



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DÉLÉGATION GÉNÉRALE AU DÉVELOPPEMENT DE L'AXE NORD



PLAN D'ACTION 2024 - 2025

décembre 2023

PRÉAMBULE

Coup d'œil dans le rétroviseur

Une coordination a été mise en place dans les Hauts-de-France pour que la région saisisse toutes les opportunités liées à sa façade maritime et à son positionnement de carrefour (« gateway ») d'Europe de l'Ouest.

Celle-ci a été préfigurée dans le rapport « axe Nord – une grande alliance au cœur d'un marché de 80 millions d'habitants » remis par le préfet de la région des Hauts-de-France au premier ministre. Le conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe Nord a été créé par décret du 12 avril 2019 et installé le 15 avril 2019 par la ministre chargée des transports, Elizabeth BORNE.

Il vise à mettre en synergie les acteurs publics et privés de la région pour répondre aux défis portuaires et logistiques du XXI^e siècle. Un plan d'action pour la période 2020 – 2025 a été adopté dans ce cadre pour développer l'économie portuaire et logistique de la région de manière durable.

Les défis surmontés

La période 2020-2023 présentait l'enjeu majeur de réussir la transition du Brexit. La mobilisation de l'ensemble des acteurs de la région, le renforcement des moyens de contrôle et le déploiement d'un système d'information *ad hoc* ont permis de maintenir la fluidité du passage de la frontière.

Le décloisonnement était un autre enjeu. Les Hauts-de-France disposent d'infrastructures et d'entreprises (transporteurs, chargeurs...) de premier plan. Leur représentation sous une bannière unique dans les salons internationaux et la constitution d'un réseau régional de coopération et d'échange est un premier achèvement à porter au crédit de Norlink.

Les défis à venir à horizon 2030

Le protocole d'accord signé entre l'État et la région sur le volet mobilité du CPER pour la période 2023 – 2027 traduit un niveau d'ambition élevé en faveur de la décarbonation et de la compétitivité des transports. Avec le projet de mise à grand gabarit fluvial Seine-Escaut, les pouvoirs publics consacrent des moyens inédits au développement des réseaux de transport massifié de la région.

Le défi, au cœur de la fonction du conseil de coordination interportuaire et logistique est de promouvoir et de garantir une utilisation optimale des infrastructures actuelles et futures. Le système de transport et de logistique doit être un atout supplémentaire de la région des Hauts-de-France pour concilier attractivité économique et verdissement des chaînes d'approvisionnement.

Les indicateurs plus particulièrement suivis

Le conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe nord (CCILAN) suit particulièrement :

- la part modale du transport ferroviaire (15 % contre 9,8 % au national) et du transport fluvial (5,7 % contre 2,4 % au national) dans le transport de marchandises dans la région ;
- les tonnages traités par les principaux ports maritimes et intérieurs de la région (Douges, Lille, Valenciennes et Longueil-Sainte-Marie) ;
- le nombre d'EVP traités par le GPMD à destination de son hinterland (355 586 EVP à fin octobre 2023 soit +9 % par rapport à la période comparable en 2022) ;
- les flux d'UTI transmanches traités par les ports (et Getlink) des Hauts-de-France : 3,51 millions d'UTI en 2022 soit -1,4 % par rapport à 2021.

SOMMAIRE

PRÉAMBULE.....	3
LE PLAN D'ACTION 2024-2025.....	7
Axe 1 : développer une stratégie d'influence pour l'axe Nord.....	7
Axe 2 : assurer le développement de l'intermodalité et préparer l'arrivée du canal Seine-Nord Europe.....	8
Axe 3 : favoriser l'excellence en matière environnementale des espaces portuaires et de la chaîne logistique.....	8
Axe 4 : exploiter les possibilités du numérique et de l'innovation.....	8
FICHES THÉMATIQUES PAR ACTIONS.....	11
AXE 1.....	13
Développer une stratégie d'influence pour l'axe Nord.....	13
ACTION 1.....	14
Construire un produit commercial et marketing unique pour les ports maritimes et intérieurs.....	14
ACTION 2.....	15
Promouvoir l'axe Nord à l'international.....	15
ACTION 3.....	16
Poursuivre la connaissance des flux du tissu économique local en mobilisant les acteurs de la recherche.....	16
AXE 2.....	17
Assurer le développement de l'intermodalité et préparer l'arrivée du canal Seine-Nord Europe.....	17
ACTION 4.....	18
Améliorer l'offre ferroviaire.....	18
ACTION 5.....	19
Améliorer l'offre fluviale.....	19
ACTION 6.....	20
Accompagner le développement du fret fluvial dans l'Oise pour assurer un débouché massifié de l'axe nord à l'Île-de-France.....	20
ACTION 7.....	21
Suivre le contrat de progrès VNF/GPMD.....	21
ACTION 8.....	22
Identifier le foncier à haute valeur intermodale.....	22
AXE 3.....	23
Favoriser l'excellence en matière environnementale des espaces portuaires et de la chaîne logistique.....	23
ACTION 9.....	24
Généraliser les plans de développement durable et de transition écologique dans les ports maritimes conformément à la stratégie nationale portuaire....	24
ACTION 10.....	25
Inscrire la communauté portuaire dans la démarche « Rev3 ».....	25

ACTION 11.....	26
Engager une action de recherche sur la thématique de la résilience et de l'impact du changement climatique sur les ports des Hauts-de-France.....	26
ACTION 12.....	27
Partager les stratégies de développement énergétiques (GNL, branchements à quai, stations multi-énergies).....	27
AXE 4.....	28
Exploiter les possibilités du numérique et de l'innovation.....	28
ACTION 13.....	29
Numériser le passage aux frontières des voyageurs.....	29
ACTION 14.....	30
Étudier le déploiement d'une interface commune aux CCS et TOS de l'axe Nord.....	30
ACTION 15.....	31
Impliquer les acteurs face aux risques de cybersécurité.....	31
ACTION 16.....	32
Construire les outils répondant aux enjeux de transformation numériques et environnementales pour l'ensemble des composantes de la supply chain.....	32
ANNEXES.....	33
ANNEXE I : résumé en tableau du plan d'action.....	35

LE PLAN D'ACTION 2024-2025

L'adoption d'un plan d'action dans le cadre du CCILAN s'inscrit dans le cadre réglementaire fixé par le code des transports. Il résulte avant tout de la volonté des acteurs publics et privés de la région de coordonner leurs actions pour développer l'axe Nord.

Plusieurs éléments et constats fondent cette démarche :

- des investissements publics importants sont en cours et vont se poursuivre dans les infrastructures de transport via les contrats de projet État - région ou différents financements publics (dont le projet européen de mise à grand gabarit fluvial Seine-Escaut) ;
- des trajectoires de décarbonation sont fixées par des normes ou des stratégies européennes (« fit for 55 »), nationales et régionales ;
- le report du transport de marchandises sur des modes alternatifs à la route nécessite une évolution importante des chaînes logistiques pour laquelle les entreprises doivent être accompagnées ;
- l'enjeu environnemental est désormais intégré dans les stratégies des entreprises au travers de leur politique RSE.

Le doublement du terminal conteneur du grand port maritime de Dunkerque en 2027 et la mise à grand gabarit progressive d'ici à 2030 du réseau fluvial Seine-Escaut constituent des opportunités majeures d'attractivité et de développement. L'enjeu est de garantir, voire d'anticiper sur ces échéances pour permettre aux entreprises d'adapter leurs stratégies, afin de capter de nouveaux marchés et de rendre opérationnel le développement de l'axe Nord.

Pour cela, le plan d'action 2024 identifie 4 axes principaux. Les 16 actions visent à promouvoir un système Hauts-de-France connecté et interopérable, exemplaire en matière environnementale et offrant une disponibilité capacitaire importante en faveur du report modal.

Axe 1 : développer une stratégie d'influence pour l'axe Nord

Le développement d'une stratégie d'influence commune n'est pas un vain mot. Il s'agit de véhiculer et d'exporter une image construite et contrôlée en s'appuyant sur le savoir faire de différents écosystèmes (diplomatie, économique, scientifique).

Cette stratégie doit permettre de construire une démarche de communication pour ancrer les avantages des ports et de l'hinterland auprès de clients existants et de potentiels investisseurs. Elle doit être poursuivie via de multiples canaux et au travers d'un réseau fiable et structuré de services et de personnalités.

Des actions existent déjà (salons internationaux, actions telles que l'organisation du Norlink day). Il s'agit maintenant d'aller plus loin en rapprochant davantage les actions de promotion déjà assurées par les services commerciaux des différentes infrastructures et en s'articulant mieux avec les services en charge de la promotion de l'attractivité économique de la région.

Le système portuaire et logistique des Hauts-de-France présente des avantages considérables et reconnus dans un domaine très concurrentiel. Il doit constituer un atout de promotion supplémentaire pour l'attractivité et le développement économiques de la région.

Axe 2 : assurer le développement de l'intermodalité et préparer l'arrivée du canal Seine-Nord Europe

La région des Hauts-de-France bénéficie d'un positionnement stratégique au Nord-Ouest de l'Europe et de réseaux ferroviaires et fluviaux denses avec de bonnes réserves de capacités (notamment artère Nord-Est).

Ces atouts doivent être pleinement utilisés par les entreprises pour se doter de chaînes logistiques compétitives, performantes et peu carbonées, à même de contribuer à leur développement durable.

Pour ce faire, les actions suivantes seront mises en œuvre :

- montée en puissance d'une démarche proactive de promotion du développement des équipements portuaires et des services et infrastructures de transport massifié ;
- amélioration de la qualité de service : la question du *lead time* est l'un des premiers critères analysés par les entreprises pour encourager le report modal et créer de la valeur au-delà du seul coût ;
- formuler une offre intégrée offrant une visibilité sur le foncier logistique.

Axe 3 : favoriser l'excellence en matière environnementale des espaces portuaires et de la chaîne logistique

Le secteur du transport de marchandise génère d'importantes émissions de gaz à effet de serre. Leur réduction est nécessaire pour atteindre les objectifs de réduction de l'empreinte carbone.

Pour cela, les différents acteurs des Hauts-de-France construisent en interne des stratégies visant à pleinement intégrer l'environnement dans leurs plans de développement. Pour autant il n'existe pas encore de vision régionale reposant sur une méthodologie commune et des indicateurs partagés.

Par ailleurs, les ports joueront dans les années à venir un rôle de hub énergétique majeur, soit en tant que producteur d'énergies alternatives, soit en tant que point d'approvisionnement ou encore de stockage (CO2). Le développement d'une approche coordonnée à l'échelle régionale est donc également nécessaire sur ce volet.

Cet axe aura pour objet de faire un état des lieux des stratégies environnementales et de proposer une vision commune et partagée par l'ensemble des acteurs. Par ailleurs une action de recherche sera réalisée par un doctorant sur la thématique de la résilience des infrastructures portuaires face aux impacts du changement climatique dans les ports. Le développement de la recherche portuaire s'inscrit pleinement dans les objectifs fixés par la stratégie nationale portuaire.

Axe 4 : exploiter les possibilités du numérique et de l'innovation

Le développement du numérique est un facteur clé de compétitivité pour des places portuaires et des infrastructures modernes.

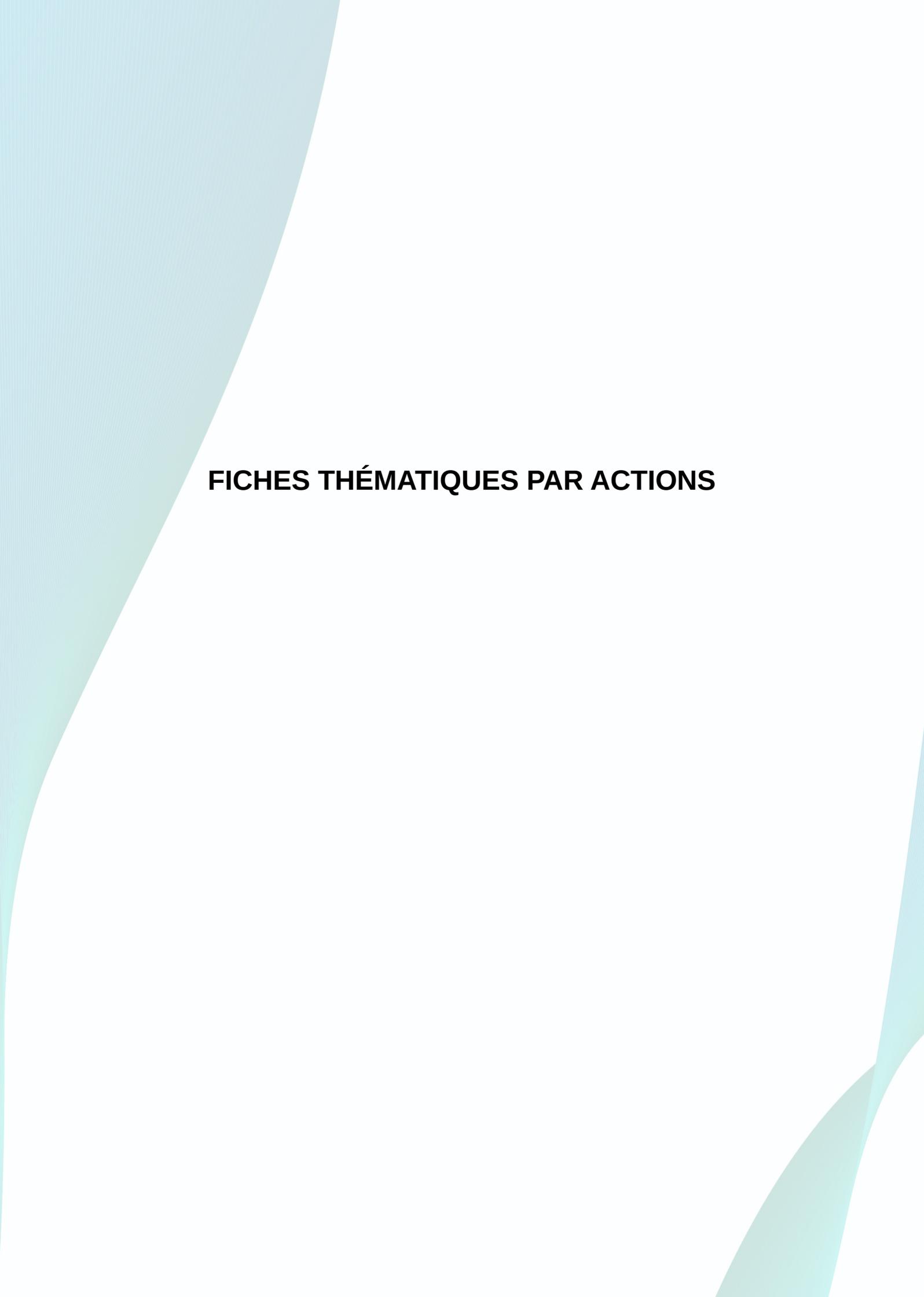
Il doit permettre d'optimiser et de fluidifier les échanges d'information et la réalisation de formalités administratives, douanière notamment). Les places portuaires et les plateformes multimodales sont ainsi devenues des lieux privilégiés où le développement des logiciels de suivi et de traçabilité des marchandises a été croissant depuis plusieurs années.

Cette évolution s'accompagne de risques dans un contexte où ces nouveaux outils connectés ont parfois privilégié les enjeux de développement commercial sur ceux relatifs à la sécurité.

En parallèle, un travail de numérisation des axes est à l'œuvre pour Haropa et l'axe MERS (Méditerranée Rhône Saône) et pose donc la question de la stratégie à tenir pour l'axe Nord.

Les actions inscrites dans cet axe portent donc sur ces deux aspects :

- en procédant à un état des lieux des différents systèmes informatiques de suivi et de traçabilité des marchandises dans la région sur les places portuaires et intermodales et de leurs interconnexions. Ce bilan permettra ensuite d'envisager des pistes de développement ou de les infirmer ;
- en coordonnant la participation des acteurs à des exercices annuels de cyber sécurité afin de garantir aux acteurs locaux et aux investisseurs la sécurité et la résilience des systèmes. Le 28 novembre dernier le GPMD en partenariat avec France cyber maritime s'est prêté à l'exercice d'un hacking éthique. L'année 2024 devrait permettre de proposer le même exercice au port de Calais.

The page features a white background with large, flowing teal shapes on the left and bottom right sides. The text is centered in the white space.

FICHES THÉMATIQUES PAR ACTIONS

AXE 1

Développer une stratégie d'influence pour l'axe Nord

N°	Actions	Porteur	Objectif
Promouvoir l'axe nord			
1	Construire un produit commercial et marketing unique pour les ports maritimes et intérieurs	NORLINK	Finaliser les supports de promotion commune et assurer la représentation et la visibilité du système Hauts-de-France y compris à l'international
2	Promouvoir l'axe Nord à l'international	DGDAN/NORLINK	Organiser des réunions de promotion annuelles auprès des représentations de la France au Bénélux, au Royaume-Uni et en Allemagne en lien avec le réseau économique local
Mieux connaître les enjeux de la logistique et les flux locaux			
3	Approfondir la connaissance des flux et du tissu économique local en mobilisant les acteurs de la recherche	DGDAN	Assurer le suivi et les rendus des études suivantes : a) flux transmanches b) étude sur les flux des transporteurs (Euralogistic) c) autres études.

ACTION 1

Construire un produit commercial et marketing unique pour les ports maritimes et intérieurs

Depuis le lancement de l'axe Nord et l'installation du CCILAN en 2019, l'association Norlink s'est investie pour rapprocher les acteurs des Hauts-de-France à l'occasion de séminaires, salons ou d'événements du monde économique et des transports.

Les principaux événements programmés pour 2024 sont :

- Birmingham, salon international de la multimodalité ;
- Munich, salon international du transport modal ;
- Norlink Day ;
- Paris, salon du transport et de la logistique.

La création d'une identité commune en termes de communication et d'affichage doit permettre de renforcer l'impact de la communication de chacune des structures et des territoires auprès d'investisseurs, de transporteurs et de chargeurs. Il s'agit de valoriser la compétitivité du système portuaire et logistique des Hauts-de-France, de manière à renforcer la promotion de l'ensemble des composantes des chaînes modales régionales intégrées.

La réunion régulière par Norlink des responsables commerciaux des ports maritimes, ports intérieurs et des gestionnaires d'infrastructure des Hauts-de-France doit contribuer à la rédaction de livrables de communication communs et à la définition d'une stratégie commune de promotion.

<i>Pilotes</i>	NORLINK
<i>Livrables</i>	- Plaquette de communication au CCILAN 2023 ; - Bilan des salons et événements auxquels l'association a pris part ; - Assurer la visibilité de la Fédération NORLINK auprès des acteurs.
<i>Calendrier</i>	Premier trimestre 2024 pour la plaquette Année 2024 pour les autres événements

ACTION 2

Promouvoir l'axe Nord à l'international

Le développement d'un produit commercial et marketing unique pour promouvoir le système portuaire et logistique des Hauts-de-France pourra servir de base à une communication à l'international.

Cette action pourra se décliner :

- en intégrant un volet de promotion de l'axe Nord : dans les communications et actions de promotion à l'international des différents ports maritimes et intérieurs des Hauts-de-France ;
- en se coordonnant avec Nord France Invest et Business France : pour que leurs actions de prospection et de promotion de l'attractivité économique de la région intègrent bien les atouts de son système portuaire et logistique ;
- en mobilisant les services de développement économique des ambassades : pour assurer le relai à leur niveau de la visibilité des infrastructures des Hauts-de-France. Les réseaux diplomatiques français à l'étranger centralisent autour d'eux toute une communauté d'expatriés évoluant dans la sphère économique. Cette action vise donc à s'appuyer sur cette communauté, afin de créer un réseau d'influenceurs connaissant le système des Hauts-de-France et à même de pouvoir en faire la promotion.

<i>Pilotes</i>	DGDAN/NORLINK
<i>Livrables</i>	- Intégration de la promotion de l'axe Nord dans les politiques à l'international des ports maritimes et ports fluviaux des Hauts-de-France ; - Rapprochement Business France et NFI pour coordonner leurs actions de promotion et de prospection avec celles de l'axe Nord ; - Mobilisation des services économiques des ambassades du Royaume-Uni, des Pays-Bas, de Belgique et d'Allemagne pour la promotion de l'axe nord.
<i>Calendrier</i>	Année 2024

ACTION 3

Poursuivre la connaissance des flux du tissu économique local en mobilisant les acteurs de la recherche

La connaissance de la teneur, de la quantité et de la destination des flux actuels et futurs est essentielle pour comprendre le comportement économique des acteurs à l'échelle régionale et éclairer les décisions d'investissements. Elle doit également donner un état des lieux détaillé du report modal à date pour analyser ensuite son évolution vers des modes plus décarbonés.

La DGDAN pilote ou participe aux comités de pilotage de plusieurs études visant à améliorer la visibilité sur les flux de marchandises à l'échelle régionale.

Les principales démarches en cours sont les suivantes :

- étude des flux transmanche : plusieurs établissements ou entités cherchent à analyser les échanges ayant cours entre le Royaume-Uni et la France depuis le Brexit. Il s'agit notamment du CEREMA, de plusieurs chercheurs à l'université de Lille et de la côte d'Opale, de Norlink, du conseil régional (projet d'un observatoire transmanche). Pour autant les démarches ne sont pour le moment pas coordonnées et arrivent toutes au constat du manque de données et de la nécessaire mobilisation des données douanières sur ce sujet. L'INSEE n'a par ailleurs jamais été sollicité sur ce sujet jusqu'alors. L'objectif est donc de coordonner les efforts afin d'aboutir à une première analyse des flux transmanche, avec le concours des douanes ;
- étude Euralogistic sur les transporteurs : la DGDAN a missionné le pôle Euralogistic afin de réaliser une étude auprès des principaux transporteurs de la région pour quantifier les tonnes de marchandises transitant par ces entreprises et sur quel vecteur (poids lourd, train, fluvial). Cette étude aura donc le double avantage de permettre d'avoir une photographie à date de la réalité des flux et de la part du poids lourd auprès des transporteurs majeurs de la région, et de pouvoir identifier au sein de ces acteurs ceux qui seraient le plus susceptibles de tendre vers le report modal ;
- autres études : l'ADEME et la DGITM ont toutes les deux lancé des études pour anticiper la demande de transport et la décarbonation du secteur, avec pour la DGITM une approche novatrice par filière. La DGDAN participe aux comités de pilotage de celles-ci et s'assure de la prise en compte des intérêts de la spécificité des Hauts-de-France.

<i>Pilotes</i>	DGDAN
<i>Livrables</i>	<u>Résultats des études en cours</u> : - INSEE sur les flux transmanche ; - Euralogistic sur les transporteurs ; - ADEME sur les scénarii de la demande de transport ; - DGITM sur la demande nationale de transport.
<i>Calendrier</i>	Année 2024

AXE 2

Assurer le développement de l'intermodalité et préparer l'arrivée du canal Seine-Nord Europe

N°	Actions	Porteur	Objectif
Améliorer la performance des réseaux et le suivi des opérations de promotion des infrastructures locales			
4	Améliorer l'offre ferroviaire	SNCF réseau	Suivi des indicateurs SNCF réseau sur la ponctualité et la note de relation commerciale
5	Améliorer l'offre fluviale	VNF	Suivi de la feuille de route et des indicateurs VNF
6	Suivre le développement du fret fluvial dans le département de l'Oise	DGDAN	Étude sur le fret fluvial dans l'Oise
7	Suivre le contrat de progrès VNF/GPMD	VNF/GPMD	Réaliser une action commune prévue dans le contrat de progrès
Identifier le foncier à haute valeur intermodale et l'intégrer dans la démarche de planification régionale			
8	Identifier le foncier à haute valeur intermodale à l'échelle de l'axe Nord	DGDAN/CRHDF	Effectuer le recensement et la hiérarchisation du foncier

ACTION 4

Améliorer l'offre ferroviaire

SNCF Réseau accompagne l'ambition nationale portée par l'État de doubler la part de marché du fret ferroviaire dans le transport de marchandises d'ici 2030. Engagé en 2021, le programme fret ferroviaire de SNCF Réseau est structuré autour de 9 thématiques qui font pour la plupart l'objet d'une déclinaison territoriale.

Les actions ont pour objectif d'améliorer la qualité de service et la performance du réseau ferré national via :

- le renforcement de la relation commerciale : avec tous les acteurs clés du marché (industriels, entreprises ferroviaires, ports, plateformes de transport combiné). Les actions engagées sur cette thématique incluent la promotion des modes alternatifs à la route (fer et fleuve) auprès des porteurs de projets industriels ou logistiques dans la région. La performance en est mesurée dans le cadre de l'enquête satisfaction annuelle de SNCF Réseau ;
- l'amélioration de la qualité des sillons attribués au fret : une partie des actions engagées aura des effets à partir de 2026 grâce au travail engagé sur les Plans d'exploitation de référence du réseau (PERR) qui intègrent des « tubes capacitaires » garantissant un socle de sillons de qualité pour le fret sur les axes majeurs de flux de marchandises comme l'artère Nord-Est. D'autres actions produisent déjà des effets, notamment la montée en compétence des horairistes de SNCF réseau en s'appuyant sur un nouvel outil informatique de tracé des sillons et sur une évolution des processus d'attribution de la capacité pour les travaux afin de mieux concilier les enjeux industriels liés à la régénération du réseau et la préservation des plans de transport des entreprises ferroviaires ;
- l'amélioration de la régularité des trains de fret : par le déploiement en région d'une démarche nationale d'amélioration conduite avec un focus sur la ponctualité au départ des sites majeurs de fret (Dourges et Tergnier) ;
- la facilitation du parcours client : grâce au numérique avec la création d'un espace client unique qui permet à tout demandeur de capacité d'accéder aux différents flux de données liés notamment aux commandes de sillons y compris en dernière minute ; de demander de la capacité sur les voies de service ; ou encore de suivre la circulation de ses trains. Une feuille de route spécifique prévoit des améliorations successives d'ici 2030 ;
- la performance des éléments d'infrastructure indispensables à la préservation et au développement du fret : avec la poursuite et la préservation des faisceaux majeurs de voies de service fret comme Somain, Tergnier et Grande-Synthe ou encore de poursuivre la recherche de solutions pour sauvegarder les lignes capillaires de fret en partenariat avec l'État, le conseil régional et les industriels.

<i>Pilotes</i>	SNCF réseau
<i>Livrables</i>	- Qualité des sillons attribués au fret ; - Régularité des trains de fret (Dourges/Tergnier) ; - Plans d'exploitation de référence incluant des tubes capacitaires pour le fret sur les axes majeurs de flux de marchandises ; - Investissements sur les éléments d'infrastructure nécessaires à la préservation et au développement du fret ;
<i>Calendrier</i>	CCILAN 2024

ACTION 5

Améliorer l'offre fluviale

Le développement de la voie d'eau est une mission de VNF. Le contrat d'objectif et de performance conclu entre VNF et l'État pour la période 2020-2029 porte l'ambition de faire du fluvial l'un des piliers de la transition écologique. Afin de réaliser cet objectif, les services peuvent promouvoir des aides à destination des entreprises en vue de soutenir une expérimentation (PARM). Une aide à la construction de bateaux existe également (PARMI).

Pour les Hauts-de-France, le bassin du Nord et du Pas-de-Calais gère 676 km de voies navigables, dont 271 km à grand gabarit, pour un transport estimé de marchandises de l'ordre de 8 Md€ en 2021. L'ambition affichée pour 2030 est de multiplier par 2 les volumes transportés par le fret fluvial et par 3 les retombées économiques pour les territoires.

Actions possibles :

- accompagner les entreprises vers la voie d'eau en mobilisant les différents leviers : PARM, programme Remove ;
- téléconduite des écluses à grand gabarit du Nord-Pas de Calais, accroissement mesuré de l'offre de service avant le déploiement total de la téléconduite.

Indicateurs :

Il est ainsi proposé d'effectuer un suivi des indicateurs définis en interne aux services, afin de pouvoir promouvoir le report modal sur la voie d'eau. Les relations qui seront établies entre les services de développement économique et VNF permettront également de parfaire la connaissance du tissu économique local et d'évaluer de manière annuelle mais aussi à horizon 2030 les taux de conversion qui ont été réalisés auprès des entreprises sollicitées.

<i>Pilotes</i>	VNF
<i>Livrables</i>	- Bilan annuel des indicateurs de suivi quant aux activités de prospections ; - Bilan annuel des entreprises ayant sollicité des aides au report modal et s'étant converties ; - Evolution de l'offre de service ; - Avancement du déploiement de la téléconduite ;
<i>Calendrier</i>	CCILAN 2024

ACTION 6

Accompagner le développement du fret fluvial dans l'Oise pour assurer un débouché massifié de l'axe nord à l'Île-de-France

L'Union européenne, l'État et les collectivités territoriales réalisent des investissements sans précédent pour la mise au grand gabarit de la liaison fluviale Seine - Escaut. L'Oise occupera une position centrale dans ce futur réseau. C'est une double opportunité pour améliorer les chaînes logistiques des entreprises de ce département et pour offrir une porte d'entrée massifiée à l'Île-de-France pour l'axe Nord.

Pour anticiper sur ces échéances et permettre aux acteurs régionaux et locaux de se positionner au mieux, il convient d'améliorer la connaissance de la demande et de l'offre de transport fluvial dans l'Oise.

Pour cela, trois études seront engagées :

- une cartographie des infrastructures de transport fluvial et des parcelles bord à voie d'eau caractérisant la situation actuelle et projetée (étude confiée par la DGDAN à l'agence d'urbanisme Oise-les-Vallées, réalisée en lien avec VNF) ;
- une étude auprès d'un échantillon représentatif d'entreprises de l'Oise pour connaître la nature de leurs flux logistiques et leur intérêt pour la voie d'eau (étude confiée par la DGDAN à la CCI de région en lien avec la CCI de l'Oise et VNF) ;
- un projet d'étude sur un périmètre élargi au nord de l'Île-de-France (prolongement de l'étude DRIEAT 2021 – 2022 sur les plateformes multimodales en Île-de-France ; possibilité d'un partenariat avec HAROPA).

Ces différents travaux serviront de base à l'engagement en lien avec la préfète de l'Oise d'actions de concertation locales pour faire émerger une stratégie départementale en faveur du fret fluvial, articulée avec la stratégie poursuivie par l'État de développement de plateformes multimodales pour la desserte de l'Île-de-France.

<i>Pilotes</i>	DGDAN
<i>Livrables</i>	- Etudes ; - Concertations locales ;
<i>Calendrier</i>	Année 2024

ACTION 7

Suivre le contrat de progrès VNF/GPMD

En juillet 2023, le grand port maritime de Dunkerque (GPMD) et VNF ont signé un contrat de progrès, officialisé au salon Riverdating de décembre 2023. Le renforcement du partenariat entre ces deux acteurs doit contribuer au développement des flux issus de l'hinterland du GPMD.

Le GPMD est la porte d'entrée maritime majeure du territoire, avec plus de 49 Mt de trafic en 2022. Il est par ailleurs le premier port fluvial des Hauts-de-France avec 2,2 Mt de trafic fluvial direct en 2022, pour lesquels les céréales représentent 50 % des volumes. La part du conteneurisé sur ce tronçon est également en hausse depuis 2012 en passant de 5 000 EVP à 27 000 EVP en 2022, soit une multiplication par plus de 5. Les études accompagnant le projet Seine-Escaut prévoient une augmentation sensible de ces volumes à l'horizon 2035.

Ainsi le contrat de progrès prévoit des travaux sur les thématiques suivantes :

- développement du trafic fluvial : accompagnement à la mise en œuvre de CAP2020, démarche commerciale commune auprès des acteurs économiques et investisseurs ;
- optimisation des infrastructures fluviales et amélioration de la qualité de service : sur le domaine portuaire dunkerquois, sur le réseau fluvial des Hauts-de-France ;
- action en commun en faveur des transitions écologique et énergétique : encourager le verdissement des unités fluviales et les énergies alternatives, gestion des sédiments ;
- accompagnement de la transition numérique : système d'information à l'échelle régionale ;
- communication et promotion du transport par voie d'eau : participation à des salons communs ;
- gouvernance portuaire : relations GPMD et VNF.

Il est inscrit dans le cadre du plan d'action que les partenaires puissent réaliser *a minima* une action commune prévue dans le contrat en 2024.

<i>Pilotes</i>	GPMD/VNF
<i>Livrables</i>	Bilan des actions communes ; 1 ^{ère} actions engagées : <ul style="list-style-type: none">- GPMD partenaire privilégié de Riverdating 2023 à Lille : présence et mise en valeur au salon organisé par VNF, stand planning de rendez-vous professionnel. Visibilité sur les communications de VNF durant l'évènement ;- Travail sur le foncier de compensation environnementale ;
<i>Calendrier</i>	CCILAN 2024

ACTION 8

Identifier le foncier à haute valeur intermodale

La mobilisation du foncier est un enjeu clé pour le développement de l'axe Nord.

Il s'agit :

- d'assurer l'implantation de nouvelles activités logistiques et surtout industrielles ;
- et d'accueillir des entreprises souhaitant transférer des trafics sur les modes alternatifs à la route.

Ces objectifs sont inscrits dans le schéma régional de développement durable et d'égalité des territoires ainsi que la stratégie de développement économique (SRDEII) du conseil régional des Hauts-de-France. Le conseil régional s'est engagé avec l'appui de l'État dans une démarche pour mieux identifier et mobiliser le foncier économique dans une logique de sobriété foncière. Cette démarche s'accompagne d'un projet de soutien aux territoires pour le portage du foncier économique dans le cadre d'une coopération avec l'établissement public foncier des Hauts-de-France et celui de l'Oise et de l'Aisne (EPFLO).

En complément et dans le cadre du développement de l'axe Nord, le conseil régional et la DGDAN proposent de réaliser une action d'identification du foncier économique régional le plus propice à l'intermodalité. L'objectif est de caractériser le potentiel de développement du report modal et du trafic portuaire du foncier économique des Hauts-de-France.

- un premier travail en ce sens a été réalisé par l'axe Nord avec l'identification par les agences d'urbanisme des Hauts-de-France des zones d'activités économiques situées à proximité des voies fluviales et ferroviaires structurantes. Ces données ont été versées dans l'outil d'information géographique régional Géo2France ;
- un autre travail a été engagé par le conseil régional pour le CSNE avec la préparation d'une directive régionale d'aménagement.

La réalisation proposée dans le cadre du plan d'action de l'axe Nord pour 2024 consiste à attribuer un score à chaque parcelle de la région pour qualifier la qualité des dessertes. Il doit permettre d'identifier les zones d'activité à « haute valeur intermodale », celles justifiant une attention particulière des pouvoirs publics dans le cadre de leurs politiques d'aménagement compte-tenu de leur potentiel pour le développement du report modal et de l'activité portuaire (exemple des parcelles situées bord à voie d'eau du futur réseau fluvial à grand gabarit).

<i>Pilotes</i>	CR HDF/DGDAN
<i>Livrables</i>	- Cartographie du foncier à haute valeur logistique ; - Engagement d'un dialogue territorial ;
<i>Calendrier</i>	Année 2024

AXE 3

Favoriser l'excellence en matière environnementale des espaces portuaires et de la chaîne logistique

N°	Actions	Porteur	Objectif
Développer une planification stratégique pour faire des plateformes et des ports des espaces exemplaires en matière de développement durable			
9	Généraliser les plans de développement durable dans les ports maritimes	GPMD/SEPD	Faire l'inventaire des plans et de leurs indicateurs afin de valider une méthodologie de calcul commune
10	Inscrire la communauté portuaire dans la démarche Rev3	NORLINK/CR HDF	Accompagner l'implantation des actions innovantes « Rev3 »
11	Engager une action de recherche sur la thématique de la résilience et de l'impact du changement climatique sur les ports des Hauts-de-France	DGDAN/CR HDF	Recrutement d'un doctorant en lien avec la DGITM (cadre de la stratégie nationale portuaire)
Généraliser l'utilisation de transports d'énergies propres, dans le cadre d'un mix énergétique durable			
12	Partager les stratégies de développements énergétiques et développer une stratégie commune	DGDAN/NORLINK	Faire l'état des lieux des stratégies et la cartographie des points d'approvisionnements et élaborer une stratégie commune, prévoir une table ronde sur le sujet lors du séminaire de l'axe Nord

ACTION 9

Généraliser les plans de développement durable et de transition écologique dans les ports maritimes conformément à la stratégie nationale portuaire

La stratégie nationale portuaire (SNP) prévoit dans ses priorités de faire des ports français des accélérateurs de la transition écologique. En particulier, la définition et le suivi d'un indicateur de l'empreinte carbone portuaire permettra de suivre l'atteinte ou non de ces objectifs.

Pour se faire les actions identifiées par la SNP sont notamment :

- assurer une production et fourniture multi-énergie propres pour offrir un approvisionnement en carburants alternatifs pour les navires dans le cadre d'un schéma national ;
- valoriser les chaînes logistiques vertueuses ;
- attirer les entreprises innovantes dans le domaine de la transition écologique sur les zones industrialo-portuaires pour développer l'économie circulaire ;
- assurer une meilleure protection de la biodiversité ;
- renforcer les mesures d'atténuation et d'adaptation face aux aléas du changement climatique.

L'observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques mettait en évidence en 2021 la disparité des méthodes et des indicateurs de suivi mobilisés pour assurer le suivi de l'empreinte carbone des ports. Le grand port maritime de Dunkerque était cité en exemple dans ce document pour son plan de d'aménagement et de développement durable validé dès 2014 (13 objectifs, 26 mesures, 156 indicateurs).

Un état des lieux des méthodologies et des indicateurs permettrait d'harmoniser les démarches et d'avoir une approche commune sur le sujet, qui pourrait par ailleurs s'exporter comme modèle.

<i>Pilotes</i>	GPMD/SEPD
<i>Livrables</i>	- Faire l'inventaire des plans à réaliser et de leurs indicateurs ; - Faire l'état des lieux de l'empreinte carbone des ports ;
<i>Calendrier</i>	Deuxième semestre 2024 : état des lieux des stratégies et des indicateurs de suivi

ACTION 10

Inscrire la communauté portuaire dans la démarche « Rev3 »

Depuis plus de 10 ans, le conseil régional des Hauts-de-France et la CCIR portent une politique visant à promouvoir une région plus durable et plus solidaire. Il s'agit de s'adapter et de faire face aux défis de la décarbonation.

Les 6 ambitions portées sont :

- le mix énergétique ;
- la décarbonation ;
- le bâtiment durable et son efficacité énergétique ;
- la mobilité durable ;
- l'agriculture et la bio-économie ;
- l'économie circulaire.

La démarche « Rev3 » a déjà été lancée sur le port de Lille afin de soutenir des projets sur l'énergie, l'eau, la mobilité et l'économie circulaire. Cette action vise à poursuivre les projets réalisés sur le Port de Lille (station multi-énergie) en association avec Norlink Ports.

En particulier les actions réalisées par Rev3LAB, accélérateur qui regroupe des entreprises innovantes dans les technologies favorables à l'environnement. Il doit permettre de mieux lier ces entreprises aux ensembles portuaires de la région. En effet les thématiques portées sont les suivantes : l'économie circulaire, le suivi et la lutte des pollutions, la gestion des eaux, la mobilité, la biodiversité et les connexions port/territoire/écosystème.

<i>Pilotes</i>	NORLINK/CR HDF
<i>Livrables</i>	- Poursuivre les actions réalisées sur Ports de Lille ; - Identifier d'autres déploiements sur les espaces portuaires ;
<i>Calendrier</i>	Année 2024

ACTION 11

Engager une action de recherche sur la thématique de la résilience et de l'impact du changement climatique sur les ports des Hauts-de-France

La stratégie nationale portuaire de 2021 identifie une priorité sur la recherche portuaire. La DGITM a constitué un groupe de travail avec le CNRS qui a produit un livre blanc en 2022 identifiant des thématiques de recherche prioritaires. A la suite de ce premier travail, le DGITM a constitué à l'été 2023 une équipe projet pour cette ambition sur le terrain avec le principe d'associer un doctorant à un port donné.

Le conseil régional des Hauts-de-France a manifesté son intérêt pour cette démarche, en particulier concernant les enjeux relatifs à la résilience et au changement climatique. Il s'agit d'anticiper leurs impacts sur les ports et leurs infrastructures.

L'objectif est donc de recruter un doctorant effectuant sa thèse sur cette thématique. Si possible un dispositif COFRA sera mobilisé pour assurer une situation économique stable au doctorant.

Enfin, l'encadrement d'un tel profil au niveau de l'axe Nord devrait également permettre de créer des liens avec l'université du Havre, dont les travaux sur le système portuaire sont reconnus au niveau national (colloque Devport) et aussi de développer des perspectives de recherches similaires dans les Hauts-de-France.

<i>Pilotes</i>	DGDAN/CR HDF
<i>Livrables</i>	- Assurer le recrutement d'un doctorant patronné avec le port de Calais.
<i>Calendrier</i>	Premier trimestre 2024 recrutement du doctorant ; 2024/2025/2026 : production annuelle d'au moins une publication et participation annuelle à au moins un colloque ; 2027/2028 : rendu des travaux de thèse.

ACTION 12

Partager les stratégies de développement énergétiques (GNL, branchements à quai, stations multi-énergies)

Face à l'urgence de réduction des gaz à effet de serre et les objectifs du green deal et le « fit for 55 » qui prévoit une réduction des émissions de 55 % à horizon 2030 et l'atteinte de la neutralité carbone pour 2050, les acteurs gestionnaires d'infrastructures de la région s'organisent pour réduire leur bilan carbone.

Ainsi, une pluralité de plans (environnementaux, de développement durable...) sont adoptés sans que les pratiques, les objectifs et les indicateurs ne fassent l'objet d'échanges entre les différentes structures. L'action vise à réaliser un premier état des lieux en 2024 pour disposer d'une situation initiale complète à l'année 2024 permettant ensuite de suivre la trajectoire d'évolution des émissions.

Par ailleurs, des coopérations doivent être engagées pour faire émerger au niveau de l'axe une vision commune dans le domaine énergétique permettant d'envisager une stratégie commune des futurs points d'avitaillement avec une éventuelle spécialisation.

<i>Pilotes</i>	DGDAN/NORLINK
<i>Livrables</i>	- Faire l'inventaire des plans à réaliser et de leurs indicateurs ;
<i>Calendrier</i>	Deuxième semestre 2024 : état des lieux des stratégies et des indicateurs de suivi

AXE 4

Exploiter les possibilités du numérique et de l'innovation

N°	Actions	Porteur	Objectif
Simplifier les contrôles au sein des ports			
13	Numériser le passage aux frontières des voyageurs	GETLINK/SEPD/ PPDS/DGDAN/ DGDDI	Suivi du déploiement de l'EES
Améliorer la fluidité des biens et des marchandises via une utilisation sécurisée du numérique			
14	Étudier le déploiement d'une interface commune aux CCS/TOS de l'axe Nord	DGDAN/NORLINK	Cartographier les points multimodaux et les systèmes de suivi de la marchandise et proposer une table ronde sur le sujet au séminaire 2024 de l'axe Nord
15	Impliquer les acteurs face aux risques cyber	DGDAN/FCM/ CRHDF/GPMD/ SEPD	Organiser un exercice de hackage annuel
16	Construire les outils répondant aux enjeux de transformation numériques et environnementales pour l'ensemble des composantes de la supply chain sur les places portuaires	EURALOGISTIC/ NORLINK	Mélanger les écosystèmes des entreprises, des start up, de la recherche et du monde portuaire au travers d'une journée dédiée

ACTION 13

Numériser le passage aux frontières des voyageurs

Le règlement (UE) 2017/2226 portant création d'un système d'entrée/sortie (EES) vise à améliorer l'efficacité des vérifications aux frontières extérieures de l'espace Schengen. Il s'appliquera à tous les ressortissants de pays tiers en court séjour (moins de 90 jours sur 180 jours). Ils se verront créer lors de leur première entrée un dossier individuel EES dans une base de données européenne (informations biographiques, biométriques, documentaires). Ce dossier sera ensuite alimenté à chaque franchissement de frontière et sera valable 3 ans à compter du dernier passage de frontière.

L'EES remplacera le système actuel d'apposition manuelle de cachets sur les passeports. Il contribuera à améliorer la lutte contre l'immigration irrégulière en facilitant la détection de personnes qui seraient en dépassement de séjours, ou qui seraient entrées sur l'espace Schengen de façon irrégulière. Il permettra d'améliorer donc d'améliorer la sécurité intérieure.

Son déploiement est acté pour l'automne 2024. La mise en œuvre d'EES représentera une charge de travail conséquente pour les gardes-frontières en ajoutant des formalités de contrôle (biométries, nouvelle base de données) ce qui aura pour effet d'allonger le temps de contrôle. Afin d'optimiser ce passage aux frontières, l'État propose de déployer des dispositifs de pré-enregistrement sur les points de passage frontaliers (PPF) les plus exposés à des risques de congestion.

Les ports de Calais et de Dunkerque collaborent avec le ministère de l'Intérieur et des outre-mer (MIOM) ont entrepris les travaux nécessaires pour améliorer les capacités de contrôle et déployer ces nouveaux dispositifs. Un service de suivi renforcé est prévu par le MIOM jusqu'au lancement d'EES (tests). Getlink a fait le choix de développer sa propre solution de pré-enregistrement et ses propres parcours de voyageurs (cahier des charges établi conjointement avec l'État). Des tests seront également réalisés.

Le port de Douvres est le site qui connaît l'état de préparation le moins avancé. La sensibilité est importante pour les Hauts-de-France compte-tenu de l'importance des flux de ressortissants, de poids lourds et de véhicules légers.

Compte-tenu de l'importance de ces risques pour la fluidité du passage frontière, un suivi transversal sera assuré au niveau régional, comme relai de l'action du ministère et notamment,

- l'organisation de tests se rapprochant progressivement des conditions réelles d'exploitation d'EES ;
- la mobilisation de financements (fonds européens notamment) pour la réalisation des aménagements nécessaires ;
- une attention particulière aux démarches menées par le port de Douvres.

<i>Pilotes</i>	DGDAN
<i>Livrables</i>	- Veille sur le projet ; - Identification de points d'alerte ou d'opportunité pour proposer des interventions ;
<i>Calendrier</i>	2024

ACTION 14

Étudier le déploiement d'une interface commune aux CCS et TOS de l'axe Nord

Le suivi en temps réel de la marchandise, de sa position, de son statut et des différentes étapes administratives jalonnant son parcours est essentiel.

Actuellement les plateformes multimodales et portuaires utilisent chacune leurs systèmes. Il s'agit notamment des CCS (*cargo community system*) et des TOS (*Terminal operating system*). Les ports maritimes de Calais-Boulogne et de Dunkerque ont eux-mêmes des CCS relevant des solutions logicielles différentes.

Pour autant, la communication entre ces bases de données, leur interopérabilité et surtout la mise en commun des informations sont essentielles pour pouvoir proposer un point d'entrée unique pour tout opérateur souhaitant avoir des informations sur l'état de sa marchandise en origine, destination ou transit dans les Hauts-de-France.

Pour le moment l'axe Nord n'a pas arrêté de stratégie dans ce domaine. La numérisation en cours de l'axe MERS et le système déjà unifié au sein d'HAROPA sont des exemples d'évolution possible. La construction programmée de quatre nouveaux ports intérieurs dans le cadre du canal Seine-Nord Europe est une incitation à développer une stratégie sur le sujet pour les Hauts-de-France.

Cette action vise dans un premier temps à faire l'état des lieux des systèmes employés et leurs éventuels besoins en connexions et en interopérabilité (au titre des CCS une interface commune existe Clear France). Il s'agira ensuite d'analyser les avantages et les inconvénients de la création d'une interface commune à l'échelle des Hauts-de-France permettant, par exemple, de suivre une cargaison de Dunkerque à Paris avec une seule connexion.

<i>Pilotes</i>	DGDAN/NORLINK
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none">- Cartographie des points multimodaux et des systèmes informatiques employés pour assurer le suivi des actions réalisées sur les marchandises ;- Identifier un cahier des charges minimum sur les bases de données des CCS et des TOS permettant leur interopérabilité ;- Organiser une table ronde sur le sujet lors du séminaire 2024 de l'axe Nord ;
<i>Calendrier</i>	Premier semestre 2024 pour la cartographie Juin 2024 : séminaire axe Nord

ACTION 15

Impliquer les acteurs face aux risques de cybersécurité

Les enjeux de cybersécurité sont essentiels dans le monde maritime. Ainsi en 2017 l'entreprise MAERSK (virus NotPetya) a perdu plusieurs millions d'euros suite à une cyber-attaque. En 2011 le port d'Anvers a été victime d'une cyber-attaque. Tous les rapports sur le sujet sont unanimes sur la hausse du nombre d'attaques visant les ports et les navires, 44 % des professionnels du maritime auraient fait l'objet d'attaques en 2023 et 1/3 des organisations n'ont pas de cyber plans. En 2020 les assurances maritimes ont couvert près de 250 M€ de sinistres cyber.

Il est donc essentiel que les infrastructures portuaires et logistiques des Hauts-de-France puissent effectuer des tests annuels, tant sur la sécurité de leurs systèmes informatiques que sur leur capacité de gestion de crise et de résilience. Une directive NIS2 a été prise en 2022 par l'Union européenne, elle devrait voir sa transposition dans le droit national pour fin 2024.

La DGDAN a mobilisé en 2023 l'association France cyber maritime (FCM) pour réaliser des exercices annuels dans les Hauts-de-France. Un premier exercice, reposant sur la mobilisation de « hackers blancs » par FCP, s'est déroulé au port de Dunkerque en 2023. Un exercice similaire pourrait être conduit à Calais en 2023.

Un test annuel mobilisant un acteur semble être un rythme d'entraînement opérationnel minimum, l'enjeu pour 2024/2025 serait également de faire jouer une compagnie maritime.

<i>Pilotes</i>	DGDAN/FCM/GPMD/SEPD/CRHDF
<i>Livrables</i>	- Réaliser un cyberhack annuel sur l'une des infrastructures ;
<i>Calendrier</i>	Novembre 2023 : cyberhack GPMD 2024 : cyberhack Calais (JO)

ACTION 16

Construire les outils répondant aux enjeux de transformation numériques et environnementales pour l'ensemble des composantes de la supply chain

Le pôle de compétitivité Euralogistic réalise de nombreux événements visant à promouvoir les initiatives et les projets novateurs d'entreprises de la tech et cherchant à promouvoir une supply chain plus performante et plus verte.

Certains de ces événements devraient être dédiés aux places portuaires, afin de créer les liens entre les gestionnaires d'infrastructures, les entreprises et les étudiants des universités (format Master Class). En ce sens, une journée de terrain serait proposée en 2024 sur les ports de Dunkerque et de Calais, afin de permettre aux entreprises innovantes et aux étudiants de proposer *in situ* des solutions d'optimisation possibles pour les acteurs portuaires.

Il serait ainsi pertinent de renforcer les liens entre les start-up et les places portuaires. A ce titre, le webinaire *Smart Port* prévu par Norlink permettra de présenter les projets de 5 à 6 entreprises et les apports que celles-ci peuvent amener sur les ports.

<i>Pilotes</i>	Euralogistic/NORLINK
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none">- Organiser une journée dédiée permettant de se faire rencontrer les acteurs des start-up, des entreprises, des ports et de la recherche ;- Webinaire Norlink 2024 sur le sujet ;- Effectuer une journée de visite sur un site portuaire avec des start-up et/ou étudiants ;
<i>Calendrier</i>	Année 2024

ANNEXES

ANNEXE I : résumé en tableau du plan d'action

1. DEVELOPPER UNE STRATEGIE D'INFLUENCE POUR L'AXE NORD			OBJECTIF 2024
Sous-objectif			
Promouvoir l'Axe Nord			
Actions	Résultat attendu	Porteur	
1. Construire un produit commercial et marketing unique pour les ports maritimes et intérieurs	Créer un outil commercial permettant de communiquer facilement sur les possibilités et infrastructures portuaires, logistiques et multimodales des HDF. Bâtir une stratégie de promotion de l'axe nord assurant sa bonne articulation avec d'autres démarches pour partie analogue (promotion de l'attractivité régionale par NEI et Business France par exemple).	Norlink	Finaliser la plaquette de promotion commune. Elaborer une stratégie de promotion de l'axe.
2. Promouvoir l'axe Nord à l'international	Mobiliser les services économiques des ambassades au service de la promotion de l'axe nord.	DGDAN/Norlink	Réunion de promotion de l'axe nord auprès des représentations de la France au Benelux, au Royaume-Uni et en Allemagne
Mieux connaître les enjeux de la logistique et les flux locaux			
3. Approfondir la connaissance des flux et du tissu économique local en mobilisant les acteurs de la recherche	Développer les connaissances en matière de flux régionaux et transmanches et de fonctionnement du système logistique régional afin d'éclairer les investissements futurs et la progression de la décarbonation	DGDAN	(1) flux transmanche : mandater une étude INSEE, préfigurer un observatoire transmanche (2) étude des flux transporteurs HDF (Euralogistic) (3) autres études : DGITM sur la demande, et l'étude ADEME sur les transports. Réflexion pour lancer une étude INSEE / DREAL sur les entrepôts logistiques.

2. ASSURER LE DEVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITE ET PREPARER L'ARRIVEE DU CANAL SEINE NORD EUROPE			Objectifs 2024
Sous-objectif			
Améliorer la performance des réseaux (hors investissements dans les infrastructures) et le suivi des opérations de promotion des infrastructures locales			
Actions	Résultat attendu	Porteur	
4. Améliorer l'offre ferroviaire	Engagement et amélioration de la qualité de service notamment via l'indicateur de ponctualité sur le fret. Développement du fret ferroviaire	SNCF réseaux	Examiner l'intérêt d'un contrat de progrès entre SNCF réseau et les acteurs du fret ferroviaire de la région. Amélioration des résultats des indicateurs de suivi (« note de relation commerciale », sites de suivi ponctualité, PEARL)
5. Optimiser l'offre fluviale	Conquête de nouvelles parts de marché sur le fluvial. Développement du fret fluvial	VNF	Suivi de la feuille de route VNF (suivi des actions de développement commercial sur le nombre d'entreprises approchées, nombre de soutiens PARM/PARMI demandés et apportés, taux de conversion et actions de reporting)
6. Développement du fret fluvial dans le département de l'Oise	Promotion et développement du fret fluvial dans l'Oise, pour les flux locaux et pour ceux transitant vers le bassin de la Seine	DGDAN	Réalisation d'une étude de marché fluviale dans l'Oise d'ici la fin du S1 2024. Réalisation en 2024 d'une étude de marché fluviale élargie au bassin de la Seine. Réflexion avec les acteurs concernés sur une stratégie départementale de report modal dans ce département.
7. Suivre le contrat de progrès VNF/GPMD	Assurer la mise en action du contrat de progrès signée en 2023	VNF/GPMD	Réaliser une action commune prévue dans le contrat de progrès
Identifier le foncier à forte valeur logistique et industrielle et l'intégrer dans la démarche de planification régionale			
8. Identification du foncier à haute valeur logistique à l'échelle de l'axe Nord	Identification du foncier et cartographie des zones à enjeux pour les implantations futures sous couvert de la réglementation sur le ZAN	DGDAN / CRHDF	Recensement et hiérarchisation du foncier quant à sa desserte d'ici à mi 2024. Intégration dans la révision du SRADDET.

3.FAVORISER L'EXCELLENCE EN MATIERE ENVIRONNEMENTALE DES ESPACES PORTUAIRES ET DE LA CHAINE LOGISTIQUE			OBJECTIFS 2024
<i>Sous-objectif</i>			
Développer une planification stratégique pour faire des plateformes et des ports des espaces exemplaires en matière de développement durable			
<i>Actions</i>	<i>Résultat attendu</i>	<i>Porteur</i>	
9.Généraliser les plans de développement durable et de transition écologique dans les ports maritimes conformément à la stratégie nationale portuaire	Inventaire des plans et avancements, échanges de bonnes pratiques et diffusion d'information sur l'empreinte carbone des ports des HDF	GPMD / SEPD	Faire l'inventaire des plans à réaliser et leurs indicateurs de suivi. Diffuser un état des lieux de l'empreinte carbone des ports des HDF en 2024 en essayant de valider une méthodologie de calcul commune entre les ports
10.Inscrire la communauté portuaire dans la démarche Rev3	Mettre en œuvre des projets d'économie circulaire, de transition énergétique en place au sein de l'accélérateur sur le port de Lille et étendre ces liens entre le tissu économique et l'ensemble de la communauté portuaire des Hauts-de-France	Norlink / CR HDF	Accompagner l'implantation des actions innovantes « REV3 » sur le port de Lille. Mieux intégrer la communauté portuaire au milieu des start up et de l'innovation afin de développer l'intermodalité verte (accélérateur d'entreprises offres déposées jusqu'au 31/10 et suites à donner), voir quel projet de développement est possible sur Boulogne
11.Engager une action de recherche sur la thématique de la résilience et de l'impact du changement climatique sur les ports des Hauts-de-France	Production d'une thèse avec un binôme doctorant/port maritime dans les Hauts-de-France	CR HDF / DGDAN	Recrutement d'un doctorant en lien avec la DGITM (suites données à la stratégie nationale portuaire sur le volet de la recherche)
Généraliser l'utilisation de transports d'énergies propres, dans le cadre d'un mix énergétique durable			
12.Partager les stratégies de développement énergétiques (GNL, branchements à quai, stations multiénergies) et développer une stratégie commune	Cartographie des points d'approvisionnement et schémas directeurs existants et potentiels et entamer une réflexion sur les ports littoraux et fluviaux pour les avitaillements alternatifs	Norlink / DGDAN	Faire l'état des lieux des stratégies permettant de réduire l'empreinte environnementale, sur la propulsion, sur les ports pour les acteurs publics et privés des Hauts-de-France y compris avec VNF (AVICAFE), prévoir sur le séminaire DGDAN une table ronde sur le sujet

4.EXPLOITER LES POSSIBILITES DU NUMERIQUE ET DE L'INNOVATION			OBJECTIFS 2024
<i>Sous-objectif</i>			
Simplifier les contrôles au sein des ports			
<i>Actions</i>	<i>Résultat attendu</i>	<i>Porteur</i>	
13.Numériser le passage aux frontières des voyageurs	Accompagner : 1. le déploiement et la généralisation de l'EES dans les ports concernés ; 2. le déploiement des nouvelles applications de dédouanement Delta IE et ICS2	GETLINK / GPMD / SEPD / PZDS / DGDDI / DGDAN	Suivi de ces programmes nationaux de déploiement par la préfecture pour assurer la bonne prise en compte des impacts potentiels sur la fluidité des trafics. Mobilisation de financements (fonds européens notamment) pour les aménagements éventuellement induits.
Améliorer la fluidité des biens et des marchandises via une utilisation sécurisée du numérique			
14.Etudier le déploiement d'une interface commune aux CCS/TOS de l'axe Nord	Meilleur suivi en temps réel et meilleures conditions de sécurité et fluidité dans les mouvements de marchandises	DGDAN / NORLINK	Cartographie des points multimodaux et du système informatique employé. Réaliser un bilan sur les enjeux de communication et de points de blocages entre les bases de données des CCS et des TOS et définir a minima un cahier des charges commun sur la mobilisation de la donnée dans le transport multimodal à l'échelle des Hauts-de-France et assurer une animation des échanges entre acteurs sur ce sujet lors du séminaire axe Nord
15.Impliquer les acteurs face aux risques cyber	Assurer la réalisation d'un exercice cyber en 2023 pour le GPMD et en 2024 pour le port de Calais via un partenariat avec France Cyber Maritime	DGDAN / France cyber maritime / CR HDF / GPMD / SEPD	2023 participation au YesWeHack du GPMD cibler un exercice similaire avec le port de Calais (SEPD) en 2024 avant les JO
16.Construire les outils répondant aux enjeux de transformation « numériques et environnementales » pour l'ensemble des composantes de la supply chain sur les places portuaires	Développer les outils innovants de la logistique en s'appuyant sur les entreprises innovantes locales	Euralogistic / Norlink	Mélanger les écosystèmes entreprises start up, de la recherche et le monde portuaire au travers d'une journée dédiée