", précise Sébastien Lehu, dirigeant de FL Multimodal.

**POINT DE VUE**



**Danielle Rouganne,**  
Déléguée générale d'Entreprendre pour le fluvial

L'activité fluviale verra dans les années à venir un changement de ses modè...

[Lire la suite](#)

**38,9 %** 

C'est la croissance des tonnages d'engrais transportés par fluvial au premier semestre 2014.

**RENDEZ-VOUS**

Du 21 au 23/09/14  
 Dry Bulk Europe 2014 à Amsterdam, un salon dédié au marché des vrac secs. Il rassemble tous les acteurs du

## Murmures en continu

## Recherche par mots-clés

## Date de publication



## Plus de critères







OK

## Murmure en détail

## LOGISTIQUE

## FL Multimodal : facilitateur de report modal

11 juin 2014 - 12:20

Implantée à Valenciennes (Nord) sur les bords de l'Escaut, la société "FL Multimodal" - un an tout juste - fait le pari du développement des reports de mode vers le transport maritime, ferroviaire et fluvial. Dernier challenge relevé par son président, Sébastien Lehu : l'acheminement fluvial d'un portique de 44 m de long de Vilvoorde, près de Bruxelles, au port fluvial de Saint-Saulve (Nord).



Pour expliquer son métier, Sébastien Lehu a coutume de dire qu'il est un "architecte du transport modal". Il conçoit chaque transport en utilisant toutes les possibilités disponibles et optimise temps, coût économique et coût écologique. Economiste et expert comptable de formation, Sébastien Lehu a été contrôleur de gestion et responsable de projets chez TMF Operating, avant de devenir responsable d'une unité opérationnelle pour Logways. Quand le transporteur routier Froidefond SA (Brive-la-Gaillarde) lui propose de créer une société complémentaire multimodale, il fonce. Et cela donne : "FL" (pour Froidefond Lehu) et, bien sûr, "Multimodal". L'entreprise est créée en avril 2013. S. Lehu possède 10% de la société, Froidefond 90%...

Un an plus tard, le commissionnaire et ses deux employés ont déjà organisé le transport de trois colis lourds. Ils ont réalisé des études pour transporter par le fer des produits agroalimentaires entre la Hongrie et le Nord de la France et ils travaillent sur le passage du routier au fluvial d'un trafic de produits sidérurgiques sur palette en provenance d'Italie. "Je mets mon savoir-faire au service des entreprises et des collectivités pour optimiser leurs flux sur toute l'Europe, en utilisant au mieux les modes alternatifs à la route, aussi bien en industrie lourde, agroalimentaire, qu'en chimie et produits dangereux".

L'objectif de "FL Multimodal", c'est de faciliter "l'interface entre la problématique des industriels et celle de la voie d'eau". Et Sébastien Lehu espère bien ainsi, contribuer à une plus grande industrialisation de la filière fluviale...

**CONTACT** => FL Multimodal - Chemin du Noir Mouton - 59300 Valenciennes - Tél.: 03 59 61 11 82

Site (en cours de création) : [www.fl-multimodal.com](http://www.fl-multimodal.com)

## NOUVELLE FICHE COMPLÉMENTAIRE



VELETTE HOLLANDAISE  
6 couchages  
Rivière et mer  
équipement complet EN  
EXCELLENT ETAT  
50000 € à débattre  
Tél : 06 77 36 90 04  
[arnaudles.j@wanadoo.fr](mailto:arnaudles.j@wanadoo.fr)  
> en savoir >

[www.fluviacarte.com](http://www.fluviacarte.com)

Le site entièrement dédié  
à la navigation fluviale



-5%

sur tous les guides  
avec le code promo  
"hello"

Guide du Plaisancier  
2014



Vous préparez un départ ?  
[COMMENCEZ ICI !](#)





## ACTUALITES



## AGC s'approvisionne sur la Sambre: un retour du fret sur cette voie à petit gabarit

Après la restauration de la Sambre au gabarit Freycinet en Wallonie l'an passé, la partie nord de la Sambre a fait l'objet d'une expérimentation cette année pour tester un transport de marchandises. Ainsi de la frontière belge jusque Boussois, VNF a tenu un mouillage à 2,4 m.

Les quelques points durs situés au niveau de l'écluse de Marpent ont fait l'objet d'un réglage sous eau, effectué par les équipes de VNF en une journée, permettant un mouillage actuel à 2 m jusqu'à l'écluse de Rejet-de-Beaulieu.

C'est dans ces conditions d'exploitation de la flotte "Freycinet" que le spécialiste du verre plat, AGC, a décidé de tester le transport fluvial pour ses approvisionnements de sable.

Objet du test: efficacité logistique et environnementale puisque l'économie semble être au rendez-vous.

Le test s'est avéré être positif.

L'agence de développement de Douai de Voies navigables de France - qui a accompagné, via le PARM, le projet porté par AGC, notamment par une étude logistique réalisée par FL MULTIMODAL, géré par Sébastien Lehu - continue ses actions pour que cette initiative d'AGC soit suivie par d'autres industriels et avec le concours des collectivités pour assurer le maintien de ces conditions dans le temps.



## POINT DE VUE



Danielle Rouganne,  
Déléguée générale d'Entreprendre  
pour le fluvial

L'activité fluviale verra dans les années à venir un changement de ses modè...

▮ Lire la suite

38,9 %



## Logways exploite les potentialités du transport fluvio-maritime



Logways, professionnel de la logistique, a fait appel au mode de transport fluvio-maritime pour acheminer une des centrales à béton de la société Cemex. Une opération réussie !

Sébastien Lehu,  
responsable opérations et  
développement Logways



«Nous avons opté pour un transport par voie fluvio-maritime, seule possibilité de réaliser cette opération exceptionnelle dans les délais et les coûts imposés.»

### ET AUSSI

■ L'Île-de-France face à ses défis portuaires

*Cale fluvio-maritime débarquant sa cargaison à Paris.*

Logways, filiale du transporteur routier Delcroix, située dans le Nord de la France à Douai et Dunkerque, a été créée en 2007 pour concevoir et mettre en œuvre des solutions de transport logistique multimodales intégrées. La société développe une formule appréciée par les chargeurs. En effet, son expertise permet aux chargeurs de se recentrer sur leur cœur de métier tout en réalisant de vraies performances logistiques.

Logways a conçu une solution logistique pour transporter une centrale à béton de la société Cemex, leader mondial du béton prêt à l'emploi, au cœur de Paris, à Port Victor. Les cinq colis, fabriqués par un chaudronnier à Blainville, près de Caen, s'accommodaient mal des contraintes routières : la plus imposante de ces pièces mesurait plus de 6,50 mètres de hauteur pour une largeur de 8,20 mètres !

Logways a donc opté pour une solution de transport par voie fluvio-maritime. Les contraintes étaient multiples : le groupe s'est confronté à la nécessité d'obtenir un pavillon européen et une cale de dimension suffisante pour contenir les pièces ; enfin, il devait se doter d'un navire dont les tirants d'air et les tirants d'eau autorisent la remontée jusqu'au centre de Paris.

La société a fait appel au transporteur maritime Transitaîner Le Havre, avec qui elle travaille régulièrement. Elle a mis à sa disposition le navire Lyrika. Le bateau a été chargé au port maritime de Caen le 22 décembre, avant de rejoindre Le Havre puis Paris. Les pièces ont ensuite été déchargées et assemblées sur le site de Port Victor le 26 décembre.

Une réussite totale qui, outre la pertinence du fluvio-maritime, montre que pour Logways, «l'Axe Seine» est déjà une réalité.



Danielle Rouganne,  
Déléguée générale d'Entreprendre  
pour le fluvial

L'activité fluviale verra dans les années à venir un changement de ses modè...

■ Lire la suite

# 38,9 %



C'est la croissance des tonnages  
d'engrais transportés par fluvial  
au premier semestre 2014.

### RENDEZ-VOUS

**Du 21 au 23/09/14**  
Dry Bulk Europe 2014 à Amsterdam, un salon dédié au marché des vrac secs. Il rassemble tous les acteurs du commerce des vrac : importateurs, logisticiens, opérateurs maritimes, ports... Plus d'informations [ici](#).

**Du 29/09 au 03/10/14**

Se tiendront les 5 jours de la logistique en Normandie organisé par LSN avec des portes ouvertes d'entreprises, forums métiers, villages logistiques, programmes à destination des élus et journées d'échanges entre professionnels pour promouvoir la filière logistique de l'Axe Seine. Plus d'informations [ici](#).

**Du 11 au 13/11/14**

## Le Watertruck expérimenté sur la Sambre



De la terre végétale à l'aller... et de la ferraille au retour.

**L'**idée du projet européen Watertruck, littéralement "camion de l'eau", est de transporter des marchandises sur des trains de barges poussées par un bateau-pousseur. Le procédé, adapté aux voies à petit gabarit, a été expérimenté pour la 1<sup>re</sup> fois en France en octobre dernier sur la Sambre.

Début octobre, un pousseur hollandais et ses 2 barges ont quitté Charleroi, en Belgique, avec un chargement de 250 t de terre végétale. Direction Louvroil, dans le Nord, via la Sambre. Le Watertruck est ensuite remonté jusqu'à Mons, en Belgique, avec un chargement de 120 t de ferraille.

Bilan de ces 10 jours d'expérimentation ? « Le procédé fonctionne et la Sambre s'est avérée tout à fait navigable », se réjouit Sébastien Lehu, président de FL Multimodal<sup>01</sup>, la société valenciennoise qui a orchestré le test. « Mais il n'existe pas actuellement de matériel adapté au Watertruck. En l'absence de micropousseur disponible, le bateau a dû venir des Pays-Bas. Les barges de 28 ou 29 m spécifiées par le projet ont dû être remplacées par des barges de dragage. »

Malgré ces écueils, l'expérimentation a attiré plusieurs industriels du bassin de la Sambre, qui, tentés de transférer leur fret de la route vers la voie d'eau, sont venus se rendre compte par eux-mêmes. « L'intérêt du Watertruck est d'être adapté aux voies à petit gabarit et d'être modulable. Il est possible de pousser 4 ou 5 barges, de les laisser à différents endroits le temps qu'elles soient déchargées, et d'en prendre d'autres, comme on décroche et raccroche les remorques d'un camion. C'est l'équivalent d'un transporteur routier régional qui distribue des colis et rentre chez lui le soir », explique S. Lehu.

Après cette expérimentation, qui fait suite à d'autres tests menés en Belgique et aux Pays-Bas, l'enjeu est désormais de rassembler suffisamment d'utilisateurs pour équilibrer des flux pendulaires entre la France et la Belgique. Le matériel adapté n'existant pas encore, des bateaux Freycinet pourraient être utilisés dans un premier temps. ■

<sup>01</sup>voir Fluvial n° 244 (juillet-août 2014).

ET SI LA SAMBRE RETROUVAIT UNE VOCATION POUR LE FRET ?

## Bateaux pousseurs et barges à l'essai

**D**ébut octobre, deux entreprises d'Hautmont, Bartin recycling et Scotts, ont participé à des tests de transport sur la Sambre, entre un ancien quai industriel situé à Louvroil (au niveau de la friche Usinor) et la Belgique. Pour la première, il s'agissait d'acheminer 120 tonnes de ferraille, de la France vers la Belgique, et pour la seconde 250 tonnes de terre végétale dans l'autre sens. Ces deux entreprises ont été sollicitées dans le cadre du projet européen Watertruck qui concerne des partenaires de France, de Belgique et des Pays-Bas (une dizaine). Le projet ambitionne de réutiliser certaines voies d'eau à petit gabarit pour la navigation intérieure du fret.

**Une expérience.** Ce projet, financé dans un cadre européen, vise à expérimenter, auprès d'entreprises susceptibles d'être intéressées, un système associant bateaux pousseurs et barges à pondéreux. L'idée serait de rendre à la Sambre une vocation de transport et d'en faire une alternative à la route et aux poids lourds. L'entreprise FL multimodal de Valenciennes, spécialisée dans le transport et la logistique et prestataire pour différents chargeurs, a organisé ces opérations. "Notre rôle était d'être le chef

d'orchestre, explique Sébastien Lehu, directeur opérations et développement. *Le pousseur venait de Hollande, les barges, de Belgique, et nous avons conseillé à la fois l'ex-communauté de communes Sambre-Avesnois (ndlr : fusionnée dans l'Agglomération Maubeuge Val de Sambre) et VNF.*"

**Une entreprise intéressée.** Gérard Molin, responsable d'exploitation chez Bartin recycling, expliquait quant à lui : "Comme d'autres, j'ai été sollicité par Voies navigables de France, parce que nous avons des flux entre notre site du Nord et des exportateurs implantés à Charleroi, Gand, Anvers, travaillant avec des aciéristes. Ce serait bien que ce mode de transport se développe, mais, bien sûr, il faut qu'il y ait des flux réguliers."

**Et l'avenir ?** Le projet Watertruck se termine. Comme le constate M. Lehu, il s'agit maintenant de réfléchir à un modèle économique tenant compte de l'évolution de la profession de batelier et des marchés du fret. Des entreprises du BTP, de l'agroalimentaire, de la ferraille, de l'aménagement d'espaces verts pourraient être séduites par le concept, d'autant qu'il y a un potentiel fluvial, une histoire et



Au bord de la Sambre, à Louvroil. Bateaux pousseurs et barges séduiront-ils les entreprises ? C'est l'enjeu du projet européen Watertruck.

des politiques publiques favorables. L'avenir dépendra des coûts d'une telle chaîne logistique incluant opérations de chargement et de déchargement, pré et post-acheminement jusqu'à la voie d'eau, gestion des domaines publics et privés, organisation des flux à l'aller et au retour... Dans le cas de la Sambre, au gabarit Freycinet, navigable "industriellement" entre la frontière belge et Landrecies, se posent aussi les questions de tirant d'eau, de tirant d'air, de facilités de manœuvres...

Le temps des tests est passé. Arrive celui des enseignements à tirer.

**Bernard KRIEGER**

Plus d'infos sur [www.watertruck.eu](http://www.watertruck.eu)

# Des industriels du coin envisagent le transport fluvial sur la Sambre, si...

Sur le papier, le projet européen Watertruck de transport fluvial paraît simple à mettre en œuvre.

Dans les faits, c'est plus compliqué. Mardi, un test a été réalisé. Des barges poussées, en provenance de Belgique, ont accosté à Louvroil. Sous l'œil intéressé d'industriels du coin, qui se disent prêts à tenter.

PAR MARIE DELATTRE  
maubeuge@lavoixdunord.fr

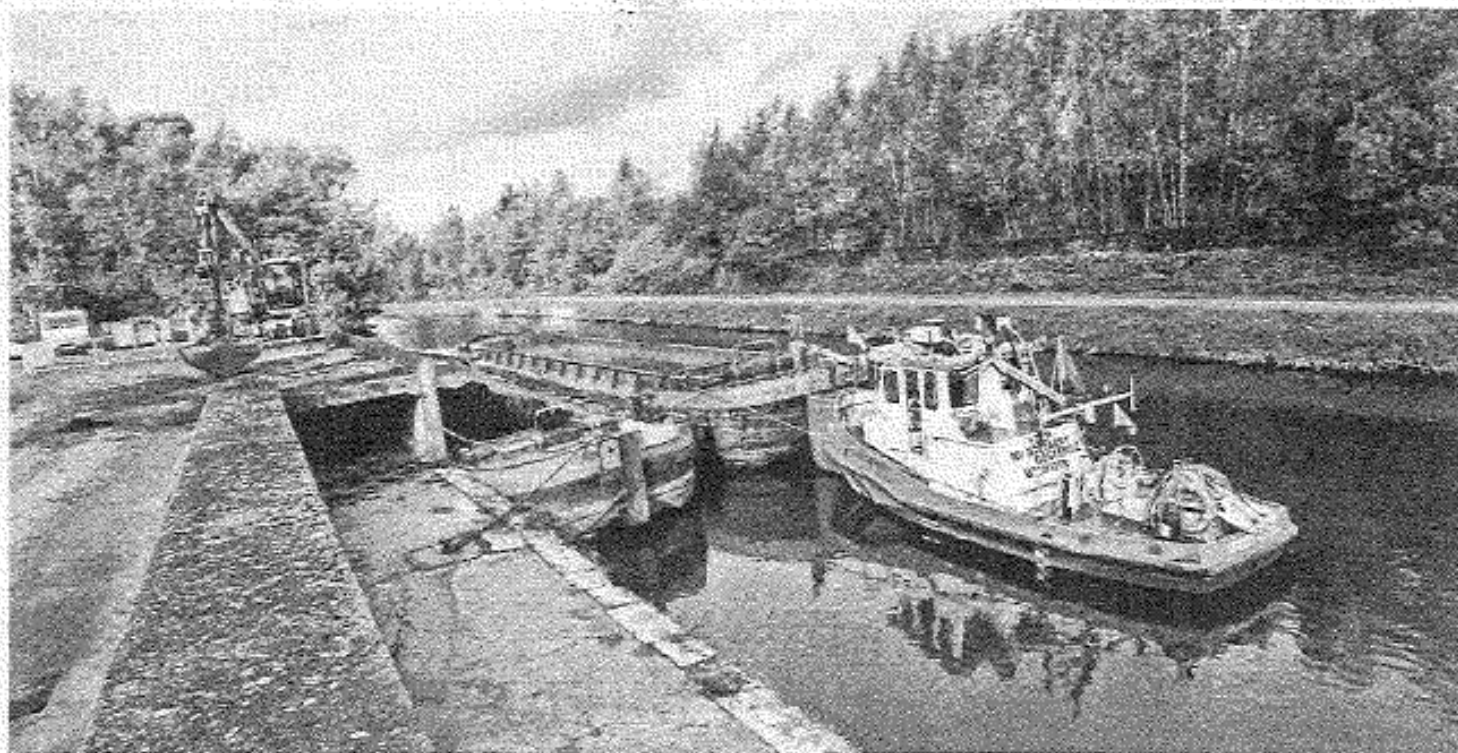
**LOUVROIL.** Les barges et le bateau pousseur ont quitté Châtellain (B) le 30 septembre. Mardi, l'équipage est arrivé sur l'ancien site de la Sollac, à Louvroil. Une première étape franchie pour le projet européen Watertruck de transport fluvial sur les rivières à petit gabarit. La Sambre, depuis longtemps boudée par le fret, en fait partie. Sur place, ce matin-là, des industriels du coin, venus vérifier par eux-mêmes qu'une al-

**“ On est arrivés au bout du bout de la voie terrestre. Les coûts ne pourront qu'augmenter. ”**

FRÉDÉRIC LATOUR, SCOTTS FRANCE.

ternative à la route et aux camions est envisageable.

« Cela fait deux ans que je participe



Premier test réussi pour le projet européen Watertruck de transport fluvial, mardi. Les barges ont déchargé sur l'ancien quai de la Sollac, à Louvroil. PHOTO SAMI BELDUMI

ternative à la route et aux camions est envisageable.

« Cela fait deux ans que je participe aux réunions pour la réhabilitation de la Sambre », confie Frédéric Latour, directeur du site SCOTTS France, à Hautmont, spécialisé dans la production de terreau. « Près de 70 % de mon trafic arrive par la Belgique », et notamment la

tourbe, l'une de ses matières premières. « On fait un stockage intermédiaire à Charleroi ou à Anvers. » La suite ? Transport par route. « J'ai une activité surtout saisonnière, et durant la haute saison, on peut réceptionner jusqu'à 40 ca-

mions par jour. »

Frédéric Latour l'affirme : « On est arrivés au bout du bout de la voie terrestre. Les coûts ne pourront qu'augmenter. » Ce pilote, mardi, était « un premier pas ». Le directeur de SCOTTS France table sur

un potentiel d'environ 40 000 à 60 000 tonnes de trafic fluvial par an. « À coûts équivalents avec les camions, je le fais, je me lance. » Sur place, à Hautmont, il dispose d'un ancien quai, qu'il pourrait tout à fait réhabili-

ter.

Encore faut-il que « les industriels soient fédérés, qu'une logistique soit mise en place, parce qu'à notre échelle, on n'a pas le temps de s'en occuper ». Un appel du pied aux collectivités locales. ■

## « Cette rivière, on l'a beaucoup oubliée »



Daniel Devins, Sébastien Lehu et Benjamin Saint-Huile, trois acteurs qui s'impliquent pour que le transport fluvial reprenne, sur la Sambre. PHOTO SAMI BELDUMI

Pour Benjamin Saint-Huile, président de l'Agglo, et Daniel Devins, « capitaine » du port mouillé d'Hautmont, « la voie d'eau n'est pas morte ». Arguments à l'appui, ils militent pour un relancement du fret sur cette portion de rivière.

La Sambre, un outil de développement pour les entreprises. « Une colonne vertébrale qui a un avenir, et pas uniquement plaisancier », s'est plu à répéter Benjamin Saint-Huile. Pour le président de l'Agglo, les industriels doivent reprendre la parole. « La question du coût et de l'intérêt économique » est évidemment prégnante. Ce premier test, orchestré par la société FL Multimodal (Sébastien Lehu en tête), « cela fait plusieurs années qu'on l'imagine ». Du transport de marchandises sur la Sambre, OK, mais sous quelle forme ? « Il faudrait des flux en allers-retours pour que ça soit compétitif, que plusieurs industriels jouent le jeu » et mutualisent les moyens.

Un transport par barges ou par péniches ? « En l'état actuel des choses, indique Sébastien Lehu, le transport par péniches de type Freycinet serait plus simple à mettre en place, et plus vite opérationnel. » Oui mais moins flexible que le transport par barges. « Il y a une liberté d'utilisation semblable au semi-remorque », image Daniel Devins. Une souplesse aussi, pour le pilote, qui « peut aller d'un point A à un point B », et être relayé.

Des contraintes certaines. C'est un peu l'histoire du serpent qui se mord la queue. La raréfaction du trafic, c'est l'envasement assuré de la Sambre. Et draguer coûte cher. « Le chenal de navigation ne se fait pas sans navigation. » Logique. Et puis les ponts-canaux de l'Oise sont toujours fermés. « Il y a plus de 200 000 tonnes par an de potentiel entre la frontière d'Erquelinnes et Berlaimont », insiste Sébastien Lehu. Reste à mobiliser tous les acteurs locaux, pour enfin sauter le pas. ■ M. DE.

### LE PROJET WATERTRUCK, C'EST QUOI ?

Un projet porté et financé par l'Europe, pour remettre du fret sur les rivières à petit gabarit, selon un système basé sur des bateaux pousseurs et des barges... poussées. Un projet qui regroupe plusieurs acteurs européens, dont Voies navigables de France, qui reconnaît avoir donné la priorité aux réseaux à grand gabarit (la Seine, le Rhône, la Loire...), mais veut « répondre aux demandes des usagers des petits gabarits », dont la Sambre.

### UN AUTRE TEST, CHEZ AGC

En juillet, la verrerie AGC Boussois a, elle aussi, fait le test du transport par péniches de type Freycinet. Une façon de faire baisser le nombre de camions sur les routes, et d'optimiser ses coûts de production. Le dossier, toujours à l'étude, pourrait aboutir d'ici quelques mois. S'il est économiquement intéressant, au-delà de la question environnementale.

Région > Béthune et ses environs

# Béthune : cinq heures de précision pour un chargement exceptionnel au port fluvial (VIDÉO)

PUBLIÉ LE 30/01/2015

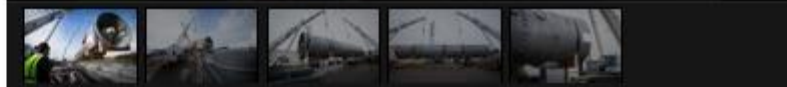
PAR BENOÎT FAUCONNIER ET SÉVERINE COURBE (PHOTOS)

[PARTAGER](#)
[TWITTER](#)
[GOOGLE+](#)
[Reagir](#)
 Le journal du jour à partir de 0,79 €

La société béthunoise CITP a fabriqué et fait expédier jusqu'au Danemark un immense laveur de fumées pour incinérateur, et neuf cuves. La cargaison a entamé mercredi son voyage vers Copenhague, qui devrait durer une douzaine de jours. Le chargement sur les péniches a constitué un moment délicat.



Lever le laveur, le maintenir bien droit en l'air, pour que le marinier avance sa péniche à la position voulue... Du grand art ! PHOTOS SÉVERINE COURBE



- A -

Charger un miroir dans une voiture à l'occasion d'un déménagement, ça génère pas mal de stress. À un échelon industriel, c'est un sentiment semblable qu'ont vécu les acteurs de l'expédition d'un laveur de fumées fabriqué par CITP, réunis sur les quais du port fluvial. CITP n'a pas d'autre choix que d'expédier son bébé par bateau, pour rejoindre Copenhague. Juguler les montées d'adrénaline, garder son sang-froid jusqu'au bout pour manoeuvrer un objet de 39,50 m de long et pesant 60 tonnes, ce n'est pas à la portée du premier venu. L'entreprise a confié toutes les opérations à FL Multimodal, « architecte du transport », comme le définit Sébastien Lehu, directeur opérations et développement, qui a tout organisé, et affrété les véhicules et le personnel nécessaires, de l'usine béthunoise jusqu'au point d'arrivée.

REGARDS SUR L'INNOVATION  
EN PARTENARIAT AVEC

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

L'École change avec le numérique  
Participez à la concertation nationale

DÉCOUVRIR ET PARTICIPER

SUPPLÉMENT PARTENAIRE

## LE TOP DES INTERNAUTES

Aujourd'hui cette semaine



Enduropale : un pilote du Bruaysis grièvement blessé transféré à Lille, son pronostic vital engagé (VIDÉO)



Un convoi exceptionnel sur route a parcouru les 134 mètres qui séparent l'usine de l'entrée du port fluvial. Puis le laveur a été stocké sur une plate-forme. Deux péniches ont été affrétées pour emmener jusqu'à Anvers la commande (le laveur de fumées, et neuf cuves pensant entre cinq et huit tonnes chacune).

À Anvers, la cargaison sera chargée sur un bateau de mer de 4 000 tonnes, jusqu'au Danemark. Puis il restera environ 30 km à parcourir par la route jusqu'à la destination. À chaque opération, les mêmes contraintes : manipuler les équipements avec une infinie précaution, pour écarter tout risque de casse. Le laveur de fumées à embarquer représente 5 000 h de travail, selon Patrick Vivier, responsable des achats et de la logistique chez CITP.

Tandis que les cuves étaient chargées par Gilles, aux manettes d'un porte-containers roulant de 98 tonnes, et ses collègues de Trans Manut Port, le laveur de fumées, lui, a été emmené par deux grues de 220 et 250 tonnes, dans un ballet synchronisé. Il a fallu rapprocher le laveur du bord du quai par « sauts de puces » successifs. Chaque « saut » demandant 1 h 30 de préparation.

Puis l'opération de chargement a été coordonnée par radio : les deux grues ont levé ensemble le laveur, l'ont posé au-dessus de la péniche, avancée par le marinier, pour que le colis trouve sa place entre au centimètre. Dix hommes ont gravité autour de l'opération, pendant plus de cinq heures.

Cet article vous a intéressé ? Poursuivez votre lecture sur ce(s) sujet(s) :

### pronostic vital engagé (VIDEO)

[J'aime](#) 3,3 000

[2](#) Pour ses 80 ans, Monopoly glisse de vrais billets dans ses boîtes

[J'aime](#) 7,3 000

[3](#) Hellemmes : violente collision entre une Porsche et une 205, ce dimanche soir

[J'aime](#) 617

[4](#) Écoles, collèges, lycées : la FSU appelle à la grève mardi

[J'aime](#) 3,3 000

[6](#) Aulnoy-lez-Valenciennes : il frappe sa compagne juste après avoir regardé «L'Emprise» ensemble

[J'aime](#) 5,4 000

### TOUS NOS SUJETS

#### RÉGION

Saisissez le nom de la commune

- ▶ Armentières
- ▶ Arras
- ▶ Avesnes-Fourmies
- ▶ Béthune
- ▶ Boulogne sur Mer
- ▶ Bruay-La-Buissière
- ▶ Calais
- ▶ Cambrai
- ▶ Caudry
- ▶ Denain
- ▶ Douai
- ▶ Dunkerque
- ▶ Hazebrouck
- ▶ Hénin-Beaumont
- ▶ Lens
- ▶ Lille
- ▶ Lomme, Loos et les Weppes
- ▶ Marcq - Lambersart et environs
- ▶ Maubeuge
- ▶ Montreuil
- ▶ Roubaix
- ▶ Saint-Omer
- ▶ Saint-Pol sur Ternoise
- ▶ Seclin
- ▶ Tourcoing
- ▶ Valenciennes
- ▶ Villeneuve d'Ascq

#### FRANCE - MONDE