



PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Rapport remis au Premier ministre

Par

**Michel LALANDE, préfet de la région Hauts-de-France,
préfet de la zone de défense et de sécurité, préfet du Nord**



L'AXE NORD -

une grande alliance au cœur

d'un marché de 80 millions d'habitants



Remerciements

L'écriture d'un rapport est avant tout un exercice collectif et une mission, une occasion de croiser des regards.


Elle est d'abord le résultat d'une volonté partagée par les grands élus du territoire qui ont tous accueilli, très favorablement, la construction d'une coopération portuaire à l'échelle de l'axe Nord. Que soient ici salués Xavier Bertrand, Franck Dhersin, Natacha Bouchard, Luc Foutry, Patrice Vergriette, Frédéric Cuvillier et Jérôme Bignon pour leur écoute et leurs contributions.

La richesse du rapport doit beaucoup à la participation de nombreux acteurs qui œuvrent, au quotidien, à mettre en place la grande alliance des ports du Nord. Que soient donc ici remerciés les gestionnaires de ports et d'infrastructures :

- Stéphane Raison, président du Grand Port maritime de Dunkerque, rapporteur de la mission, qui a permis de structurer nos travaux, et son équipe : Guy Bourbonnaud, Erwan Le Bris, Régis Vereecque ;
- Philippe Hourdain, président la CCI de région, ainsi que son équipe : Alain Lefebvre, Benoît Breux ;
- Jean-Marc Puissesseau, président de la Société d'exploitation des Ports du Détroit de Boulogne et Calais et son directeur général, Benoît Rochet ;
- Michel Boudoussier, directeur général adjoint de Getlink ;
- Juliette Duzsynski, déléguée générale de Norlink Ports et Antoine Cornu qui ont eu à cœur de contribuer pleinement tout au long de la mission et de faire participer l'ensemble des ports fluviaux ;
- Thierry Guimbaud, directeur général de Voie Navigable de France et son équipe, notamment Nicolas Bour, directeur des liaisons européennes et de l'innovation à VNF, Isabelle Matykowski, directrice territoriale et Sabine Van Honacker, adjointe au chef de service développement de la voie d'eau ;
- Jean-Pierre Orus, chef du service développement de l'offre SNCF Réseau à la Direction générale d'accès au Réseau, ainsi que Jérôme Requillart, responsable du pôle design du réseau et Benoît Dubus, directeur du pôle clients et services de la direction territoriale de SNCF Réseau ;
- Xavier Matykowski, adjoint au directeur interdépartemental des routes du Nord et Jean-Eric Perruchon, chef de la cellule gestion du trafic.

Ces travaux n'auraient pas été aussi complets sans la forte implication de nombreux fonctionnaires de l'État et du conseil régional :

- Eric Meunier, directeur interrégional des douanes et Frédérique Durand, son adjointe, ainsi que Stéphane Mage, directeur régional des douanes et Anne-Laure Bardet, responsable du pôle pilotage, performance et contrôle interne ;

- 
- Cécile Locqueville, directrice générale adjointe transports et infrastructures et son équipe : François Xicluna directeur des ports et Sylvain Petit, son adjoint, François Cornier directeur des transports et Arnaud Segard, son adjoint ;
 - Vincent Motyka, directeur régional de l'aménagement de l'environnement et du logement ainsi que Yannick Debrabant, référents des projets multimodaux fret ;
 - Nicolas Trift, chargé de la sous-direction des ports et du transport fluvial au ministère des transports ainsi qu'Eric Vachet, chef du bureau des Ports et Stéphanie Bailly.

Enfin, j'adresse un remerciement spécial à Fabienne Buccio, préfète de région Normandie et François Philizot, préfet délégué à la Vallée de la Seine : le travail de coopération a ainsi été partagé avec l'axe Seine. Je remercie aussi pour finir l'équipe du Secrétariat général pour les affaires régionales et notamment Xavier-Yves Valère, qui a coordonné les travaux de la mission et la rédaction du présent rapport ainsi qu'Aymeric Capmarty qui a finalisé le rapport.



> Avant-propos

Lors de son discours au Havre pour les assises de l'économie de la mer faisant suite au CIMER, le Premier ministre a engagé la France logistique et portuaire dans une ambition de grande ampleur : faire de la France une grande nation européenne portuaire où 70 % des flux destinés à notre pays passeraient par un port français, dont les 3 principales portes d'entrée sont Dunkerque pour l'axe Nord, Le Havre pour la vallée de la Seine et Marseille pour la Méditerranée. La mission qui m'a été confiée par le Premier ministre par lettre du 22 février 2018 consiste à décliner cet objectif stratégique à l'axe Nord afin qu'il soit complémentaire avec les autres portes d'entrée maritimes françaises, compétitif, fluide, sûr et à forte valeur ajoutée environnementale. C'est sur ces bases que j'ai animé une démarche de réflexion et de coproduction.

Le monde des transports connaît une transformation de son modèle économique. Cette transformation n'est pas nouvelle. Mais la révolution numérique à l'œuvre et l'ardente nécessité d'aboutir à un modèle soutenable pour notre environnement, pour notre santé, pour notre sécurité nous obligent à nous préparer à accompagner les changements de modèles économiques qui se succèdent tous les dix à quinze ans. Il faut donc anticiper les nouveaux besoins de transports et encourager le transport massifié à prendre des modèles d'organisation plus réactifs et évolutifs pour garantir la soutenabilité de notre économie.

Le présent rapport est avant tout le résultat d'un travail collectif qui doit beaucoup à Stéphane Raison, président du Grand Port maritime de Dunkerque, rapporteur de la mission, à Philippe Hourdain, président de la CCI de région, qui a mis le client au centre de nos travaux, à Eric Meunier directeur interrégional des douanes dont les équipes participent à la compétitivité au quotidien des ports et les aident à anticiper le Brexit, et à Xavier-Yves Valère, chargé de mission au Secrétariat général pour les affaires régionales pour la coordination des travaux de la mission. La complémentarité de l'axe Nord avec l'axe Seine doit beaucoup à Fabienne Buccio, préfète de Normandie, et François Philizot, préfet, délégué interministériel à la Vallée de la Seine, qui œuvrent avec la même énergie à remettre le système portuaire du Nord de la France en synergie, comme ont bien su le percevoir les trois CESER des Hauts-de-France, de Normandie et d'Île-de-France.

Ce rapport n'aurait pu être aussi ambitieux sans la volonté des ports du littoral sous tutelle de l'État, sous concession du Conseil régional ou même entièrement privé comme Getlink*, qui exploite le tunnel sous la Manche de se rapprocher et de construire une alliance renforcée avec SNCF Réseau, avec Voies Navigables de France, avec les ports fluviaux et la DIR Nord, au delà de la démarche commerciale confiée à Norlink Ports. Ce rapport traduit l'ambition collective qui se dessine et propose un programme de travail au service de territoires, d'une région, d'une nation et de la construction européenne sans les opposer, poursuivant ainsi la voie tracée par le rapport des sénateurs Jérôme Bignon et René Vandierendonck.

Michel LALANDE

.....
* Nouvelle dénomination du groupe Eurotunnel.



Sommaire

Synthèse	7
1. Bien que fortement concurrencés, les ports de l'axe Nord ont les atouts nécessaires pour étendre leur hinterland au sein du range Nord	8
1.1. L'axe Nord est un point focal maritime important pour la France et l'Europe post-Brexit	8
1.2. Mais les ports des Hauts-de-France sont concurrencés par la performance des modèles économiques et logistiques mis en place par les ports du range Nord	8
1.3. L'axe Nord est particulièrement exposé aux conséquences économiques et sécuritaires de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne	10
1.4. Les ports de l'axe Nord n'ont comparativement pas su développer des activités économiques tirant bénéfice du trafic maritime	11
1.5. Les ports des Hauts-de-France n'ont pas développé les infrastructures suffisantes pour prendre le virage du conteneur	11
1.6. Les ports des Hauts-de-France doivent faire évoluer leurs modèles économiques et logistiques pour décarboner le transport et prendre toute leur part dans la transition écologique	12
1.7. L'axe Nord, par son positionnement stratégique au sein des corridors européens, dispose des conditions géographiques et d'infrastructures routières, fluviales et maritimes nécessaires à son rebond et à la transformation de son modèle portuaire	13
1.7.1. Les Hauts-de-France dispose d'un réseau routier intégré à l'ensemble du territoire national mais présentant des risques de saturation	14
1.7.2. Le Nord de la France présente une excellente desserte ferroviaire mais manque de plateformes intégrées	15
1.7.3. La région possède, après Paris, un des réseaux fluviaux les plus dynamiques et dimensionnés sur le grand gabarit	17
1.7.4. La région Hauts-de-France dispose d'une façade littorale attractive avec de nombreux atouts portuaires	19
1.8. Il est nécessaire de mettre en place une coopération interportuaire entre l'axe Nord et l'axe Seine pour développer la compétitivité des ports français	19
1.9. Les acteurs portuaires, les services de l'État et les collectivités territoriales s'associeront dans un Conseil de coordination	21



Sommaire

1.10. Cette coopération pourra s'étendre au Grand Est	21
2. Cinq ambitions pour conforter la mise en place d'un grand hub logistique européen	22
2.1. Développer une stratégie commerciale organisée à l'échelle de l'axe Nord pour faire des ports des Hauts-de-France un acteur central du hub européen	22
2.2. Favoriser la fluidité et la complémentarité des modes de transport de marchandises sur l'axe Nord	26
2.3. Favoriser l'excellence environnementale des espaces maritimes et portuaires.....	31
2.4. Améliorer la sécurité, la sûreté, la fluidité des transports de marchandises et mettre en place les dispositifs appropriés dans le cadre du Brexit	34
2.5. Mettre en place un travail de coopération à l'échelle de l'axe Nord et de l'axe Seine	40
3. Synthèse des mesures préconisées dans le rapport	45
3.1. Les propositions de mesures de rang national	45
3.2. Les 12 propositions d'actions prioritaires qui alimenteront la feuille de route du Conseil de coordination interportuaire de l'axe Nord	47
3.3. Les 4 propositions d'actions prioritaires qui alimenteront la feuille de route de coopération entre les axes Nord et ses partenaires	48
4. Conclusion	49
5. Annexes	50
5.1. Projet de décret	50
5.2. Notice explicative sur le fonctionnement du transport de marchandises et sur les critères de choix du port de destination	54
5.3. Proposition de feuille de route du Conseil de coordination interportuaire de l'axe Nord précisant les acteurs du plan d'actions	56



> Synthèse

L'axe Nord est, avec l'axe Seine, une porte d'entrée maritime de la France. Cet axe est à la fois en concurrence avec les ports du range Nord¹ mais aussi en concurrence avec le système logistique qu'a su développer le Benelux en appui des grands ports du Nord. Particulièrement exposé à la sortie de l'Union européenne du Royaume-Uni et à des enjeux de sécurité, l'axe Nord n'a réussi ni la bataille de la valeur ajoutée, ni le virage du conteneur qui implique de se doter des infrastructures *ad hoc* au sein des ports et de son hinterland. Il doit le faire aujourd'hui car le système portuaire du range Nord montre ses limites : il présente des signes de saturation, est trop carboné et trop dépendant de la rente pétrolière. Malgré la réforme portuaire qui a placé Dunkerque au même niveau de compétitivité que ses voisins européens, l'axe Nord ne dispose pas encore des leviers lui permettant de faire valoir ses atouts alors même que le range Nord souffre d'une congestion routière structurelle dont les externalités sont coûteuses et qui peuvent les conduire à une impasse économique et environnementale.

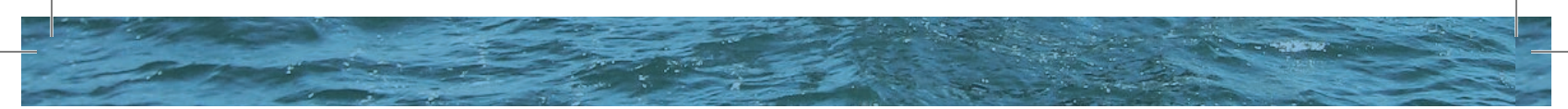
Dès lors, l'axe Nord dispose des conditions du rebond, à la veille d'une révolution numérique qui va transformer le mode de fonctionnement des chaînes d'approvisionnement. Il est ainsi doté d'infrastructures ferroviaires et fluviales exceptionnelles ainsi que d'un réseau routier puissant, congestionné par le trafic de marchandises. L'axe Nord, bien positionné sur les corridors européens, dispose également d'atouts géographiques considérables qui lui confèrent une place privilégiée pour l'activité transmanche et la desserte des mégapoles européennes grâce à un ensemble maritime de ports aux activités complémentaires pesant plus de 100 MT. Il bénéficie également des améliorations apportées par les réformes portuaires successives et des bonnes performances douanières.

Ces ports, qui sont des leaders nationaux dans leurs domaines, ne sont pourtant pas au rendez-vous de l'économie des conteneurs. Pour relever ce défi, l'axe Nord, bien positionné sur les corridors logistiques, dispose d'un ensemble d'acteurs de premier plan en termes de recherches et d'innovation, prêts à coopérer à l'échelle de l'axe et entre les axes pour se projeter pleinement dans l'économie liée au réseau Seine-Escaut, qui relie la France à un réseau fluvial de 1 100 km à grand gabarit connectant les ports du Havre, de Rouen et de Dunkerque à l'Europe après l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe. Une fois la coopération structurée, l'axe Nord a vocation à s'affirmer pleinement dans le range Nord comme une porte d'entrée des différents flux de marchandises à destination de l'Europe de l'Ouest, de la Grande-Bretagne post Brexit, et à mieux utiliser les modes massifiés (voie d'eau, rail) au bénéfice de nos filières industrielles et logistiques.

Fort de cette vision stratégique partagée au sein de l'axe Nord, la construction du Conseil de coordination interportuaire nécessite de le doter non seulement des ports de sa façade maritime² en y associant pleinement Getlink, véritable « port sec », mais également les gestionnaires d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, ainsi que l'ensemble du réseau de plateformes qui structurent le hub français de l'axe Nord. Ils y sont prêts et ont largement entamé le travail commercial autour de l'association « Norlink Ports », *alter ego* des coopérations portuaires de Medlink Ports et HAROPA.

1. Ensemble des ports maritimes allant du Havre à Hambourg incluant les ports britanniques

2. Le Grand Port maritime de Dunkerque et les ports de Boulogne-Calais



1. Bien que fortement concurrencés, les ports de l'axe Nord ont les atouts nécessaires pour étendre leur hinterland au sein du range Nord

1.1. L'axe Nord est un point focal maritime important pour la France et l'Europe post-Brexit

Espace pivot essentiel pour le développement de la France, la région des Hauts-de-France est riche d'une histoire singulière sur le plan industriel et logistique. Elle bénéficie d'un savoir-faire de premier plan pour l'échange et le transport des biens et des personnes. Le Nord de la France possède des atouts qui lui permettent de se présenter comme une porte d'entrée européenne différenciée des ports belges et néerlandais. Ces derniers sont confrontés à de nombreuses externalités négatives qui sont les conséquences de leur modèle économique. La région recèle un fort potentiel pour générer de la valeur ajoutée et de l'activité économique dans l'ensemble du losange Paris-Le Havre-Dunkerque-Strasbourg, mais aussi pour Londres et l'Irlande.

Les ports des Hauts-de-France, dont Getlink, disposent également d'un lien économique et logistique crucial pour le Royaume-Uni. Le « port sec » Getlink et le port de Calais sont des atouts économiques uniques de la région dont l'importance stratégique risque d'être accrue à la suite du Brexit.

Cependant, la région des Hauts-de-France ne peut devenir une interface maritime puissante qu'à condition d'étendre son hinterland et de développer des services et des coopérations avec les autres axes. Le bouclage du réseau fluvial pour connecter la vallée de la Seine à l'Europe du Nord et la valorisation des potentialités ferroviaires des chemins de fer du Nord, d'ores et déjà connectés au monde entier, sont donc deux éléments essentiels pour l'atteinte de l'objectif national de rapatriement des flux par les ports français.

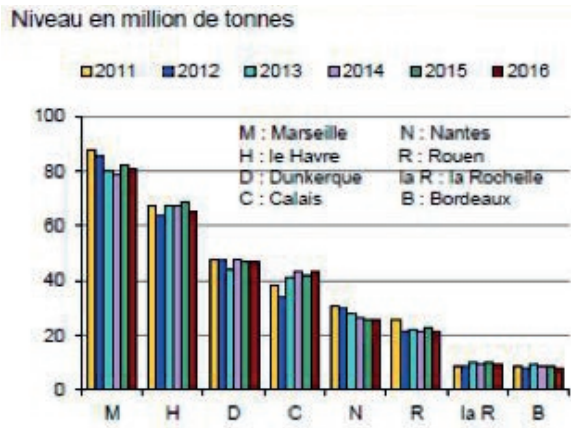
1.2. Mais les ports des Hauts-de-France sont concurrencés par la performance des modèles économiques et logistiques mis en place par les ports du range Nord

Pendant trop longtemps, la performance du secteur portuaire français n'a pas été une priorité contrairement aux ports du Benelux. S'il est bien connu que la Chine et l'Allemagne sont les deux principaux pays avec lesquels la France a un déficit économique, il peut sembler plus surprenant de constater que c'est avec les Pays-Bas que la France enregistre le 3^e déficit commercial le plus important, avec un écart de 7,1 milliards d'euros de bien échangés (dont plus de 4 milliards pour les produits agro-industriels). La Belgique vient en 5^e position, avec 5 milliards d'euros de déficit commercial en 2017 contre 4,3 en 2016³. Toutefois, la France connaît un excédent commercial avec le Royaume-Uni de 11,6 milliards d'euros en 2016 grâce aux échanges transmanche stimulés par le port de Boulogne-Calais et par Getlink. Les politiques portuaires et des transports ont donc un impact économique significatif sur la balance commerciale française en fonction de la compétitivité relative des infrastructures logistiques et portuaires.

De plus, au cours des dernières années, les ports de Rotterdam et d'Anvers ont considérablement étendu leurs hinterlands pendant que ceux des ports des Hauts-de-France sont restés essentiellement régionaux. Les deux principaux ports européens ont ainsi réussi à développer leurs capacités logistiques pour devenir la porte d'entrée du transport de marchandises pour l'ensemble de l'Europe de l'Ouest. Ceux-ci concurrencent donc directement les marchés des ports français. En effet, les ports du range Nord ont développé l'utilisation des voies d'eau et du rail pour exporter leurs marchandises et ont soutenu des politiques multimodales affirmées. Cet élargissement de territoire est conduit grâce au lancement de nouveaux services de transports massifiés et à des initiatives commerciales nombreuses et appuyées. Aujourd'hui, même si la compétitivité des ports français s'est récemment améliorée, l'hinterland n'est pas encore suffisamment structuré pour répondre à la puissance logistique et d'infrastructure des ports de Rotterdam et d'Anvers.

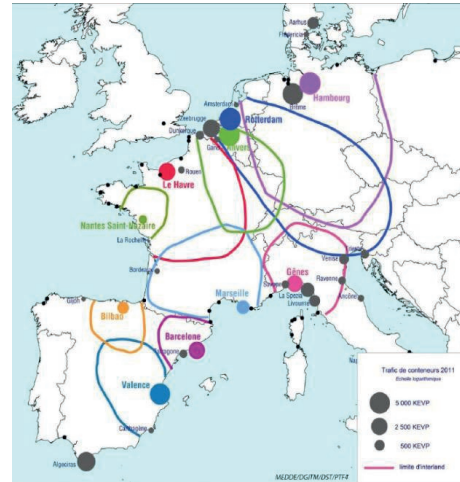
.....
3. DGDDI / Les déficits commerciaux de la France en 2017

Ensemble des tonnages des ports français



Source : MTES/CGDD/CCTN 2016

Hinterland des conteneurs en France



Source : MTES/DGITM

Tonnage des ports du range nord-européen

	Hamburg	Bremerhaven	Wilhelms-haven	Amsterdam	Rotterdam	Zeeland Seaports	Antwerp	Ghent	Zeebrugge	Dunkirk	Le Havre
Iron ore and scrap	11.8	4.3	0.0	11.2	31.2	0.8	2.6	6.9	0.0	14.5	0.2
Coal	7.8	1.1	3.6	20.3	25.8	3.4	0.5	3.2	0.0	6.0	1.2
Agribulk	7.5	0.5	0.0	6.9	11.1	0.4	1.0	4.7	0.2	1.3	0.0
Other dry bulk	4.0	2.0	0.6	8.0	12.1	5.8	8.1	6.3	1.1	2.8	0.9
Subtotal dry bulk	31.0	7.9	4.2	46.4	80.2	10.3	12.2	21.1	1.3	24.6	2.2
Crude oil	0.8	0.0	19.0	0.0	104.2	0.0	6.0	0.0	0.0	0.0	27.7
Mineral oil products	10.7	1.6	0.7	44.7	79.2	10.6	52.9	3.2	2.8	4.8	10.6
LNG	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0
Other liquid bulk	2.2	0.0	0.5	2.0	28.9	3.4	14.2	2.1	0.3	0.4	1.5
Subtotal liquid bulk	13.7	1.6	20.2	46.8	214.3	14.0	73.1	5.3	4.1	5.1	39.9
Total bulk goods	44.7	9.5	24.4	93.1	294.5	24.3	85.3	26.4	5.4	29.7	42.1
Containers	90.3	54.2	5.8	0.6	142.6	0.9	123.0	0.1	15.4	3.2	28.5
Roll-on/Roll-off	0.4	0.0	0.0	0.6	23.8	1.3	5.1	2.4	15.0	16.2	0.0
Other general cargo	1.1	9.3	0.0	6.4	6.5	7.6	10.3	3.6	1.3	1.2	1.3
Total breakbulk	1.4	9.3	0.0	7.0	30.3	9.0	15.3	6.0	16.3	17.3	1.3
Total throughput	136.5	73.1	30.3	100.8	467.4	34.2	223.6	32.5	37.1	50.3	71.9
Total Market share	10.9%	5.8%	2.4%	8.0%	37.2%	2.7%	17.8%	2.6%	3.0%	4.0%	5.7%

Unit: Gross weight x 1 million metric tons

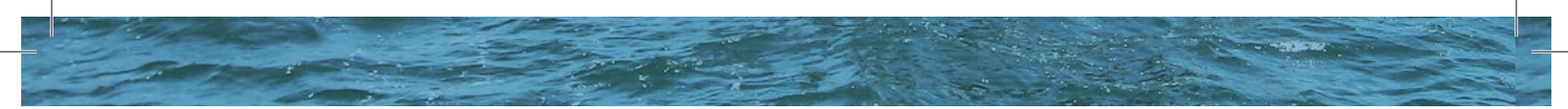
Bremerhaven and Le Havre: other general cargo incl. Roll-on/Roll-off; Le Havre: other dry bulk incl. iron and scrap; Zeebrugge: incl. bunker materials.

Source: Port of Rotterdam

Hinterland de Rotterdam



Source : Ports de Rotterdam



La concurrence entre les ports des Hauts-de-France et du range Nord ne peut se résumer à la simple analyse de la balance commerciale. Bien que les ports de Dunkerque et du Havre aient connu des restructurations difficiles à la suite de fermetures de raffineries et d'usines et dont les conséquences sont encore visibles aujourd'hui, ils sont tout de même parvenus à faire évoluer leur modèle en diversifiant les catégories de trafic (vrac sec, vrac liquide, Ro/Ro⁴) et les sources d'énergie. Au contraire, le port de Rotterdam présente des faiblesses structurelles car il demeure très dépendant des hydrocarbures qui représentent près de 40 % du total de son trafic. Enfin, les ports du range Nord sont également confrontés à des problèmes environnementaux et sécuritaires qui ébranlent progressivement leurs modèles.

1.3. L'axe Nord est particulièrement exposé aux conséquences économiques et sécuritaires de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne

Les ports de Dunkerque, de Calais et Getlink sont des espaces spécialisés pour le transport de passagers et de marchandises à destination du Royaume-Uni. Ces deux derniers ports sont situés sur la distance la plus courte entre la France et la Grande-Bretagne. Pour preuve, l'activité économique est en constante expansion puisque le chiffre d'affaires de Getlink a dépassé le milliard d'euros en 2017. Le port de Boulogne-Calais a réalisé un trafic total de marchandises de 51,2 Mt en 2017 (augmentation de +14,21 %) ; les activités transmanche fret ont représenté 49,2 Mt de marchandises. Avec Dunkerque, les trois ports du transmanche français réalisent ainsi plus de 100 MT de trafic Ro/Ro.

L'essentiel du trafic transmanche non accompagné est réalisé par les ports de la mer Baltique, de Rotterdam, d'Amsterdam et de Zeebrugge. Ces ports ont fait transiter plus de 2 millions de passagers et près de 400 000 voitures par an en 2015.

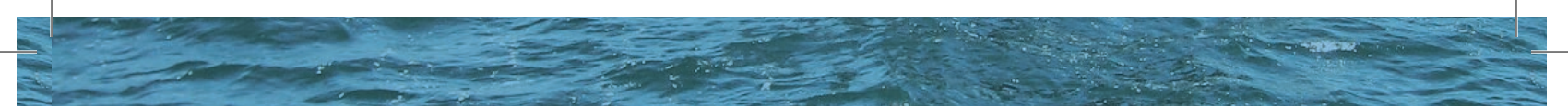
Actuellement, l'Union européenne représente plus de la moitié des échanges du Royaume-Uni, dont 95 % du volume des marchandises échangées (75 % en valeur) transitent par les ports. Les trois ports de la Côte d'Opale sont essentiels pour le commerce avec les îles Britanniques ; ils génèrent une valeur ajoutée très importante à l'échelle ouest-européenne et un lien économique unique.

Les ports français seront les premiers impactés par les mesures qui seront prises dans le cadre des négociations entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Ils sont tous largement exposés au risque du Brexit selon leurs activités. Tous devront assurer la fluidité des échanges, condition de la préservation des modes d'approvisionnement actuelles et du maintien des entreprises britanniques et françaises présentes au Royaume-Uni dans les chaînes de valeur européenne et internationale. Dans ce cadre, les problématiques douanières et vétérinaires, la nature des relations futures entre l'Union européenne et le Royaume-Uni prennent toute leur importance. Tous les ports du range Nord se préparent donc à ce bouleversement majeur.

L'adaptation récente en termes de sûreté et de sécurité pour répondre aux nouvelles normes sécuritaires internationales (ISPS) et européennes ont permis de donner des garanties aux échanges commerciaux et de passagers. Néanmoins, le Brexit a fait naître des craintes auprès des acteurs portuaires. Ces craintes sont liées aux conséquences du rétablissement de barrières administratives, notamment de nouveaux droits de douanes ainsi que des contrôles douaniers et phytosanitaires accrus.

Les ports des Hauts-de-France souhaitent donc s'assurer et assurer à leurs clients des garanties en termes de fluidité et de sûreté du passage portuaire. Pour cela, ils attendent de l'Union européenne qu'elle les aide en les accompagnant, voire en leur permettant de s'adapter aux mesures liées au Brexit comme la création de parkings poids lourds ou de nouveaux bâtiments. L'enjeu est particulièrement important pour Getlink, qui garde des marges importantes de capacités résiduelles, et pour le port de Calais, qui constitue aujourd'hui le premier projet maritime du plan Juncker d'infrastructures prioritaires de l'Union européenne. Le projet « Calais port 2015 » qui vise à doubler les terminaux et dont la mise en service est attendue pour 2021, doit nécessairement être accompagné dans le cadre du nouveau contexte du Brexit afin de ne pas obérer le développement de trafic de Calais. Les autres ports du littoral, plus spécialisés sur les marchandises, sont également significativement impactés. En toute hypothèse, les adaptations foncières et d'infrastructures doivent pouvoir compter sur une lisibilité des modalités de financement : la mobilisation de fonds européens, l'autorisation à mobiliser des fonds publics, des modalités d'ingénierie financière adaptées et garanties.

.....
4. Roll-on/Roll-off : transport de poids lourds ou de remorques par des bateaux spéciaux appelés « rouliers ».



La date de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, fixée le 29 mars 2019 approche et nécessite que soient prises sur le terrain des décisions opérationnelles permettant aux ports des Hauts-de-France de mettre en place une frontière avec la Grande-Bretagne. La mission recommande à cet égard que deux initiatives soient prises :

- au niveau national : évaluer l'impact du Brexit sur les infrastructures à réaliser afin d'accueillir les contrôles des douanes et des services vétérinaires, qui seront par ailleurs approfondis. Il s'agira également de mettre en place les dispositifs limitant les perturbations attendues lors du rétablissement de la frontière, notamment par l'accompagnement par les forces de l'ordre ;
- au niveau des ports du Nord de l'Europe : mettre en place des dispositifs de contrôle les plus harmonisés possibles pour éviter des différences de compétitivité du fait d'une appréciation différente du niveau de contrôle. Il conviendra également de solliciter le financement de l'Union européenne pour les infrastructures nécessaires au rétablissement de la frontière avec la Grande-Bretagne.

1.4. Les ports de l'axe Nord n'ont comparativement pas su développer des activités économiques tirant bénéfice du trafic maritime

La véritable faiblesse des ports des Hauts-de-France réside dans le fait qu'ils ont trop longtemps regardé la mer et oublié la terre en négligeant la valeur ajoutée des biens qu'ils transportent. Étant donné que ce sont les chargeurs et non les ports qui ont la maîtrise des flux de marchandises, le système logistique portuaire doit répondre aux besoins des chargeurs. Il convient donc qu'un service optimal en termes de délai, de « transit time », de coûts et de services associés soit garanti. Ainsi, la structuration de l'axe Nord doit permettre d'améliorer la performance des ports en les reconnectant à leur hinterland.

Les ports ont vécu sur la valeur ajoutée d'une époque révolue sans la réinvestir dans l'avenir. Anvers doit son succès économique à un cluster industriel et portuaire unique en Europe, dont la richesse vient depuis l'après-guerre d'un secteur chimique complet destiné à desservir toute l'Europe et qui serait devenu le premier port des importations et exportations françaises. À l'inverse, Dunkerque, port à vocation industrielle structuré autour de deux industries, pétrolière et sidérurgique, ne desservait qu'un faible rayon d'action irriguant l'aire métropolitaine lilloise avant 2010. Calais n'est également pas parvenu à se servir des flux transmanche pour attirer des services ou des industries à valeur ajoutée et le port de Boulogne est resté trop cloisonné au seul secteur de la pêche. Au total, Anvers dégage donc chaque année plus de 21 milliards d'euros, soit 10,8 milliards d'euros de valeur ajoutée directe⁵, pour les trois pays du Benelux dans les domaines du transport et de la logistique alors que Dunkerque génère 30 fois moins de valeur ajoutée.

Le port de Dunkerque, seul port de commerce du Nord de la France, a construit un modèle de développement avant tout industriel depuis sa reconstruction après-guerre. Des décisions politiques des années 50 avec l'implantation d'USINOR aux plus récentes, comme le terminal méthanier, le port a souvent été vu comme uniquement un axe sur le vrac. Il a traversé de nombreuses crises industrielles (fermeture des chantiers navals, restructuration de la sidérurgie et plus récemment fermeture du raffinage) qui ont, souvent, perturbé ses plans de développement en un port marchand pour servir son hinterland et ses chargeurs. Cependant, la diversité récente des activités traitées par le port de Dunkerque en font un atout pour sa croissance future en évitant toute dépendance à un type unique de produits et en facilitant son adaptabilité à l'évolution du marché. Le port de Dunkerque est ainsi le port français avec le trafic le plus diversifié hors pétrole : 47 Mt sur les 50,4 Mt.

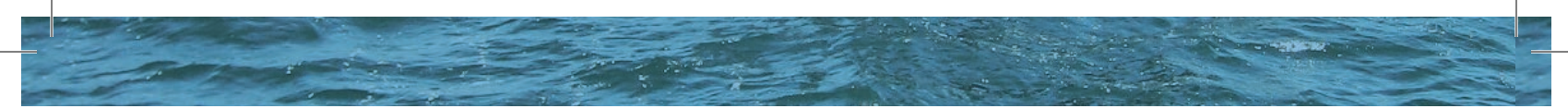
1.5. Les ports des Hauts-de-France n'ont pas développé les infrastructures suffisantes pour prendre le virage du conteneur

En 1990, le trafic conteneurs réalisé par les ports français était équivalent à celui d'Anvers. Aujourd'hui, celui d'Anvers est plus de deux fois supérieur au trafic conteneurs total des ports français.

Peu d'études arrivent à chiffrer le nombre total de marchandises conteneurisées à destination de la France. Néanmoins, les approches transversales considèrent que la France importerait entre 10 et 12 millions d'EVP⁶, qui est l'unité de compte des conteneurs. Ce marché a encore progressé de 6 % en 2017.

5. Rapport Benelux sur les transports et la logistique 2016

6. Équivalent Vingt Pieds : unité de mesure de conteneur



Sur les 10 à 12 millions d’EVP hors transbordement, moins de 5 millions passent par les ports français, dont près de 2,09 millions en 2017 par le seul port du Havre (on exclut ici les transbordements). Les 5 à 7 autres millions passent par les ports du Range Nord (très majoritairement Anvers et Rotterdam), mais aussi par les ports italiens et espagnols dont la part de marché a augmenté de plus de 50 % durant les 15 dernières années. Sur ce nombre total de conteneurs, la moitié serait déconsolidée dans des entrepôts logistiques à l’étranger et arriverait en France à la demande, généralement par camions. L’autre moitié arrive en conteneurs et est livrée ou expédiée depuis ou chez le chargeur.

Le Nord de la France ne dispose pas encore des infrastructures conteneurs nécessaires à ses entreprises et à ses chargeurs. Alors que le port d’Anvers dispose d’un outil logistique dont la capacité pourrait dépasser les 15 millions d’EVP, la capacité du terminal conteneurs de Dunkerque n’est aujourd’hui que de 600 000 EVP. De plus, les surfaces logistiques autour des ports français restent faibles en proportion des trafics réalisés : 1,4 million de m² au Havre, 140 000 m² à Dunkerque, alors qu’il existe plus de 14 millions de m² en région parisienne⁷.

De même, les Pays-Bas, la Belgique et l’Allemagne s’appuient sur un réseau de terminaux à conteneurs terrestres de niveau européen (plus de 200 000 EVP tous modes). L’Allemagne dispose de plus de 20 terminaux intérieurs à conteneurs de niveau européen alors que la France n’en a que 5 (Strasbourg, Paris, Lyon, Lille-Vallenciennes, Metz-Nancy).

La valeur ajoutée perdue est donc très importante. Le ratio communément admis en matière logistique est qu’un million d’EVP génère entre 6 000 à 10 000 emplois. L’estimation des emplois perdus sur cette filière varie donc de 30 000 à 70 000 à l’échelle française. Par ailleurs, une autre donnée concerne le stockage et la logistique, où un EVP engendre approximativement un stockage d’un m². La surface logistique perdue en France serait alors de l’ordre de 5 à 7 millions de m², soit autant de recettes foncières potentiellement non perçues par les collectivités. Toutefois, l’implantation d’une zone logistique susceptible de structurer l’ensemble de la façade littorale et de l’hinterland n’a pas intérêt à être uniquement accolée aux ports. En effet, elle doit être en capacité de capter des flux provenant de l’ensemble du range Nord pour les distribuer dans un hinterland approfondi.

Dès lors, des dispositifs commencent à être déployés dans les ports des Hauts-de-France afin de développer les infrastructures adaptées aux besoins des chargeurs et augmenter les capacités d’accueil en trafic conteneurisé. Le projet stratégique du port de Dunkerque 2014-2018, en augmentant la capacité de traitement conteneurs, trace les pistes pour pallier ce retard et préparer l’avenir du développement global dans un marché de 80 millions de consommateurs situés dans un rayon de moins de 350 kilomètres. CAP 2020⁸ s’avère ainsi être un projet complémentaire de Port 2000, nécessaire à l’économie des Hauts-de-France. Il permettra à la France d’atteindre les objectifs de sa stratégie portuaire. Dunkerque pourra alors ouvrir l’hinterland *via* le report modal.

1.6. Les ports des Hauts-de-France doivent faire évoluer leurs modèles économiques et logistiques pour décarboner le transport et prendre toute leur part dans la transition écologique

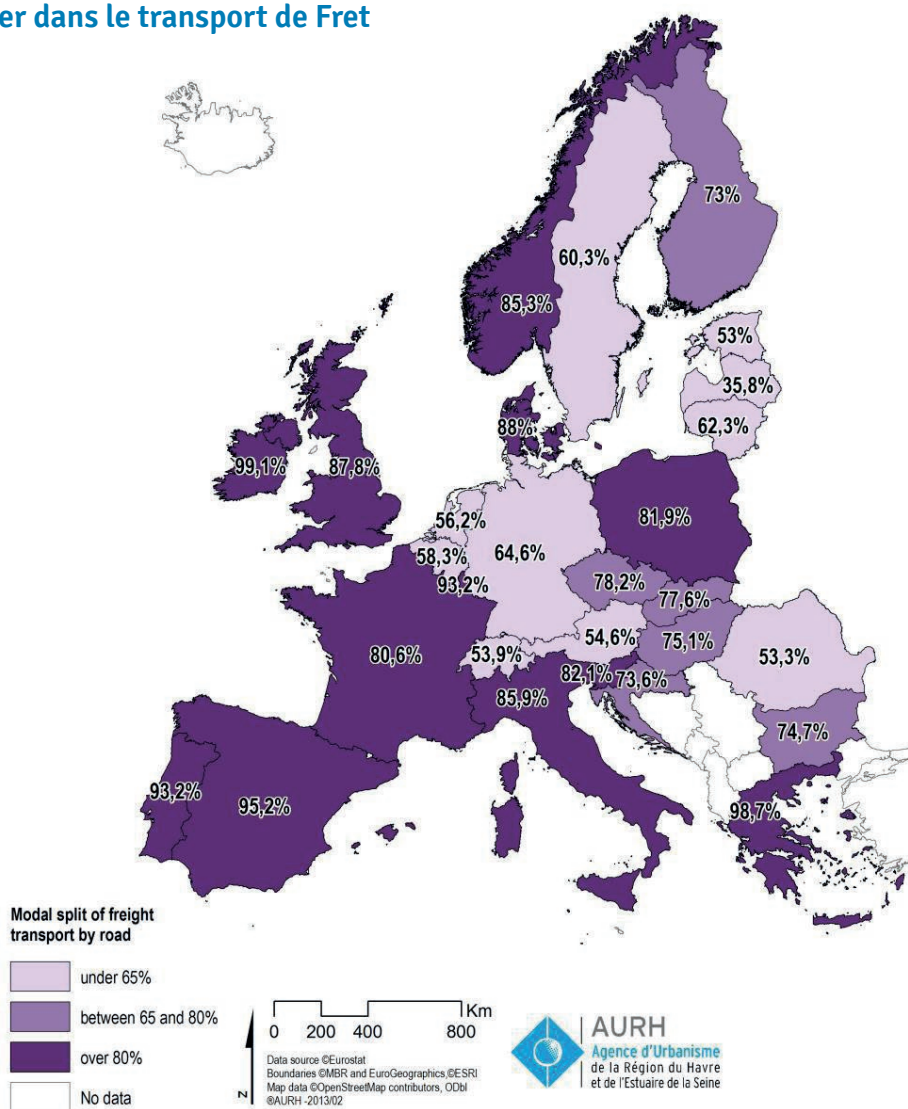
Malgré les progrès de compétitivité opérés ces dernières années grâce aux réformes portuaires, la France n’a pas su tirer parti de la croissance du transport maritime comparativement aux ports du Nord. L’intensité des trafics routiers, ferroviaires et fluviaux au départ de ces ports est donc accrue et engendre de nombreuses congestions. Cette densification des flux dans les ports belges et néerlandais accentue l’importance des enjeux de sécurité et de sûreté des marchandises qui sont des conditions indispensables à l’attractivité d’un port. De plus, les congestions génèrent des externalités socio-économiques qui augmentent le « transit time », la pollution et induisent un coût supplémentaire pour les chargeurs.

Ces difficultés tendent d’ailleurs à devenir structurelles et sont aggravées par le peu de réserves foncières de ces deux ports, ce qui a un impact direct sur leur capacité à attirer de nouvelles industries. En effet, malgré leurs infrastructures terrestres de premier rang, le territoire autour du port d’Anvers est aujourd’hui presque totalement consommé : sur les 13 000 hectares portuaires, 1 000 seulement restent disponibles pour des développements conteneurs.

7. Étude DREAL Île-de-France, *Les terminaux multimodaux et les plateformes logistiques*, 2016

8. *Projet de développement du port de Dunkerque*

Part du routier dans le transport de Fret



Or, la question de la résorption de cette congestion se pose avec d'autant plus d'acuité que le contexte est à la massification des flux de marchandises sur ces ports et sur les axes européens Nord-Sud, notamment la dorsale Rotterdam-Gênes (corridor Rhin-Alpes).

Les objectifs affichés par les acteurs institutionnels français en matière de report modal et de transport massifié sont élevés au regard des ambitions liées au climat. Ils représentent un réel potentiel de différenciation des ports français vis-à-vis de leurs voisins européens. Ces volontés réelles ne semblent cependant pas aboutir à la mise en œuvre d'actions concrètes, quand bien même ces modes de transport présentent des coûts réels (prise en compte des impacts sociétaux et environnementaux) très compétitifs vis-à-vis de la route. Dès lors, il convient d'accélérer les dispositifs qui permettent d'internaliser les impacts dans les coûts économiques, à l'instar de la démarche de révision des coûts externes de la Commission européenne.

1.7. L'axe Nord, par son positionnement stratégique au sein des corridors européens, dispose des conditions géographiques et d'infrastructures routières, fluviales et maritimes nécessaires à son rebond et à la transformation de son modèle portuaire

L'axe Nord dispose d'un réseau autoroutier moins saturé que ses voisins et d'un réseau ferroviaire majeur pour la desserte de tout le Nord de la France, hérité de la grande histoire industrielle de la région, ainsi que d'un réseau fluvial à grand gabarit de premier plan, connecté au réseau fluvial des pays du Nord de l'Europe.

Les Corridors européens



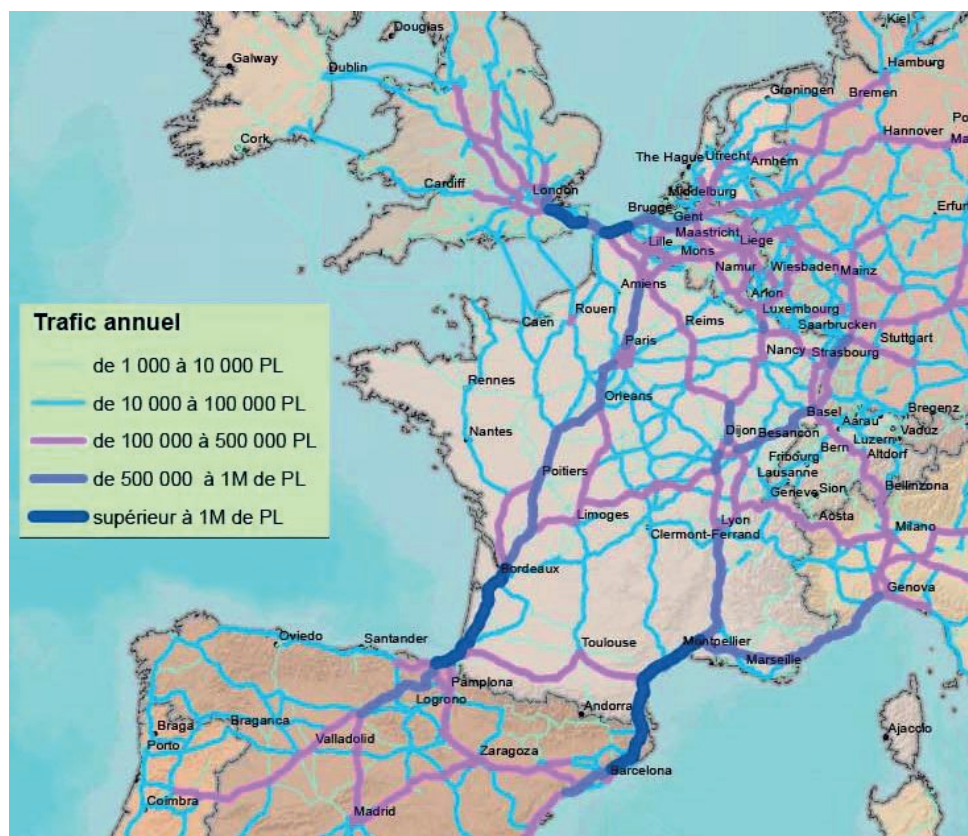
Source : Commission européenne

1.7.1. Les Hauts-de-France dispose d'un réseau routier intégré à l'ensemble du territoire national mais présentant des risques de saturation

Dans la région des Hauts-de-France, deux situations contrastées s'établissent : une métropole lilloise, dynamique sur le plan de la logistique et des transports, qui s'appuie sur des outils performants (Douges, Lille et Valenciennes), et le sud des Hauts-de-France, tourné vers Paris et son pôle d'attractivité. Entre les deux, les villes d'Amiens et d'Arras, bien positionnées sur des carrefours du réseau autoroutier, développent des projets logistiques de grande ampleur (Orchestra, Amazon, JJA), et sur le corridor multimodal européen mer du Nord-Méditerranée après l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe. La principale continuité logistique offerte aujourd'hui aux entreprises de la région est le très bon réseau autoroutier. Néanmoins, ce réseau souffre d'un important trafic de transit à destination du sud (Paris et au-delà), ce qui génère de fortes externalités négatives : embouteillages en métropole lilloise et sur le littoral, pics de pollution et insécurité routière. Ainsi, la valeur guide de l'OMS sur les PM10 est par exemple de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle alors qu'elle atteint $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à Lille ou à Senlis.

L'autoroute A16, dont la gestion est assurée par la DIR Nord, représente l'axe routier central du littoral de la région Hauts-de-France en desservant à la fois les zones portuaires mais aussi la Belgique. Elle longe le littoral maritime sur 90 kilomètres environ et relie la Belgique à Boulogne-sur-Mer en passant par les agglomérations de Calais et Dunkerque. De plus, l'A16 a une importance stratégique pour l'ensemble du territoire national puisqu'elle est le premier maillon de « l'autoroute des estuaires », reliant Dunkerque à Hendaye. Avec ses prolongements, elle permet donc de relier l'axe Nord avec la Normandie, les Pays de la Loire et la Nouvelle-Aquitaine. Le niveau de trafic sur l'autoroute A16 est important et varie de 36 000 à 60 000 v/j. Il est spécifiquement marqué par un taux de poids lourds très élevé oscillant entre 20 et 27 %. Ce trafic poids lourds est en constante augmentation depuis 2011 (+10 %), accentué ces dernières années par la mise en vigueur de l'écotaxe belge. L'A16 est donc sujette à des congestions régulières ainsi qu'à un nombre d'accidents significatif dû à l'accès difficile à certains échangeurs, engendré par la formation récurrente de « murs » de poids lourds.

Flux routiers de marchandises à travers la France



Source : CEREMA enquête transit 2010

Le réseau autoroutier A16/A25/A26 recèle donc une importance particulière à l'échelle de la France. En effet, les deux ports de Calais et Dunkerque cumulent plus de 2,7 millions de remorques poids lourds par an et plus de 9 millions de passagers. Avec le « port sec » Getlink, le total des camions qui partent ou arrivent de la Grande-Bretagne peut avoisiner les 10 000 par jour. Les stocker sur le réseau autoroutier en cas de difficultés peut représenter plus de 27 kilomètres d'embouteillage et asphyxier totalement le littoral et l'arrière-pays, comme cela fut le cas en 2016 lors du blocage du port de Calais avec SeaFrance.

1.7.2. Le Nord de la France présente une excellente desserte ferroviaire mais manque de plateformes intégrées

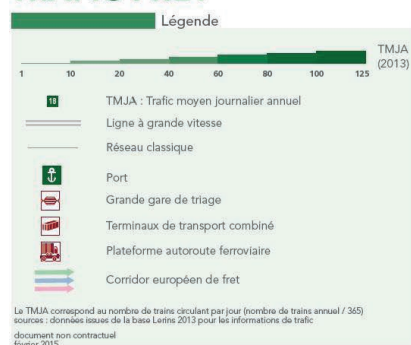
Les lignes ferroviaires sont héritées de la reconstruction de l'après-guerre, avec le plus généralement des double-voies électrifiées passant, pour la connexion vers le sud, soit par Amiens puis Arras, Lille, Hazebrouck, soit par Tergnier pour la branche est. Le complexe industriel des usines sidérurgiques de Lorraine structure l'artère Nord-Est par la dorsale majeure qui part de Dunkerque et va jusqu'à Strasbourg.

Le port de Dunkerque est le premier port ferroviaire français avec plus de 13 % du fret national. La part modale du ferroviaire était de 33 % en 2017. Le port de Calais opère de son côté, avec VIIA, une autoroute ferroviaire vers Le Boulou au moins huit fois par semaine, mais ne dispose pas encore de la connexion optimale au RFN. Les travaux sur la voie mère de Calais sont programmés. De même, Getlink possède une meilleure connexion au port de Dunkerque avec les travaux de modernisation de la ligne Calais-Dunkerque inaugurés en 2014, dont une deuxième phase permettrait à terme d'augmenter le fret et surtout d'y faire passer des navettes au gabarit du tunnel. Cette phase n'est pas encore programmée.

Un appel à manifestation d'intérêt est actuellement en cours pour une future autoroute ferroviaire atlantique, entre la frontière espagnole et le nord de la France. Plusieurs sites d'arrivée des futures navettes ont été identifiés à Calais, Dunkerque, Dourges, Somain et Aulnoyes-Aymeries. Il est prévu de se dérouler sur toute l'année 2018.

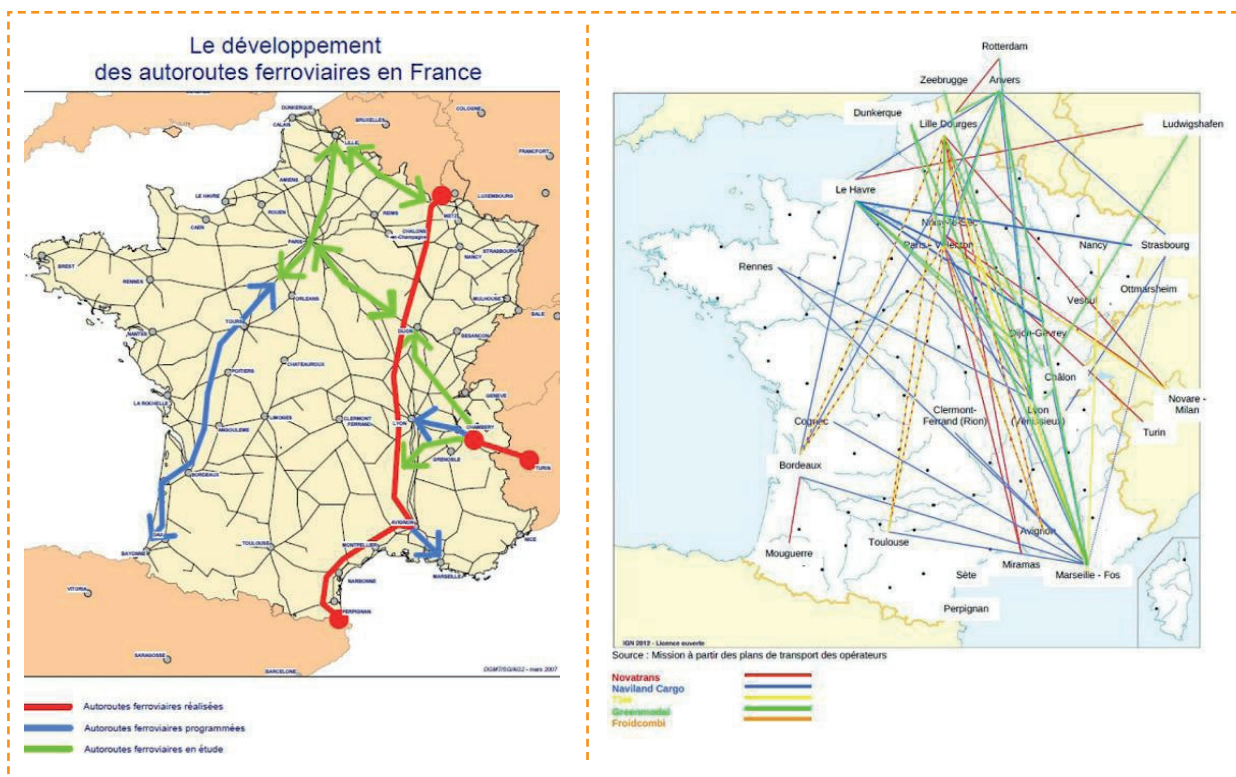
Trafic fret ferroviaire

SNCF RÉSEAU TRAFIC FRET



Source : SNCF Réseau Nord

Cartes des principales autoroutes ferroviaires et principales liaisons combinées



Deux ports intérieurs sont particulièrement orientés fret : le port de Lille, géré par la CCI de région Hauts-de-France et connecté vers la France continentale et la Belgique, et le port de Dourges où l'opérateur Lille Dourges Conteneur Terminal (LDCT), filiale de Novatrans (Groupe Charles André), opère des liaisons européennes et françaises dans un plan de transport varié. Cela fait de LDCT un des plus gros opérateurs multimodaux français mais qui demeure toutefois très loin des enjeux en matière de rapatriement des flux et des objectifs nationaux du report modal.

En dehors de ces deux espaces terrestres orientés fret, la région reste très peu dotée de plateformes ferroviaires. Pourtant, les faisceaux ferroviaires non utilisés par SNCF sont nombreux (Creil, Somain, Longueau). La libération de ces espaces pour la création de terminaux multimodaux de proximité est un des enjeux de la desserte de la région. Il en va de même pour la grande couronne parisienne qui n'en est pas encore dotée, en dehors de Valenton, Bonneuil, Gennevilliers et Noisy-le-Sec.

1.7.3. La région possède après Paris un des réseaux fluviaux les plus dynamiques et dimensionnés sur le grand gabarit

La Belgique a mis en œuvre une stratégie continue et volontariste de valorisation du réseau fluvial. En 2020, des péniches présentant 3 couches de conteneurs pourront être acheminées d'Anvers, de Zeebrugge et de Rotterdam jusqu'à la frontière franco-belge par la Lys.

Certaines contraintes de gabarit et de tirant d'air subsistent toutefois sur une partie du réseau Hauts-de-France et notamment sur l'ex-Nord - Pas-de-Calais (problème de tirant d'air sur l'ensemble de ce territoire).

L'ouverture du Canal Seine-Nord Europe permettrait d'ouvrir le sud de la région au transport fluvial de grande capacité et de valoriser l'ensemble du losange Paris-Le Havre-Dunkerque-Strasbourg.

Les Hauts-de-France disposent de près d'une vingtaine de ports fluviaux à usage de fret. La majorité d'entre eux sont gérés par les différentes CCI des Hauts-de-France :

- ports de Lille (CCI Grand Lille) ;
- ports de Valenciennes (Syndicat mixte Docks Seine Nord Europe-Escaut) ;
- port de Béthune (CCI Artois) ;
- ports de l'Oise : Nogent-sur-Oise, Saint-Leu-d'Esserent, Longueil-Sainte-Marie (CCI Oise).

Certains de ces sites disposent de dynamiques de projets majeurs, tels que l'extension du site à conteneurs du port de Saint-Saulve (Valenciennes) ou encore l'ouverture de nouveaux services de transport (nombreuses liaisons ferroviaires offertes par Lille, Bordeaux, Mouguerre, Toulouse, Marseille) et le développement de projets immobiliers (310 000 m² en 2019) sur ports de Lille.

Réseau Seine-Escaut



source : GEIE Seine-Escaut



À ces différents sites s'ajoutent comme principaux ports fluviaux des Hauts-de-France, les entités suivantes :

> Delta 3

Le syndicat mixte de Delta 3 a pour mission le développement de cette plateforme multimodale (route – ferroviaire – fluvial) disposant de près de 700 000 m² d'entrepôts. Ce site est géré par la société privée LDCT, ouverte à tout opérateur s'engageant à apporter du trafic sur la plateforme.

Cette plateforme verra sa taille très largement croître dans les années à venir, avec la réalisation d'une extension de plus de 110 hectares. Cet agrandissement apportera près de 350 000 m² environ d'entrepôts supplémentaires. Les premières surfaces d'entrepôt ont été livrées au printemps 2017.

L'importance de cette plateforme est accentuée par la mise en œuvre du projet « One Belt-One Road ». Depuis novembre 2017, des entreprises comme Decathlon importent une fois par semaine des marchandises transitant par ces nouvelles voies ferroviaires. La plateforme de Dourges est donc amenée à développer une stratégie commerciale avec la Chine qui cherche à diversifier ses portes d'entrée en Europe afin que ses exportations soient les plus compétitives possibles en évitant les congestions.

> Les plateformes du Canal Seine-Nord Europe

Le décret d'utilité publique du Canal Seine-Nord Europe inclut la réalisation de quatre plateformes multimodales - Cambrai-Marquion, Péronne, Nesles, Noyon, formant un ensemble de niveau européen sur des principes similaires à celles du Canal Albert.

Elles compléteront ce dispositif en s'appuyant d'abord sur les trafics existants en petit gabarit des 40 quais en convention d'occupation temporaire (notamment Languevoisin) gérés par Voies navigables de France sur le Canal du Nord et le Canal latéral à l'Oise, puis en développant des sites logistiques et industriels à destination de l'agro-industrie (transformation sur place des produits agricoles), le BTP (préfabrication à destination des agglomérations urbaines) et l'économie circulaire (recyclage des déchets d'un bassin de population de près de 100 millions d'habitants.)

> Le port fluvial du Grand Port maritime de Dunkerque

Premier port fluvial des Hauts-de-France, l'entité dunkerquoise a vu transiter plus de 2,5 MT de marchandises au cours de l'année 2016. Cette plateforme offre un débouché fluvial pour le Grand Port maritime de Dunkerque vers l'ensemble des Hauts-de-France. Le tirant d'air reste toutefois limité à 5,25 mètres sur tout le linéaire.

1.7.4. La région Hauts-de-France dispose d'une façade littorale attractive avec de nombreux atouts portuaires

Parmi les atouts portuaires de la région figure le port de Boulogne-sur-Mer. Premier port de pêche en tonnage, le port de Boulogne est la première place de transformation des produits de la mer en Europe (330 000 MT par an). Base logistique de distribution des produits transformés, il est un outil spécifique de développement de valeur ajoutée pour le littoral et recèle de nombreuses opportunités pour en faire un pôle mondial de transformation halieutique. Ce point d'appui à l'économie agroalimentaire du pays complète le réseau des ports de la région dans un système de logistique intégrée.

Concernant le port de Calais, la Région poursuit, avec la CCI de région et des investisseurs privés, le projet de création de Calais Port 2015. Ce projet ambitieux de plus de 862,5M€ vise à positionner Calais avec des nouvelles infrastructures majeures pour le transport roulier. La mise en place des autoroutes ferroviaires et de nouvelles lignes de transport roulier non accompagné est un des enjeux de la réussite du projet.

Calais a aussi une activité intéressante sur le plan commercial. Le port participe au hub des Hauts-de-France en matière d'exportation des sucres avec un silo du groupe Tereos et plusieurs industriels importants comme GrafTech et Alcatel.

Le « port sec » Getlink complète le port de Calais comme porte d'entrée du trafic transmanche. Il est un facteur d'attractivité de la région.

Le Grand Port maritime de Dunkerque possède également des atouts géographiques qui peuvent bénéficier à l'ensemble de la façade littorale. Il a la capacité d'accueillir des porte-conteneurs de grande taille grâce à des tirants d'eau équivalents à ceux des ports néerlandais : 18 mètres en moyenne contre 16,5 mètres avec un faible marnage pour Rotterdam. De plus, Dunkerque a su rebondir après 2009 en développant une culture de port multi-énergies et en se servant de la troisième révolution Industrielle pour accroître ses capacités et la fluidité du transport de marchandises.

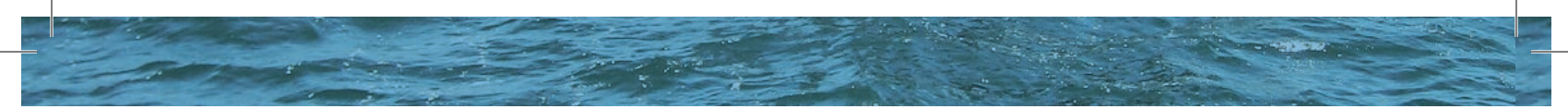
Ainsi, en disposant de leaders européens de la logistique et laboratoires de la troisième révolution industrielle au service d'un territoire en reconversion, l'axe Nord affirme son ambition internationale.

1.8. Il est nécessaire de mettre en place une coopération interportuaire entre l'axe Nord et l'axe Seine pour développer la compétitivité des ports français

Même si aucun des ports de l'axe Nord n'est individuellement comparable aux grands ports de l'axe Seine ou de la Méditerranée, l'alliance des ports et gestionnaires d'infrastructures de l'axe Nord en fait un acteur majeur à même de jouer un rôle de premier plan sans attendre la mise en service du Canal Seine-Nord Europe et en capacité de redonner au report modal sa compétitivité. Terre de logistique, terre industrielle et d'innovation, l'axe Nord ambitionne de se reconnecter aux axes Seine, Escaut et Méditerranée-Rhône-Saône par les transports multimodaux à même de réduire les externalités de la porte d'entrée de la « banane bleue ».

Actuellement, l'axe Nord et l'axe Seine font partie de deux corridors européens distincts dont la région pivot est l'Île-de-France. La coopération interportuaire vise donc à connecter ces deux axes en intégrant la région Île-de-France en tant que région stratégique pour reconquérir les flux de marchandises qui sont destinés au bassin parisien. En bénéficiant d'un effet de taille et de nombreuses synergies, les ports seront susceptibles d'approfondir leur hinterland vers la région capitale pour ensuite s'étendre vers le Nord de l'Europe.

Le port de Dunkerque a été précurseur en matière de coopération interportuaire puisqu'il a créé un GIE Nord Gateway, créé fin 2011 entre le Port de Lille, Delta 3 et Dunkerque-Port, afin de promouvoir les



transports par voie fluviale. Dans le nouveau cadre régional, cette volonté de développement économique et commercial a pris une autre dimension.

En septembre 2016, les gestionnaires d'infrastructures portuaires des Hauts-de-France ont jeté les bases d'un partenariat nouveau et ambitieux à l'échelle de la nouvelle région des Hauts-de-France. Ce partenariat prend la forme d'une association dénommée « Norlink Ports », dont les membres fondateurs sont le GPMD, la CCI Nord de France, la CCI Picardie, Docks Seine Nord Europe-Escaut, Delta 3, la Société d'exploitation des ports du Déroit (SEPD), ainsi que les différentes chambres de commerce et d'industrie locales et territoriales de la région Hauts-de-France. L'association affiche un objectif de faire davantage dialoguer les acteurs portuaires pour la mise en œuvre d'une valorisation collective des opportunités logistiques et portuaires des Hauts-de-France.

Cette création est à mettre en lien direct avec l'enjeu relatif au rapprochement entre la façade maritime régionale et les ports intérieurs de la région Hauts-de-France, tel que décrit dans le rapport parlementaire des sénateurs Bignon et Vandierendonck. Elle s'inscrit également comme le prolongement logique du GIE Nord Gateway, dont les travaux avaient largement contribué au lancement du service de transport combiné fluvial régional Nord Ports Shuttle (NPS). La société NPS offre des services fluviaux (opérée par le Groupe CFT) entre Dunkerque, Lille et Dourges. L'offre a été étendue à la plateforme de Dourges puis au terminal de Valenciennes, dans la philosophie de Norlink Ports de créer des synergies. Cette navette conteneurisée vient en continuité de l'offre maritime du port de Dunkerque vers les plateformes de l'arrière-pays régional et a bénéficié de la première application en France de l'harmonisation des THC sur des terminaux à conteneurs.

Norlink Ports tend ainsi à devenir la structure porteuse de la stratégie portuaire des Hauts-de-France, reposant sur 4 missions principales :

- mettre en exergue le potentiel portuaire et renforcer le positionnement de la région en tant que terre d'excellence logistique et trimodale ;
- développer le transport massifié de fret entre la façade maritime et les ports intérieurs des Hauts-de-France, de manière à décarboner les transports régionaux et à contribuer à la désaturation du réseau routier ;
- promouvoir des schémas logistiques et de transports alternatifs dans le cadre du soutien à l'emploi et à la valeur ajoutée sur le territoire de la nouvelle grande région ;
- contribuer au développement du Canal Seine-Nord Europe et de ses futures plateformes.

Depuis un an, de nouveaux acteurs ont rejoint l'association et nourrissent son plan d'action. Les champs d'intervention et de compétences de l'association ont vocation à se développer au cours des années à venir et à accompagner une coopération portuaire en pleine évolution et croissance. Une telle coopération autour d'un ensemble portuaire, avec des potentialités de trafics, de débouchés, de chaînes logistiques, créent les conditions de compétitivité, en particulier face aux ports concurrents du Benelux. Les gestionnaires portuaires des Hauts-de-France entendent ainsi mieux conjuguer attractivité portuaire et développement économique du territoire régional.

1.9. Les acteurs portuaires, les services de l'État et les collectivités territoriales s'associeront dans un Conseil de coordination

Le Conseil de coordination de l'axe Nord pourrait réunir l'ensemble des ports maritimes et fluviaux et les gestionnaires des infrastructures des Hauts-de-France

La réussite d'une coopération permettant à la façade maritime de reconquérir son hinterland ouvert sur les ports du Benelux nécessite de construire une coopération large de l'ensemble des acteurs.

La mission préconise de construire un Conseil de coordination réunissant :

- le Grand Port maritime de Dunkerque ;
- le Port de Boulogne-Calais ;
- Getlink ;
- Norlink Ports représentant les ports fluviaux et les plateformes multimodales ;
- les gestionnaires d'infrastructures fluviales, ferroviaires et routières ;
- l'axe Seine avec le délégué interministériel à la Vallée de la Seine et HAROPA.

Le Conseil de coordination serait constitué de tiers :

- les préfets de région et du Pas-de-Calais ;
- le Conseil régional Hauts-de-France ;
- la CCI de région.

L'ambition du Conseil de coordination sera d'arrêter un document de stratégie collective et d'assurer le suivi et sa mise en œuvre en précisant les actions qui relèvent de chacun de ses membres.

1.10. Cette coopération pourra s'étendre au Grand Est

Le Grand Est est dans une situation très différente des Hauts-de-France. Il est géographiquement tourné vers le Nord avec le Rhin, la Meuse et la Moselle et est situé sur plusieurs corridors multimodaux (voie d'eau et rail) de fret européen. Il est lui aussi sillonné par un vaste réseau autoroutier connecté au Luxembourg, à la Belgique et à l'Allemagne. Il est majoritairement desservi par les ports d'Anvers et de Rotterdam pour toute la zone qui part de Metz jusqu'à Strasbourg. Néanmoins, il dispose d'une excellente connexion ferroviaire à Dunkerque, *via* l'artère Nord Est qui offre un très bon « transit time ». Un accès pour Le Havre et Rouen *via* Amiens et Somain est lui aussi ouvert.

2. Cinq ambitions pour conforter la mise en place d'un grand hub logistique européen

Une fois mis en place, le Conseil de coordination animera la feuille de route qui se décline selon cinq ambitions. Norlink Ports pourra se charger du développement et de la mise en œuvre de la stratégie commerciale définie par ses adhérents.

2.1. Développer une stratégie commerciale organisée à l'échelle de l'axe Nord pour faire des ports des Hauts-de-France un acteur central du hub européen

Pendant des décennies, la culture portuaire française s'est principalement focalisée sur les questions d'infrastructures, omettant quelque peu les enjeux relatifs au commerce, quand bien même les ports maritimes et intérieurs se trouvent dans un contexte de concurrence exacerbée. Or, les ports sont des acteurs économiques qui doivent désormais simplifier le développement des stratégies de planification des infrastructures, de définition des besoins de leurs clients et de communication sur leur valeur ajoutée pour être compétitifs à l'échelle internationale.

La stratégie portuaire a donc quelque peu négligé des éléments moteurs du développement commercial :

- La valorisation de l'offre de services associés (transport massifié au départ des ports). L'activité portuaire ne se résume plus à la simple gestion des marchandises mais à l'ensemble des services proposés aux chargeurs en termes de transports, sécurité, fluidité. La variété et le prix de cette offre sont des déterminants essentiels de l'attractivité de l'écosystème portuaire.
- L'implication et la coordination de l'ensemble des acteurs (chargeurs, transitaires, commissionnaires de transport, logisticiens, gestionnaires de plateformes) dans la définition des politiques de développement et d'infrastructures. Les stratégies d'infrastructures doivent être développées en tenant compte des besoins des clients pour y répondre et personnaliser l'offre portuaire.
- L'amélioration de l'image et de la communication portuaire. Malgré un savoir-faire reconnu par les utilisateurs des installations et des services portuaires français, des douanes performantes, un environnement propice au développement économique, les ports français souffrent d'un manque de visibilité, voire d'une image erronée qui pénalise leur attractivité. Les ports des Hauts-de-France devraient déployer une communication accrue pour valoriser leurs atouts.

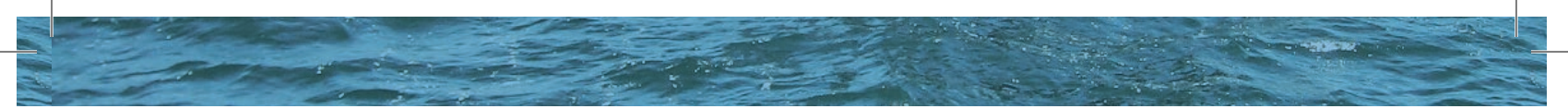
Les actions proposées par la mission cherchent donc à favoriser le développement de ports commerciaux, et non plus seulement d'interfaces entre le littoral et l'hinterland, autour de trois axes complémentaires.

STRUCTURER UN ÉCOSYSTÈME COMMERCIAL PERFORMANT

Recommandation n°1. Mettre en place une alliance commerciale forte entre les acteurs portuaires, les gestionnaires de réseaux, les gestionnaires de plateformes, les logisticiens, les chargeurs qui sera soutenue par une unité commerciale permanente de développement des activités logistiques des Hauts-de-France.*

L'ensemble du trafic et du transport de marchandises constituent une chaîne intégrée dont chaque acteur est un maillon essentiel. La coopération entre ces organismes fluidifie le transport des biens et des personnes, accroît l'offre de services et augmente donc la compétitivité de la façade littorale et de l'hinterland des Hauts-de-France. La structuration d'une telle alliance nécessite une organisation capable d'intégrer et de fédérer un grand nombre d'acteurs portuaires. Une stratégie logistique commune, portée par une unité

*** Les recommandations encadrées sont reprises au titre des actions prioritaires susceptibles d'alimenter la feuille de route du Conseil de coordination interportuaire de l'axe Nord.**



opérationnelle commerciale permanente est également nécessaire pour développer et faire connaître les performances du système logistique français. Il revient à Norlink Ports d'organiser la mise en œuvre de cette stratégie commerciale qui sera définie et développée par ses adhérents.

Recommandation n°2. Organiser un démarchage auprès des grands comptes, des transports conteneurisés et des commissionnaires de transport.

Il s'agit de comprendre les besoins des clients, notamment ceux implantés sur le territoire national, pour adapter l'offre de service des ports. Le parangonnage examinera les conditions du transfert des marchandises de la route vers le fer et le fluvial *via* les entrées maritimes. Il pourra également utiliser le réseau des « ambassadeurs » pour répondre aux attentes des chargeurs internationaux.

Recommandation n°3. Développer une communication plus large sur cette alliance et sur les forces de l'axe Nord.

Ce partenariat commercial est susceptible de créer des synergies entre les différents acteurs portuaires qui augmentent la valeur ajoutée des services proposés par les ports. En fédérant l'ensemble des acteurs portuaires, la communication qui en découle génère des économies d'échelle et accroît l'impact des actions à l'international. Elle offre ainsi plus de visibilité aux ports des Hauts-de-France, en particulier dans les pays du range Nord, en mettant en valeur le potentiel de l'ensemble littoral-hinterland.

Recommandation n°4. Constituer un réseau des « ambassadeurs » de l'axe Nord, des personnalités hautement qualifiées, chargées de nouer des contacts et de construire des projets logistiques dans différents pays européens.

Sur le modèle des consuls existants pour différents ports maritimes belges et néerlandais afin d'attirer de nouvelles entreprises, les « ambassadeurs » conduiraient des missions d'intelligence économique nécessaires au développement de nouvelles opportunités logistiques et commerciales en région. Ce réseau des « ambassadeurs » est complémentaire de l'unité opérationnelle commerciale permanente dont ils seraient les porte-paroles et les promoteurs à l'international.

Le sujet particulier de l'efficacité des douanes françaises pourra s'appuyer sur ce dispositif afin d'être valorisé à l'international. En effet, de façon générale, l'idée selon laquelle les contrôles sur les marchandises sont plus nombreux dans les bureaux de douane français que dans ceux de leurs homologues belges ou néerlandais est préjudiciable pour les ports français. Cette donnée est néanmoins difficile à vérifier, d'autant qu'il n'est pas certain que ce constat soit issu de situations comparables. Toutefois, des arguments concrets, contredisant cette idée reçue, existent et devraient être présentés régulièrement à l'international pour combattre ce ressenti. Ainsi il est trop peu connu que les douanes françaises sont parmi les plus rapides d'Europe et dédouanent en deux minutes et trente secondes (temps moyen de dédouanement au port de Dunkerque), que ce dédouanement s'effectue en H24 et est complètement dématérialisé aujourd'hui.

Par ailleurs, les atouts des ports français (eaux profondes, transit time, sécurisation, traçabilité des flux, lignes maritimes) doivent être mis en avant sur les médias, y compris grand public.

Recommandation n°5. Étendre cette stratégie commerciale à l'axe Seine et au Grand Est par le biais de partenariats commerciaux et logistiques.

L'hinterland des ports des Hauts-de-France ne peut se réduire à la seule région s'ils souhaitent développer un modèle économique spécifique et reconquérir du trafic maritime. L'approfondissement de l'hinterland par des connexions fluviales et ferroviaires qui s'étendent au bassin parisien et au Grand Est sont nécessaires pour préparer l'ouverture au range Nord.

SOUTENIR CETTE STRATÉGIE COMMERCIALE PAR UNE PLANIFICATION ET DES OUTILS LOGISTIQUES RENOUVELÉS

L'intégration logistique des différents acteurs portuaires renforce la fluidité et la cohérence de la stratégie commerciale des transports de biens et de marchandises. Pour cela, plusieurs actions peuvent être mises en œuvre :

Recommandation n°6. Poursuivre le déploiement du Cargo Community System (CCS) à l'ensemble de l'axe et garantir son accès aux opérateurs.

Les éditeurs ont travaillé à garantir la convergence de leurs 2 nouveaux systèmes, S-One et Ci5, qui seront eux-mêmes convergents avec AP+. L'ouverture, qu'elle soit géographique, métier ou technique, est rendue possible techniquement par les éditeurs. La place portuaire de Dunkerque s'est élargie aux Hauts-de-France et doit désormais travailler à garantir l'accessibilité et l'accès de tous les opérateurs nationaux au CCS de sa place, quel que soit le positionnement géographique de ses établissements ou siège sur le territoire français.

Recommandation n°7. Partager une vision stratégique des actions logistiques de l'axe Nord.

Une vision des besoins logistiques sur l'ensemble des Hauts-de-France est nécessaire pour proposer des solutions appropriées aux besoins des chargeurs et enrichir un schéma régional de la logistique. Cette planification a vocation à mettre en synergie les projets d'infrastructures pour améliorer l'intégration logistique entre la façade littorale et l'hinterland, en associant l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique (chargeurs, logisticiens, opérateurs de transports, gestionnaires d'infrastructures) dans la construction de ces activités en Hauts-de-France. Elle se nourrira de tous les travaux en cours (SRADDET, documents CCI, ScoT) pour donner à voir une vision territorialisée des enjeux. Cette maîtrise de la logistique passe également par le choix des modalités appropriées de l'Incoterm. L'Incoterm définit l'ensemble des règles qui permettent à l'acheteur et au vendeur de se mettre d'accord rapidement et sans ambiguïté sur les modalités de la transaction et de transports. En conséquence, la définition des règles adaptées à chaque marchandise et à chaque transport est une opportunité de gains économiques et financiers mais représente également un levier important pour les politiques de développement durable.

Recommandation n°8. Développer le rôle du Club des chargeurs Hauts-de-France (AUTF) en tant qu'entité de projet, représentative des chargeurs industriels en Hauts-de-France.

Pour construire une stratégie logistique adaptée aux besoins des clients, un interlocuteur, à même de centraliser les attentes des différentes entreprises, faciliterait la démarche. Un appui des partenaires institutionnels pourrait transformer la mission première du Club des chargeurs en lui permettant :

- d'appuyer les demandes de chargeurs sur des thématiques principalement d'aménagement et de transports ;
- de faire part des points de vue des chargeurs sur différents sujets et projets auprès des instances compétentes (Canal Seine-Nord Europe, autoroutes ferroviaires...) ;
- d'initier des dynamiques de projet nécessaires pour le développement économique régional en favorisant la coordination entre les différents acteurs, comme le projet de cloud containing permettant d'optimiser les retours à vide de conteneurs.

PROMOUVOIR LA FORMATION INITIALE ET CONTINUE DES ENTREPRISES ET DES PERSONNES

Les métiers du ferroviaire et du fluvial s'avèrent peu connus et peu attractifs pour les jeunes. Les formations, qu'elles soient initiales ou continues, sont peu nombreuses pour ces métiers. Or, elles sont essentielles à la fois pour soutenir les efforts qui sont faits en termes de report modal, mais aussi pour concevoir à terme des dispositifs innovants de fluidification des transports de marchandises. Ces formations peuvent être également utiles pour simplifier l'activité économique des entreprises. En effet, le Brexit, en rétablissant des barrières administratives, risque de complexifier les démarches à l'export des TPE-PME françaises. Afin de ne pas réduire les échanges transmanche, il convient de leur fournir les outils appropriés qui leur permettront de poursuivre leurs activités. Trois mesures ont donc été définies :

Recommandation n°9. Mieux intégrer les offres fluviales, ferroviaires et portuaires dans les formations initiales et continues en logistique dans les Hauts-de-France.

Les facilités offertes par la logistique routière conduisent les acteurs de transport à sous-utiliser les solutions alternatives ferroviaires et fluviales, même quand les services offerts apportent des solutions plus compétitives en termes de « transit time » de coût, de sécurité et d'empreinte environnementale. Cela est dû au fait que ces offres alternatives à la route ne sont pas assez présentes dans les cursus de formation. Nor-link Ports et ses adhérents développent les outils permettant de mieux faire connaître les offres au monde professionnel.

Pour compléter cette initiative, il est nécessaire de développer un plan d'actions de formation pour amender les programmes de formation initiale et continue.

À cette fin, les rectorats de Lille et d'Amiens ainsi que le CREFOP réaliseront une cartographie des formations logistiques dispensées en Hauts-de-France. Sur cette base, ils présenteront un diagnostic mettant en exergue les compétences enseignées et proposeront un plan d'actions afin que soient bien prises en compte les formations du transport de marchandises dans ces différentes composantes, quand cela s'avère nécessaire.

De même, une cartographie des formations générales abordant un module en transport/mobilité sera établie afin que les questions de mobilité des marchandises tous modes soient enseignées au même titre que celles des passagers, pour accompagner les changements de paradigme à l'œuvre.

Cette démarche doit nécessairement être intégrée dans le Plan d'investissement compétences (PIC) dont l'une des finalités est de développer des formations en cohérence avec les attentes immédiates des entreprises et de répondre aux besoins en compétences des secteurs en tension. Le travail devra se faire en lien avec les branches professionnelles concernées pour proposer les parcours de formation les plus adaptés aux besoins du marché. Une attention particulière sera portée sur la formation des commissaires de transport en activité aux solutions développées sur l'axe Nord.

Recommandation n°10. Soutenir la création d'un centre européen de la logistique, référence européenne dans le domaine.

Les activités de transport de la logistique sont en constante transformation. Or, pour proposer une offre commerciale attractive, les acteurs portuaires et de la logistique ont besoin de disposer des meilleurs outils disponibles et de prévoir les innovations futures. Il est donc nécessaire de former des ressources humaines en mesure de développer ces innovations et en capacité de les utiliser dans leur activité quotidienne. Le centre européen de la logistique aura pour ambition de faire de la région Hauts-de-France un territoire de pointe en matière de recherche, de développement et de formation. Ces formations pourront concerner à la fois l'utilisation des nouveaux outils à disposition des acteurs portuaires, mais aussi la conception de dispositifs innovants. Enfin, le centre européen de la logistique est un élément indéniable de visibilité en promouvant le caractère compétitif et innovant des acteurs logistiques et portuaires.

Recommandation n°11. Former les entreprises, en particulier les plus petites, aux démarches administratives résultant du Brexit.

De manière plus générale, les formalités administratives peuvent s'avérer compliquées pour les petites entreprises et leur demandent un temps comparativement plus important à celui passé par de plus grosses structures. Il s'agit donc de préparer ces entreprises aux complexités administratives engendrées par le Brexit en leur permettant de comprendre l'ensemble des changements qui seront opérés, dans le but de simplifier leurs démarches et de limiter l'impact du Brexit sur leur chiffre d'affaires.

2.2. Favoriser la fluidité et la complémentarité des modes de transport de marchandises sur l'axe Nord

Chaque acteur portuaire met en œuvre une stratégie de mise en valeur du service qu'il peut rendre. Mais force est de constater que seul le routier a été en capacité de mettre en place un dispositif de lisibilité de sa prestation jusqu'au dernier kilomètre. Dès lors, ce n'est plus l'optimum économique qui guide les choix. La congestion chronique dont souffre le Nord de la France ne permet plus de faire de la seule route le principal mode de transport des marchandises. L'urgence climatique et de sécurité rend nécessaire le développement du trafic multimodal.

Les acteurs des Hauts-de-France ambitionnent de créer les conditions permettant de construire une multimodalité réussie. Elle suppose que les modes fluviaux et ferroviaires puissent avoir une démarche client qui a la même visibilité et la même qualité que le routier. Pour atteindre cet objectif, chacun des modes de transport doit évoluer dans un environnement propice au développement économique et établir une gestion stratégique des plateformes multimodales.

AMÉLIORER LES OFFRES DE TRANSPORTS TOUS MODES

Recommandation n°12. Donner de la lisibilité sur les offres fluviales à l'échelle Seine-Escaut.

L'ère de la digitalisation amène à repenser les différents services à l'utilisateur, aussi bien à l'échelle interportuaire que pour l'hinterland. Les différents systèmes existants nécessitent d'être déployés à plus grande échelle et être mis en cohérence. VNF propose de mettre en place des niveaux de services fluviaux à l'utilisateur qu'il faudra valoriser à l'échelle interaxe (mise en place de la téléconduite, coordination des horaires, gestion des déchets de navigation, fourniture des fluides, zones de stationnement, etc...). La question de la maîtrise des terrains bord à voie d'eau pourra également être inscrite dans ce plan d'actions pour favoriser la transition écologique et énergétique ainsi que le développement de plateformes intérieures portuaires multimodales. Une conférence permanente du monde portuaire interbassins Île-de-France, Hauts-de-France et Benelux (pour planifier les chômages par axe, mieux organiser les échanges portuaires en faisant émerger une stratégie lisible de l'Europe du Nord-Ouest) pourrait également être envisagée.

Recommandation n°13. Optimiser l'utilisation des sillons ferroviaires.

Le réseau ferroviaire est un levier majeur pour favoriser le développement portuaire. Il permet de massifier les flux. Les ports ont besoin de visibilité sur le moyen terme par rapport à la capacité ferroviaire qui peut être attribuée pour leur trafic. De la même manière, SNCF Réseau a aussi besoin de visibilité sur les besoins de transport émanant des grands générateurs de trafic pour pouvoir les inscrire le plus en amont possible.

Pour ce qui concerne l'accès au réseau ferroviaire, aujourd'hui seules les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés peuvent réserver des sillons à SNCF Réseau. Les ports disposent de cette prérogative mais, en pratique, ne l'exercent pas. Une centralisation de l'expression de besoin au niveau de l'ensemble des ports devrait permettre de mieux anticiper la commande de sillons.



Dès lors, SNCF Réseau mettra en place une démarche « Fret ferroviaire axe Nord » en six étapes :

- confronter les modèles économiques entre les ports, Getlink et le ferroviaire ;
- identifier les besoins des ports (marchés visés) et des prescripteurs de flux qui transitent par ceux-ci ;
- offrir la possibilité à Norlink Ports d'être un candidat autorisé et d'avoir accès à la même visibilité des sillons disponibles que les entreprises ferroviaires ;
- traduire en modèle de desserte des hinterlands projetés en prenant en compte les capacités et solutions offertes par l'existant (corridors de fret, réseau fret HQS à haute qualité de service) ;
- traduire ces besoins dans une trame de service horaire (conception, réservation, qualité des sillons) ;
- hiérarchiser les besoins d'adéquation et d'optimisation des infrastructures fret existantes (RFN, Getlink et facilités de services type voies de services, cours marchandises terminaux et plateformes intermodales existantes ou en projet, sites ferroviaires) afin d'alimenter une vision à 5 et 10 ans des investissements à intégrer dans le schéma de transport et logistique régional.

Recommandation n°14. Améliorer l'accessibilité routière des ports.

La gestion des flux routiers dans la région est structurante pour assurer la fluidité et l'accessibilité aux plateformes portuaires et au terminal Getlink, qui sont collectivement intéressés par la performance de ce mode.

La DIR Nord investit aujourd'hui deux champs d'expérimentation :

Premièrement, une réflexion sur le déploiement de futures mesures de régulation dynamiques des vitesses sur les voies structurantes d'agglomération de l'A16. Cette optimisation passe par des actions de gestion de trafic analogues à celles en cours de déploiement sur le réseau de l'agglomération lilloise et adaptées à la situation du littoral et aux besoins d'accessibilité des pôles d'échanges intermodaux :

- l'information en temps réel et la diffusion d'une information liée à la survenance d'événements aléatoires ou programmés ;
- le reroutage des flux par des prescriptions ou des recommandations d'itinéraires alternatifs prédéfinis ;
- l'abaissement ou l'adaptation dynamique des limitations de vitesse pour les véhicules légers et les poids lourds en traversée d'agglomération. Ces mesures supposent de mieux réguler le trafic routier tout en le sécurisant ;
- l'information dédiée aux poids lourds concernant, notamment, les conditions d'accès aux plateformes maritimes ;
- l'affichage prochain de temps de parcours sur des tronçons prédéfinis afin de donner plus de confort au déplacement des usagers ;
- l'acquisition récente d'un nouveau type de données (Floating Car Data) étend la connaissance des conditions de circulation. Les données pourraient être mises à disposition des partenaires locaux dans le cadre de stratégies coopératives de gestion de trafic.

Deuxièmement, une participation au projet européen INTERCOR qui connectera le système de gestion du trafic avec le réseau logistique du littoral. Ce système permettra dès 2020 un échange d'informations en temps réel entre des véhicules dits connectés et l'infrastructure. Le déploiement de ces équipements concerne près de 200 kilomètres du réseau routier géré par la DIR Nord. De nouveaux services seront proposés tout particulièrement aux véhicules poids lourds :

- des mesures de restrictions spécifiques aux poids lourds en cas d'événement ;
- des informations d'aide au déplacement (temps de parcours pour PL, disponibilité des aires de repos...) et sur les conditions d'accès aux terminaux maritimes et intérieurs ;

- des dispositions visant à optimiser la chaîne logistique en réduisant le temps d'attente par le guidage du poids lourd dans le terminal à l'embarquement et au débarquement, la connaissance par les terminaux du temps d'arrivée des transporteurs, l'information en temps réel des slots transporteurs ;
- dans ce cadre, le terminal conteneurs du port de Dunkerque, le port de Lille, Delta 3, GETLINK et certaines entreprises de transport participeront dès la fin d'année 2018 à l'expérimentation d'un démonstrateur.

FACILITER LE TRANSPORT MULTIMODAL DES MARCHANDISES

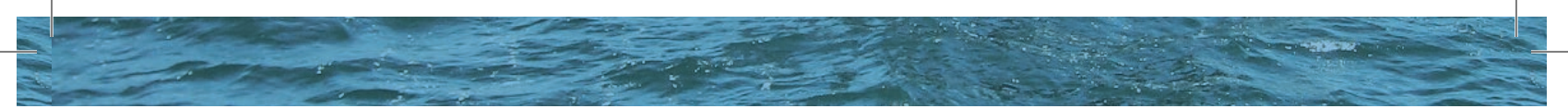
Recommandation n°15. Développer les plateformes multimodales pour répondre à l'ambition d'accroissement du report modal.

La question de la présence des terminaux multimodaux est cruciale. En effet, dans le nord la France, en dehors du port de Lille, de LDCT et au sud des terminaux parisiens de Bonneuil et de Valentignat, il n'existe pas de grande plateforme de traitement des marchandises dans le sud des Hauts-de-France. La création *ex nihilo* ou la transformation de grandes plateformes ferroviaires et fluviales est donc cruciale pour l'atteinte de l'objectif poursuivi de récupération des flux de conteneurs vers la France. Certains espaces ont d'ores et déjà été identifiés dans le sud de l'Oise ou dans le nord du Val-d'Oise.

- SNCF Réseau fournira les prérequis nécessaires à la création d'une plateforme de transport combiné optimisée en termes de dimensionnement, de localisation routière et ferroviaire, de capacité de traitement, en fonction des études de potentiels captables qui auront été produites.
- SNCF Réseau analyse systématiquement les conflits d'usages entre les services fret et les services voyageurs commandés par les AOT et l'ensemble des EF proposent aux AOT des solutions d'évolution des sillons en fonction des besoins. Ce travail nécessitera un déploiement dans les régions voisines et notamment dans le nœud francilien.
- Afin de favoriser le déploiement de nouvelles plateformes, la Région et l'association 2A2F contribueraient à porter la démarche d'identification de plateformes pour expérimenter la création de syndicats mixtes ouverts sur des sites identifiés dans le cadre de l'appel à projets « Autoroute ferroviaire atlantique ».
- Il conviendrait d'associer les chargeurs afin de définir des leviers opérationnels de massification et de mutualisation entre les chargeurs des flux (ferroviaires et fluviaux) au départ et à l'arrivée des Hauts-de-France. L'objectif est de construire avec les chargeurs des différentes filières industrielles une stratégie de développement des plateformes multimodales autour des corridors multimodaux européens, notamment dans le cadre des comités stratégiques de filière du Conseil national de l'industrie.
- Le marché britannique ne doit pas être négligé. Le schéma régional d'accès aux plateformes régionales doit alimenter le réseau des « ambassadeurs » et une task force de lobbying pour reconquérir des liaisons transmanche ou transeuropéennes.
- La reconquête du trafic nécessite donc un soutien aux projets d'extension des terminaux conteneurs. Les offres de fret multimodales ne sont pas suffisantes actuellement pour atteindre un niveau de 70 % des flux destinés à la France qui passeraient par un port français.

Recommandation n°16. Capitaliser les offres portuaires, fluviales, ferroviaires et routières dans une plateforme numérique de fret intermodale.

VNF prévoit de déployer le système d'informations fluviales (SIF) en vue de le connecter à une plateforme digitale de fret intermodale. Notamment, l'enjeu est de pouvoir proposer une interconnexion entre les ports



et les plateformes fluviales et ainsi lier le SIF au CCS. Cela permettrait de disposer d'un outil commun d'informations et de suivi intermode.

Dans le domaine du ferroviaire, plusieurs outils de suivi des trains et des marchandises sont développés ou en cours de développement.

Dans le domaine portuaire, la convergence des Cargo Community System est à l'œuvre au niveau national. Dans l'attente de l'ouverture des CCS, Norlink Ports déploie la solution de la place portuaire de Dunkerque à l'ensemble de l'axe Nord.

De même, dans le domaine routier, le projet INTERCOR précédemment évoqué est susceptible de fluidifier le trafic routier et de simplifier l'accès aux ports.

Dès lors, il semble opportun d'étudier la faisabilité de créer à moyen terme la plateforme numérique de fret qui permettrait de déployer des solutions logistiques jusqu'au dernier kilomètre en utilisant les modes de transport massifiés et les plateformes multimodales associées. Cette plateforme numérique pourrait être une interface de programmation applicative permettant à chaque système informatique d'échanger des données et des services.

Recommandation n°17. Redonner une vitalité au réseau secondaire fluvial.

Le transport de marchandises par voie fluviale est résolument un transport massifié, qu'il s'agisse de transporter des conteneurs ou du vrac. Les unités fluviales, à l'instar du mode ferroviaire, offrent une capacité d'emport supérieure au mode routier. C'est sur le grand gabarit (gabarit VA minimum) que s'exprime toute la performance du mode fluvial, en termes de desserte des ports maritimes. Les priorités données à l'opérateur VNF sur la performance du réseau à grand gabarit doivent être l'occasion d'entraîner un mouvement d'appropriation du réseau secondaire par les collectivités territoriales pour structurer une véritable offre de loisirs axée sur la plaisance et le nautisme, générateur de richesse et d'emplois pour les territoires traversés.

PILOTER L'ÉVOLUTION DE LA GOUVERNANCE DES PLATEFORMES FLUVIALES ET DE CERTAINES PLATEFORMES FERROVIAIRES

Recommandation n°18. Restructurer la gouvernance fluviale sur l'ensemble de l'axe.

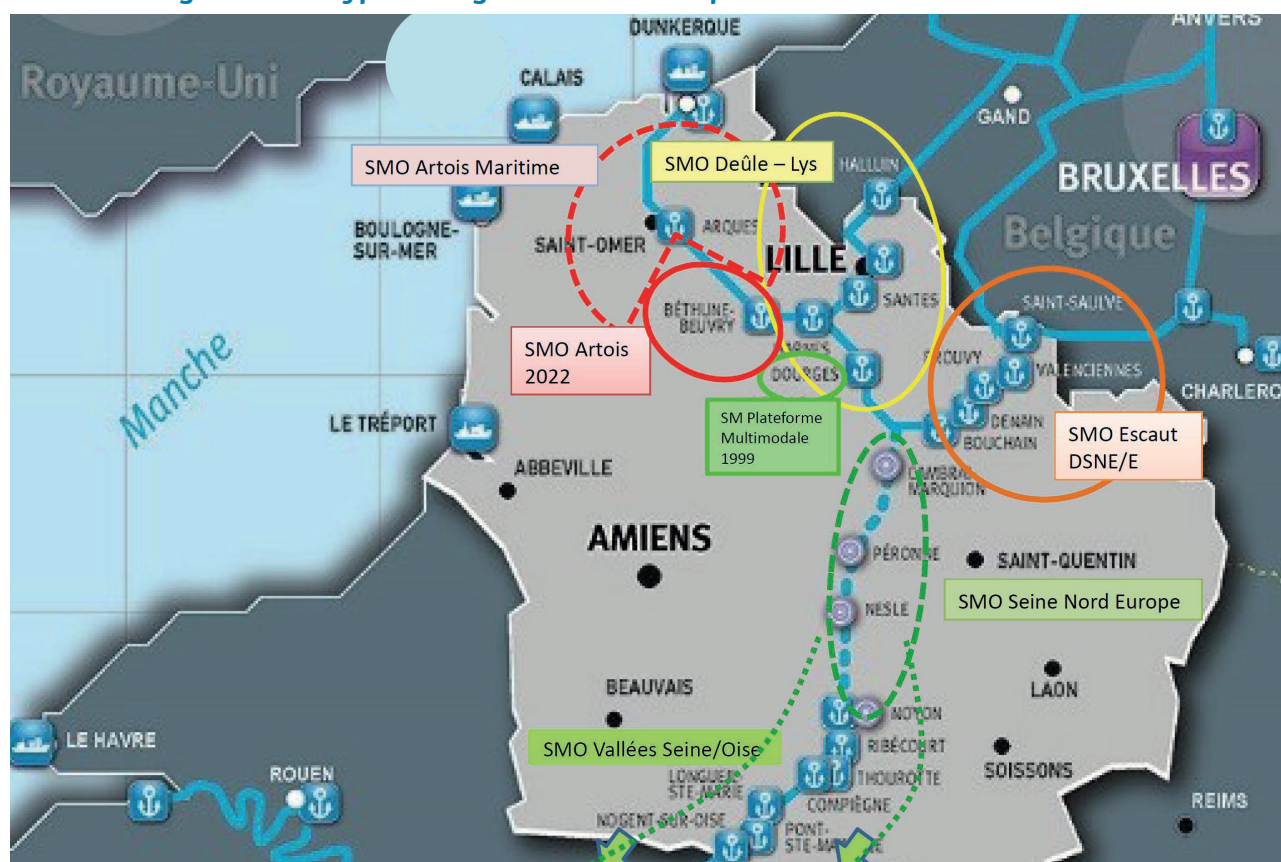
Il convient d'élargir le mode de gouvernance des ports fluviaux pour mieux répondre aux enjeux de compétitivité des plateformes intérieures et de créer des synergies par branche fluviale.

La création de syndicats mixtes ouverts est une piste pour répondre à ces enjeux tout en maintenant les capacités portuaires à leur niveau et en étant susceptibles de réduire les conflits d'usage avec l'urbanisation. D'autres montages pourraient également être proposés en matière d'exploitation par le biais de différents modes : SEMOP, sociétés publiques locales, concessions de service ou autres.

Ces structures élargies à plusieurs acteurs publics (CCI, EPCI, Région, VNF) auraient le rôle d'autorité concédante et l'avantage de pouvoir :

- attirer les investisseurs et les générateurs de trafic et d'emplois en permettant l'entrée d'industriels et d'intégrateurs logistiques ;
- favoriser le développement de partenariats à l'échelle régionale, interrégionale ou transfrontalière ;
- avoir une vision par itinéraire qui renforce la pertinence et la complémentarité de l'offre ;
- garantir la mobilisation du foncier pour les activités créatrices de ressources, au service du développement des ports et du transport fluvial.

Schéma d'organisation type de la gouvernance des plateformes fluviales



source : VNF

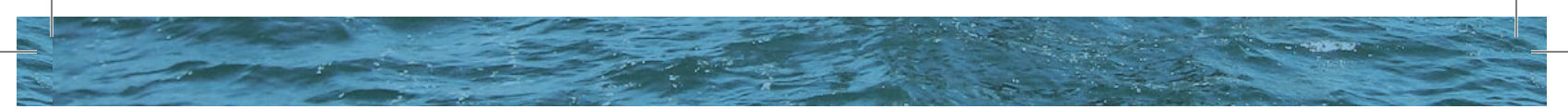
Ce regroupement de moyens renforce la capacité financière de la structure pour faire face aux investissements nécessaires au développement des ports. Créés à l'initiative d'une collectivité territoriale, les syndicats mixtes ouverts (SMO) permettent de garantir que les prescriptions en matière d'urbanisme n'entraveront pas, à terme, la pérennité des activités portuaires. Par ailleurs, au vu des compétences des membres, des réserves foncières utiles à son développement pourraient être constituées. À l'échelle des Hauts-de-France, ce regroupement d'acteurs garantit, d'une part, une meilleure vision stratégique et une cohérence à l'échelle d'un axe ou d'un territoire et d'autre part, une vision à long terme pour les acteurs économiques, afin d'offrir un nouveau positionnement européen et international aux investisseurs industriels. Il permet également de mieux gérer les conflits d'usage entre urbanisation, aménités de la voie d'eau et maintien des accès et des capacités portuaires.

Le mode de gouvernance des futures plateformes du Canal Seine-Nord Europe gagnerait à être en cohérence avec celui adopté pour les autres plateformes régionales. De même, à cet horizon, une réflexion devra être menée sur l'axe Seine afin d'assurer la complémentarité avec les SMO envisagés en Hauts-de-France et la cohérence à l'échelle de l'ensemble Seine-Escaut. La coordination interportuaire à cette échelle nécessitera une animation de l'axe Nord, articulée avec celle de la Seine et de l'Escaut.

Enfin, ce travail doit être l'occasion de rechercher le modèle économique de la voie d'eau qui soit le plus efficace possible pour garantir du report modal depuis les voies maritimes.

Recommandation n°19. Étudier, selon les cas, la faisabilité d'une évolution du mode de gouvernance, tel que le transfert de gestion, sur le domaine ferroviaire.

La question de la généralisation d'un dispositif de syndicats mixtes ne se pose pas dans les mêmes termes dans le ferroviaire et dans le fluvial. En effet, SNCF Réseau doit garantir un égal accès sur le RFN à chaque entreprise ferroviaire.



Néanmoins, sur les sites identifiés dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt de terminal d'auto-route ferroviaire, ou sur certains capillaires frets, il peut être envisagé d'étudier une expérimentation de transfert de gestion d'ores et déjà permise par la loi dans le cas où cette évolution du mode de gouvernance améliorerait la performance du système pour l'ensemble des acteurs.

Dans cette perspective, SNCF Réseau et les porteurs de projets examineront la possibilité pour des structures (à imaginer sur le modèle des syndicats mixtes) d'assurer la gestion du domaine public ferroviaire sur délégation de SNCF Réseau, au service d'un projet de développement territorial.

Recommandation n°20. Soutenir les projets d'infrastructures favorisant le report modal.

Aujourd'hui, la capacité du terminal de Dunkerque après extension est limitée à 900 000 EVP, encore bien loin d'un marché pour les seules régions Hauts-de-France et Grand Est estimé à 4 millions d'EVP à l'horizon 2035. Le projet CAP 2020 est ainsi un élément de compétitivité et de rapatriement des emplois et des flux puisqu'il poursuit l'agrandissement du terminal de Dunkerque. Sa première phase pourrait être lancée dès 2022-2023 si les trafics sont au rendez-vous et si le financement et l'opérateur du terminal sont assurés.

Si une politique commerciale et de service doit être à nouveau au cœur de nos politiques, il convient de ne pas oublier les projets d'infrastructures qui accompagnent ce développement de service :

- l'extension du Calais Port 2015, l'accès ferroviaire de la voie mère de Calais et CAP 2020 à Dunkerque permettront de mieux connecter le littoral au ferroviaire et ainsi de reconquérir l'hinterland conte-neurs ;
- la réouverture de la ligne fret entre Valenciennes et Mons et la réouverture du Canal de Condé à Pommerœul réhabiliteront la connexion de l'industrie du bassin minier aux grands ports d'Europe du Nord ;
- le Canal Seine-Nord, Lys mitoyenne, mise au gabarit de l'Oise constitueront le maillon manquant de la liaison entre la Seine et l'Escaut.

2.3. Favoriser l'excellence environnementale des espaces maritimes et portuaires

Les ports du Nord de la France ont toujours voulu se montrer exemplaires en matière environnementale. Cette excellence se retrouve tout particulièrement dans de nombreux documents, tels que les plans et les schémas à la base de leur aménagement spatial, les plans de transport et les politiques de préservation de la biodiversité.

Dans les prochaines années, les normes environnementales auront vocation à se renforcer pour respecter les objectifs impulsés par les États de l'Union européenne. Or, l'environnement, en plus de générer un gain social en réduisant les externalités négatives, peut devenir, s'il est correctement exploité, un atout pour l'attractivité et le modèle économique des ports des Hauts-de-France. Enfin, les politiques environnementales ne se limitent pas à la région Hauts-de-France. Elles représentent un enjeu de coopération avec l'axe Seine et le Grand Est afin de maximiser les gains sociaux et économiques engendrés.

Ainsi, pour qu'une stratégie de responsabilité sociétale des entreprises puisse être mise en place, il convient de donner de la valeur ajoutée aux réglementations françaises tant sur le plan environnemental que sécuritaire. En conséquence, afin de promouvoir et de valoriser l'excellence environnementale des ports des Hauts-de-France, les mesures opérationnelles proposées s'articulent autour de trois axes complémentaires.



DÉVELOPPER UNE PLANIFICATION STRATÉGIQUE POUR FAIRE DES PLATEFORMES ET DES PORTS DES ESPACES EXEMPLAIRES EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Recommandation n°21. Généraliser sur toutes les plateformes de l'axe Nord, les schémas directeurs de protection de biodiversité.

Ces schémas constitueront des documents d'orientation des plateformes pour la prise en compte des milieux naturels dans leur politique d'aménagement à moyen et long termes. Ils permettront de fournir, sur la base de diagnostics environnementaux, une vision équilibrée entre les objectifs de préservation de la biodiversité et les objectifs de développement économique des plateformes, via l'application de la séquence Eviter, Réduire, Compenser.

Recommandation n°22. Généraliser sur toutes les plateformes de l'axe Nord, les plans d'aménagement et de développement durable.

Ces plans devront traduire la volonté, les objectifs et la déclinaison du développement durable dans l'aménagement portuaire, en fixant les orientations stratégiques de la gestion du territoire portuaire à moyen et long termes.

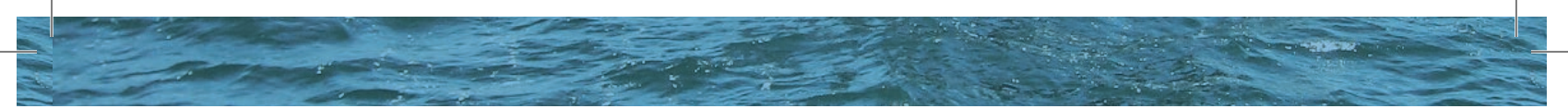
Recommandation n°23. Déployer dans tous les ports des plans de gestion des sédiments. La gestion des sédiments issus du dragage est un sujet majeur d'économie circulaire.

Les sédiments actuellement issus des dragages portuaires sont majoritairement clapés en mer. Les conditions de clapage se sont durcies ces dernières années et la loi sur l'économie bleue prévoit qu'à l'horizon 2025, le clapage des sédiments pollués sera interdit. L'enjeu est donc de trouver des filières de valorisation des sédiments, considérés comme des déchets lorsqu'ils sont gérés à terre. Le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), dont le pilotage est assuré par la Région, proposera, dans sa partie relative à la promotion de l'économie circulaire, un volet pour la promotion de la valorisation des sédiments de dragage/curage. Les ports et la Région sont des acteurs du dragage et de la gestion des sédiments, notamment dans la réutilisation des sables dans le cadre de l'entretien et plus particulièrement lors des opérations d'investissement (Calais Port 2015 et CAP 2020 à Dunkerque). Cette sécurisation d'une partie du littoral par des rechargements est de nature à valoriser les espaces de biodiversité littorale, généralement très riches sur la région. L'articulation des opérations portuaires avec le PRPGD devra donc être établie afin d'optimiser la performance de la gestion et de la valorisation des sédiments.

Cette démarche gagnera à s'étendre à la gestion des sédiments fluviaux car les ports fluviaux et VNF rencontrent des difficultés à les valoriser. Ainsi, elle pourra s'appuyer sur la démarche Sédimentariaux, initiée en 2009 et exemplaire au niveau national et européen. Un site de gestion des sédiments fluviaux est également prévu à Wambrechies.

GÉNÉRALISER L'UTILISATION DE TRANSPORTS ET D'ÉNERGIES PROPRES DANS LES PORTS ET SUR LES PLATEFORMES DES HAUTS-DE-FRANCE

La maîtrise de l'énergie et sa fourniture aux utilisateurs des ports sont deux priorités pour répondre aux objectifs de développement durable fixés. De plus, elles représentent un avantage compétitif pour les plateformes des Hauts-de-France en diminuant les coûts des entreprises et en améliorant le cadre social, économique et environnemental dans lequel elles évoluent.



Plusieurs mesures paraissent donc susceptibles d'inciter les transporteurs à utiliser ces nouveaux types d'énergies.

Recommandation n°24. Faire des plateformes portuaires intérieures et littorales des points de livraison multi-énergies.

Dans la suite des recommandations du cadre national sur les carburants alternatifs, les ports étant des concentrateurs de flux de tous types (navires de mer, barges, trains, camions et véhicules légers), sont particulièrement bien placés pour fournir toutes les énergies. Le GNL, l'électricité, l'hydrogène et tous les carburants devront être disponibles dans un plan régional portuaire de fourniture d'énergie. Pour atteindre cet objectif, des déclinaisons spécifiques sont attendues :

- un accompagnement réglementaire spécifique de l'État devra être mis en place et une équipe des fournisseurs d'énergie devra être constituée. La démarche spécifique de Norlink Ports en lien avec DK LNG sur le gaz naturel liquéfié serait généralisée à toutes les plateformes ;
- un schéma de distribution régional de toutes les énergies pourrait être mené par la Direction Régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (2018/2019) ;
- un déploiement du réseau d'avitaillement en GNL dans tous les ports ;
- une réflexion sur la fiscalité foncière portuaire pourra être menée.

Recommandation n°25. Promouvoir le passage au GNL des navires transmanche.

Le développement de plateformes performantes en matière de développement durable doit également s'appuyer sur le trafic transmanche. Parvenir à réduire les émissions de GES sur la majorité des échanges maritimes franco-britanniques sera une avancée manifeste pour l'atteinte des objectifs économiques et environnementaux des ports des Hauts-de-France. Alors que la compagnie Brittany Ferries a commandé un premier ferry au GNL sur Cherbourg, que CMA CGM a commandé 9 navires au GNL et que la région dispose d'un terminal méthanier de premier rang doté d'une chaîne d'avitaillement terrestre et maritime, les Hauts-de-France doivent se positionner comme région pilote sur le GNL.

Recommandation n°26. Développer une politique spécifique d'appui et de promotion à la plateforme GNL nationale et aux initiatives privées pour porter des modèles de financement spécifique.

Cette action pourrait être étendue à un système de suramortissement pour la modernisation de la flotte des bateliers français. Cette action d'ampleur nationale pourrait être engagée dès le PLF 2019. Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la précédente.

Recommandation n°27. Mettre en place des dispositifs de branchement à quai des navires dans les ports maritimes.

Dans le même cadre de la limitation de l'impact CO₂, les ports accueillant des navires de haute mer, avec un enjeu de préservation de la qualité de l'air, doivent rapidement évoluer vers l'équipement des quais par des systèmes de branchement à quai des navires. Ces dispositifs sont petit à petit déployés sur les ports urbains, notamment aux États-Unis. Le premier exemple national de référence est le port de Marseille, pour la compagnie « La Méridionale ». Le terminal à conteneurs du port de Dunkerque sera équipé dès le début de l'année 2019. Une réflexion identique devrait être réalisée sur tous les ports littoraux, les ports intérieurs pourront aussi être associés.

VALORISER LE POTENTIEL INDUSTRIEL ET ÉCONOMIQUE DE L'ENVIRONNEMENT POUR LES PORTS DES HAUTS-DE-FRANCE

La stratégie environnementale des Hauts-de-France va de pair avec la création d'un écosystème industriel s'appuyant sur le potentiel économique de l'environnement et sur les externalités positives qu'il engendre. En effet, l'environnement est un secteur en croissance qui utilise les outils de la révolution numérique pour offrir de nouveaux services et permet ainsi aux entreprises et aux chargeurs de réduire leurs dépenses. Deux mesures visent à développer cet écosystème :

Recommandation n°28. Généraliser le savoir-faire des toiles industrielles sur toute la région à partir de l'expérience internationale de l'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque. Cette démarche associée à la démarche REV3 (troisième révolution industrielle) permettra de positionner les projets de développement portuaire durable.

Les ports sont des territoires qui fonctionnent assez souvent comme des écosystèmes industriels. Les coproduits des uns sont souvent les produits des autres. Ces démarches sont généralement économes en énergie. Elles permettent également de générer de la valeur ajoutée plus importante que dans d'autres places portuaires européennes. Le déploiement d'une économie circulaire liée à l'activité portuaire maritime sera également construit sur l'axe fluvial.

Recommandation n°29. Labelliser les ports maritimes et fluviaux pour donner aux entreprises de la région un avantage de responsabilité sociale et environnementale.

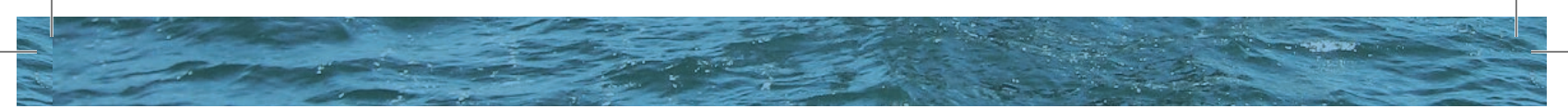
Le label environnemental jouerait alors le rôle d'un effet signal en incitant les chargeurs à utiliser les infrastructures des Hauts-de-France. La démarche pourra être focalisée sur :

- les tonnes de CO₂ évitées par la chaîne logistique ;
- l'écologie industrielle sur les plateformes ;
- l'utilisation de biocarburants et d'énergie électrique renouvelable en croisant les besoins et les potentiels de production locale ;
- la modernisation de la flotte fluviale en s'appuyant sur des retours d'expériences comme *La Frégate* (dossier FEDER / ADEME) et ARPEGE (projet IA) qui présentent des bilans techniques, économiques et écologiques et les perspectives en vue d'un déploiement industriel ;
- la connaissance et les actions de réduction, de collecte et de valorisation des déchets ;
- la sobriété des bâtiments en consommation énergétique ;
- la préservation des ressources naturelles dont la biodiversité.

Le rapport propose donc cette généralisation rapide du label « Ports Verts » avec la mise en place d'une gouvernance associant les parties prenantes du territoire pour permettre un suivi.

2.4. Améliorer la sécurité, la sûreté, la fluidité des transports de marchandises et mettre en place les dispositifs appropriés dans le cadre du Brexit

La sécurité est avant tout le socle à partir duquel la France garantit l'effectivité de l'État de droit. Les ports sont alors un point nodal où se concentre l'ensemble des enjeux de sécurité : prévention des risques terroristes, préservation de l'ordre public, sécurité des biens, sécurité sanitaire et environnementale, sé-



curité économique. Les enjeux de sûreté et de sécurité concernent également les transports fluviaux et ferroviaires composant l'hinterland, *a fortiori* si les objectifs de reports modaux sont atteints.

L'amélioration de la sûreté et de la sécurité dans les ports et dans l'hinterland concourt à l'augmentation du niveau de sécurité publique sur le territoire national et dynamise la compétitivité hors coût des infrastructures. La spécialisation des compétences de sûreté et de sécurité doit donc être évaluée au regard des modèles belges et néerlandais dans une logique de construction d'un travail commun en faveur de la sécurité publique à l'échelle européenne. Cette spécialisation représente également une valeur ajoutée des offres de services portuaires et logistiques qu'il convient de valoriser pour encourager l'attractivité de la façade littorale des Hauts-de-France. Enfin, l'amélioration de la sécurité portuaire est un vecteur de compétitivité qui, en fluidifiant les transports de biens et de marchandises, apporte une réponse adaptée et proportionnée au rétablissement de barrières administratives à la suite du Brexit.

En conséquence, la multiplicité des enjeux économiques, financiers et d'ordre public a structuré les mesures proposées autour de 4 axes qui visent à simplifier, fluidifier, renouveler et valoriser la sécurité et la sûreté portuaires.

SIMPLIFIER ET ÉTENDRE L'ENSEMBLE DES CONTRÔLES À TOUS LES PORTS

Certains dispositifs fiscaux et réglementaires sont propres aux ports français au regard des règles appliquées dans les ports belges et néerlandais. Certains d'entre eux pèsent sur la compétitivité des ports des Hauts-de-France. En effet, dans un contexte d'intense concurrence entre les ports, ils augmentent les délais de transit et les coûts, principaux facteurs pris en compte par les chargeurs. Plusieurs améliorations sont donc proposées.

Recommandation n°30. Ne plus percevoir les taxes parafiscales au moment de l'importation dans les ports français.

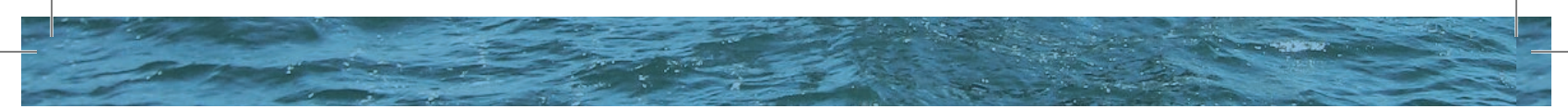
Ces taxes, appelées « taxes affectées », sont perçues par l'administration des douanes lors de l'importation de certaines catégories de marchandises en France. Cependant, elles ne sont pas recouvrées sur les acquisitions intracommunautaires afin de préserver la libre circulation des biens entre les États membres de l'Union européenne. Ces taxes sont régulièrement décriées par les opérateurs français car préjudiciables à l'attractivité des ports français (dans la mesure où ces taxes ne sont pas perçues lorsque le passage portuaire se fait dans les ports étrangers). En effet, les importateurs ont plutôt intérêt à dédouaner les marchandises concernées dans les ports des autres pays européens. Ces taxes ont un rendement relativement modeste : les bureaux de douane du littoral des Hauts-de-France perçoivent environ 2 millions d'euros de taxes parafiscales par an au profit d'une quinzaine d'organismes professionnels (OFIMER, CERIB, CETIF, CTMC, CODIFA...).

Pour mémoire, une nouvelle taxe pour le développement des industries de fabrication du papier, du carton et de la pâte de cellulose a été instituée au 1^{er} janvier 2018.

Il conviendrait d'étudier l'opportunité de percevoir cette taxe lors de la consommation, au même titre que la TVA, ou celle de la supprimer étant donné son modeste rendement, ce qui permettrait le rapatriement immédiat des marchandises par les ports français.

Recommandation n°31. Généraliser la digitalisation et l'intégration des documents dans le Guichet unique national (GUN).

Certains documents d'ordre public, devant être présentés à l'appui des déclarations douanières d'importation, sont encore délivrés sur des documents papiers par les différents ministères. Le développement



du GUN engagé depuis plusieurs années tend à minimiser cette contrainte et à fiabiliser la délivrance de ces documents mais il est très lent. Le fait que tous les documents ne soient pas encore pris en charge par ce dispositif reste un frein au dédouanement dans un cadre d'expansion des ports. Cela oblige même certains opérateurs à réaliser des déplacements contraignants pour faire viser leurs documents, notamment sur les flux soumis à des contrôles vétérinaires ou phytosanitaires.

ASSURER LA FLUIDITÉ ET LA SÉCURITÉ DES BIENS ET DES MARCHANDISES DANS LE CADRE DU BREXIT

L'enjeu principal du Brexit pour les plateformes portuaires est la préservation de la fluidité des opérations malgré l'instauration de nouveaux contrôles impliquant des systèmes d'échange d'informations (CCS) performants, ouverts et accessibles à l'ensemble des parties prenantes (professionnels portuaires, douanes, contrôles sanitaires et phytosanitaires). Au-delà du Brexit, assurer cette performance sera un gage de compétitivité régionale vis-à-vis des autres ports du range Nord. En effet, la compétitivité des ports dépend des effectifs et d'une organisation des services régaliens totalement adaptée aux enjeux économiques, environnementaux et sécuritaires.

Le Brexit, quelle qu'en soit sa forme, engendre des risques sécuritaires, économiques et financiers. Le rétablissement de barrières administratives aura une conséquence directe sur la fluidité des échanges transmanche en générant des potentielles congestions routières qui représentent un aléa pour le maintien de l'ordre public. En effet, le port de Calais, comme le tunnel, ont été conçus pour une fluidité maximale : proximité immédiate d'une rocade dès la sortie, zones d'accès délimitées et adaptées aux flux actuels. On note par conséquent l'absence de zones d'attente ou de stockage, ce qui risque d'engorger les voies de circulation à proximité et ainsi d'augmenter de façon importante le temps d'embarquement et de débarquement. L'augmentation du temps de transit peut alors avoir un impact sur l'intensité des flux transmanche qui se reporteraient sur les ports belges ou néerlandais. La fluidification des échanges ne doit toutefois pas se faire au détriment des contrôles de qualité et de sécurité dans le respect des réglementations nationales et européennes. De surcroît, la persistance de contrôles documentaires non dématérialisés sera un frein significatif pour la gestion des flux transmanche.

Le Brexit ne peut pas seulement être anticipé en s'appuyant sur l'augmentation et la préparation de nouvelles zones de stockage, compte tenu du nombre très important de camions (1 990 082 à Calais et 1 637 280 par le tunnel, par an dans les deux cas).

Les services des douanes ont donc identifié des mesures prioritaires pour préparer le Brexit.

Recommandation n°32. Dématérialiser et anticiper les formalités administratives douanières et sanitaires à travers un système informatique accessible à tous les opérateurs portuaires (CCS ou projet de plateforme numérique multimodale fret).

Les chargements pourraient connaître leur circuit de contrôle au débarquement (voire avant le débarquement). Ainsi, moyennant la lecture optique d'un boîtier, d'une plaque d'immatriculation ou tout autre moyen d'identification à imaginer, les camions pourraient s'engager immédiatement dans la file correspondant à leurs statuts (statut vert ou rouge en cas de contrôle). Les files de statut vert permettraient un dégagement immédiat vers les voies de circulation.

Il est précisé que toutes les mesures prises de dématérialisation et/ou d'anticipation des formalités administratives seraient vaines en l'absence de CCS car les autorités ne seraient pas en capacité de faire le lien entre ces formalités et les chargements et seraient donc contraintes de tous les arrêter pour, *a minima*, effectuer cette correspondance.

Recommandation n°33. Permettre la réalisation des contrôles vétérinaires, sanitaires et phytosanitaires ainsi que la dématérialisation des procédures à l'ensemble des ports de la Côte d'Opale pour qu'ils puissent accueillir toutes les marchandises.

Si le port de Dunkerque est bien repris comme point d'inspection frontalier (PIF), point d'entrée communautaire (PEC) et point d'entrée désigné (PED) pour le contrôle des denrées vétérinaires, alimentaires y compris pour les animaux, d'autres aspects réglementaires lui échappent encore. Par exemple, les contrôles relatifs à la radioactivité des navires en provenance du Japon ne sont pas possibles à Dunkerque. Par conséquent, un opérateur de la circonscription de Lille, convaincu du bien-fondé de l'emprunt du port de Dunkerque, a dû se résoudre à passer par Anvers pour cette seule raison.

L'absence de poste d'inspection frontalier, de point d'entrée communautaire aux ports de Boulogne et de Calais et l'absence d'un point d'entrée désigné au port de Calais implique que les importations de produits tiers soumis à inspection vétérinaire, sanitaire ou phytosanitaire ne pourront donc pas être débarquées dans ces ports et devront être redirigées au mieux vers le port de Dunkerque. L'aide financière de l'État et de l'Union européenne sur ces installations est donc essentielle.

Il convient de noter que les contrôles vétérinaires concernent non seulement les animaux vivants faisant l'objet d'échanges commerciaux, mais également les animaux domestiques qui accompagnent les voyageurs. Les administrations ont d'ores et déjà sollicité des effectifs supplémentaires dans le cadre du PLF 2019.

Recommandation n°34. Favoriser la création de zones logistiques dans l'hinterland de nos ports transmanche.

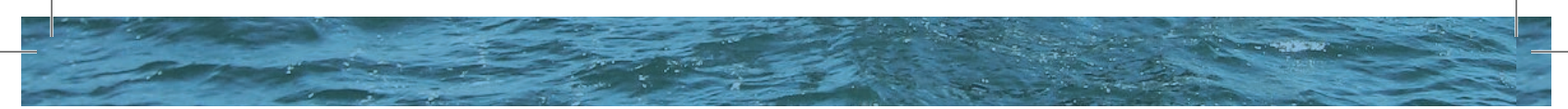
Le rétablissement d'une frontière tierce avec le Royaume-Uni aura un impact sur la fluidité actuelle des liaisons transmanche. Cet inconvénient peut devenir un atout si l'hinterland offre des services logistiques (stockage, distribution, transformation, groupage/dégroupage, picking, envois express, transports particuliers). Cette zone peut être destinée à recevoir et à traiter des chargements qui arrivent ou qui vont vers le Royaume-Uni depuis toute l'Europe, mais également des marchandises en provenance des ports de l'Europe du Nord.

Cette zone pourrait bénéficier d'une fiscalité allégée dans un premier temps et/ou comporter des zones sous douane, permettant d'y effectuer des contrôles douaniers et sanitaires pour ainsi dégager les zones de débarquement/embarquement. Les flux de marchandises circulant dans cette zone pourraient être tracés à l'aide du CCS.

UTILISER L'OPPORTUNITÉ DE LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE POUR COORDONNER LA COMPLEXITÉ DES FLUX ET AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES CONTRÔLES

Recommandation n°35. Utiliser le développement des nouvelles technologies pour améliorer l'offre de services et positionner les ports des Hauts-de-France à l'avant-garde des innovations portuaires.

De nombreux ports du Nord de l'Europe utilisent l'émergence de nouveaux outils numériques (objets connectés, blockchain, big data, intelligence artificielle) pour simplifier les contrôles, prévoir les arrivées des navires et simuler leur entrée afin de réduire le risque de congestion. La mise en œuvre de ces dispositifs dans les ports des Hauts-de-France est susceptible de faciliter l'activité des chargeurs et des transitaires en leur offrant une meilleure qualité de services associée à un gain de temps significatif. Le numérique est donc un outil pour transformer la perception négative qu'ont les acteurs maritimes internationaux des normes et de l'efficacité des ports français. La politique française de cybersécu-



rité, notamment dans le domaine logistique, s'est particulièrement développée ces dernières années et concentre des enjeux importants pour les ports et les chargeurs. Il convient donc de soutenir la recherche et la mise en place de dispositifs innovants en la matière.

Les services en charge de la sécurité se sont équipés, au gré des évolutions technologiques, d'outils adaptés aux nouvelles exigences. Les douanes, en premier lieu, ont désormais recours au système de *l'Import Control System* (ICS) qui impose aux transporteurs de marchandises en provenance de pays tiers de déclarer électroniquement leurs cargaisons, à des fins de sûreté et de sécurité. Les douanes disposent en outre de détecteurs de particules pour la recherche de stupéfiants, de caméras télescopiques pour visualiser le fond des camions, de densimètre ou encore de spectromètres moléculaires d'analyses de matière.

D'autres moyens technologiques de détection, de contrôle ou de validation automatique et anticipée des formalités en H24 peuvent être utilisés plus largement par les services douaniers et les services de contrôle en s'inspirant de ce que font les autres autorités administratives européennes et en anticipant l'apport des nouvelles technologies pour leurs activités. Des partenariats commerciaux entre les ports des Hauts-de-France et des entreprises privées du numérique pourront être envisagés sur le modèle des coopérations initiées par le port de Rotterdam.

Recommandation n°36. Comparer les moyens utilisés par les autres douanes pour s'adapter aux nouvelles contraintes.

Certaines douanes européennes utilisent des camions permettant de radiographier les marchandises ou les moyens de transport (en circulant à proximité). Des balises fixes ou mobiles de détection de produits chimiques ou radionucléides ont également été développées.

La police aux frontières, qui joue un rôle stratégique pour le trafic transmanche et dont l'importance est amenée à s'accroître, développe un important chantier visant à créer un Passenger Name Record maritime, sur le modèle de celui en vigueur dans les transports aériens.

De même, d'autres douanes européennes expérimentent des mesures de simplification ciblées dès lors que le transport utilise un mode massifié. Ce parangonnage sera poursuivi à l'initiative des douanes Hauts-de-France.

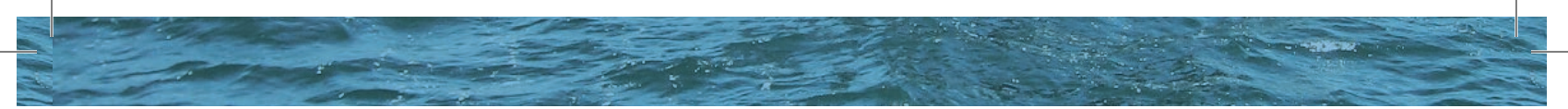
Recommandation n°37. Constituer une enquête statistique annuelle relative au comportement logistique des opérateurs en France.

L'administration des douanes dispose de statistiques de nature à éclairer les acteurs locaux sur le comportement logistique des chargeurs français. Ces données agrégées gagneraient à être mises à jour tous les ans. La définition du périmètre de l'enquête et de sa diffusion sera menée conjointement par les administrations des douanes et des transports.

VALORISER LA SÛRETÉ ET LA SÛRETÉ DES BIENS ET DES MARCHANDISES COMME UN ATOUT GÉNÉRANT DE LA VALEUR AJOUTÉE POUR LES CHARGEURS

En règle générale, les chargeurs perçoivent les normes françaises en matière de sûreté et de sécurité comme une contrainte plutôt qu'un atout de la part des acteurs économiques. Ces derniers préfèrent bien souvent se reporter vers des ports où les contrôles sont jugés moins contraignants afin de fluidifier et de simplifier leurs flux. Pourtant, la sécurité peut, au contraire, être un élément facilitateur pour le commerce.

De plus, la sécurité est mal valorisée financièrement, alors qu'elle représente un coût de gestion important pour l'État et les établissements publics. Or, la sécurité est incontestablement une valeur. À la fois pour les ports, qui peuvent la mettre en avant à la manière des certifications qualité ou environnement, pour le



transport, gagnant ainsi en fluidité et pour les personnes, qui doivent bénéficier d'un haut niveau de sécurité en empruntant les infrastructures portuaires. La perte financière liée à une heure d'attente pour un navire bloqué à l'entrée d'un port, notamment pour des raisons de contrôles ou de démarches administratives ou d'autres procédures, est évaluée à près de 80 000€.

Dans ces conditions, il est nécessaire, pour accroître la compétitivité des ports des Hauts-de-France, de promouvoir la sécurité et la sûreté comme des valeurs générant des gains économiques pour les chargeurs et les transporteurs.

Les pistes proposées ci-dessous ne sont que de premières propositions qui mériteraient d'être approfondies et évaluées. Il pourrait être opportun de travailler plus particulièrement sur des préconisations concernant les trois champs de la sécurité : les personnes (incluant à la fois les employés, les voyageurs et les accompagnateurs), les marchandises et les infrastructures. Cette exigence française pourrait, au demeurant être opposée aux ports du range Nord qui sont bien conscients de leur faiblesse en ce domaine. Ce besoin d'approfondissement pour les ports est a *fortiori* vrai pour les canaux.

Recommandation n°38. Développer un label sécurité de tous les ports de l'axe Nord.

Ce label, à la manière des labels qualité ou environnement de type ISO 9001 et 14001, permettrait de valoriser l'effort réalisé par les autorités françaises par le biais :

- de la généralisation d'une facturation de services premium (par exemple des zones de stockage de biens de valeur dans une Zone d'accès restreint) ;
- d'une analyse de la valorisation et du partage du coût lié à la sécurité, par exemple avec des chargeurs ou des compagnies d'assurance qui ont un fort intérêt à la sûreté des marchandises ;
- d'une communication à l'international sur la valeur ajoutée que représente une sécurité accrue.

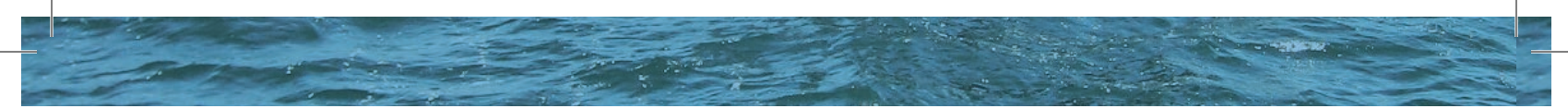
Une telle labellisation permettra de garantir le haut niveau d'exigence en matière de sécurité :

- des infrastructures portuaires, sur le modèle des infrastructures aéroportuaires dont le niveau de sécurisation a considérablement augmenté sur la période récente. En effet, les installations et produits sensibles hébergés dans certains ports nécessitent un haut niveau de vigilance face aux diverses menaces.
- des personnes, pour lesquelles il s'agit d'assurer, que ce soient aux voyageurs, aux employés ou aux accompagnants, qu'ils sont en permanence protégés des potentielles atteintes à leur intégrité physique.
- des biens et des marchandises. D'une part il garantirait leur intégrité, en particulier les marchandises de haute valeur, et d'autre part il permettrait un haut niveau de prévention contre les divers trafics qui ont des répercussions sur les questions d'ordre public à l'échelle nationale.

La mise en place d'un label sécurité offrirait l'opportunité d'afficher une démarche qualité susceptible d'être étendue aux autres ports nationaux et de renforcer l'attractivité des ports des Hauts-de-France. Ces derniers seraient alors notamment susceptibles de générer une montée en gamme de leur activité en captant des transports de biens nécessitant une protection particulière qui ne serait pas offerte par les ports étrangers. Ils pourraient ainsi renforcer leur attractivité vis-à-vis des ports du nord de l'Europe en adoptant des modèles économiques différenciés qui mettent à profit leurs atouts sécuritaires pour capter du trafic multimodal.

Recommandation n°39. Analyser les coûts et les gains liés au renforcement de la sécurité portuaire ainsi que les partages envisageables avec des acteurs privés pour compléter l'offre publique.

Des entreprises privées, comme les compagnies d'assurance, peuvent avoir un intérêt financier à ce que les marchandises qu'elles assurent évoluent dans un espace sécurisé tout au long de leur acheminement



multimodal. L'évaluation précise du coût pour l'État et du gain réalisé par ce type d'entreprises peuvent alors être mis en relation afin d'envisager un partage du financement sécuritaire dans un modèle « gagnant-gagnant ».

Recommandation n°40. Évaluer les moyens qu'il serait opportun de mettre en œuvre et les outils à développer pour améliorer la sécurité fluviale.

Le développement de la sécurité portuaire nécessite la mise en œuvre d'un niveau de sécurité similaire pour les transports connectés aux infrastructures portuaires, en particulier pour le mode fluvial. Du fait de la croissance anticipée du transport fluvial, de l'arrivée du Canal Seine-Nord Europe, du risque terroriste et de la crise migratoire il devient indispensable de repenser la sécurité fluviale.

Actuellement, les moyens humains disponibles ne sont pas en mesure de répondre à ces nouvelles ambitions sécuritaires. Ainsi pour 700 km de voies fluviales publiques et 23 000 bateaux, la Gendarmerie Nationale ne dispose que de 2 brigades fluviales composées de 12 militaires à laquelle s'ajoute une brigade nautique de 8 militaires. Seuls 3 % des bateaux utilisant le réseau fluvial régional ont donc pu être contrôlés. Le cadre réglementaire limite également le champ des contrôles, étant donné que les fouilles préventives sur les péniches sont à ce jour interdites. Enfin les acteurs intervenant sur les voies navigables (Gendarmerie, PAF, Douane) n'ont pas établi une connexion réelle entre leurs différents fichiers de suivi des navires. Toute anticipation des flux à contrôler est ainsi limitée et réduit l'effectivité des contrôles et la fluidité du transport de marchandises.

Le renforcement des contrôles dans le fluvial doit faire l'objet d'approfondissement. La zone de défense Nord est prête à entreprendre ce travail avec les services ministériels concernés. La recherche de moyens innovants devra être privilégiée, qu'il s'agisse des équipements dont les acteurs concernés peuvent être dotés ou des moyens sur les infrastructures qui ponctuent les voies navigables (écluses et autres points de passage).

2.5. Mettre en place un travail de coopération à l'échelle de l'axe Nord et de l'axe Seine

La préparation à la transition écologique et énergétique, la montée en puissance des enjeux de sûreté et de sécurité, la perspective de création de la liaison Seine-Escaut, du Canal Seine-Nord Europe sont autant de sujets qui touchent les deux axes et gagneraient à être abordés à cette échelle.

Dans ce contexte, les préfets de la région Hauts-de-France, de la région Normandie et le préfet délégué interministériel à la Vallée de la Seine ont pris l'initiative de structurer un travail de coopération. Cette initiative exploratoire a pour vocation de s'étendre progressivement vers le Grand Est et l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, pour qu'elle puisse prendre progressivement toute sa dimension européenne et internationale. Plusieurs axes de coopération ont d'ores et déjà été identifiés à l'échelle de l'axe Nord et de l'axe Seine. Ces propositions pourront sembler similaires à d'autres mesures précédemment évoquées, mais elles en constituent un élargissement et un approfondissement susceptibles d'en accroître l'impact.

METTRE EN PLACE DES COOPÉRATIONS ENTRE LES PORTS SUIVIES DANS LE CADRE DES INSTANCES DE PILOTAGE DE LA FAÇADE MARITIME

Recommandation n°41. Faciliter la prise en compte des enjeux du Brexit à l'échelle des axes Nord et Seine.

Le trafic transmanche français se déploie de Roscoff à Dunkerque. Les effets du Brexit sont donc potentiellement nombreux et importants. En instaurant des règles de contrôle des flux de personnes et de marchandises, en instaurant des taxes à l'importation ou à l'exportation, en créant des différences de réglementation entre la France et la Grande-Bretagne, le Brexit devrait avoir un effet négatif sur les coûts de gestion et sur la rapidité des flux.

Il présente également un risque de réduction de l'intensité des échanges avec la Grande-Bretagne mais aussi avec l'Irlande. Le Brexit induit pour l'ensemble des ports de la façade et Getlink de s'adapter aux nouvelles exigences opérationnelles issues de la sortie de la Grande-Bretagne de l'Union européenne.

Les ports transmanche de l'axe Seine et Norlink Ports pourraient organiser, en étroite collaboration avec les douanes, le partage d'information des ports et des territoires de la façade maritime pour faciliter la prise en compte des enjeux du Brexit et mettre en place toutes les actions coordonnées utiles aux ports et à leurs hinterlands, afin d'en réduire les risques et les coûts. Ce travail pourrait aboutir à :

- établir une veille partagée afin d'anticiper les évolutions et d'adapter l'offre de services ;
- étudier ses effets sous l'angle du transmanche, mais aussi du feedering et du short-sea ;
- bâtir des connexions entre les ports, dont Getlink, pour augmenter le trafic transmanche, en s'appuyant sur un système de navettes reliant les ports et les plateformes intérieures britanniques via le tunnel sous la Manche ;
- missionner le cluster maritime pour mieux caractériser la nature des flux avec le Royaume-Uni et mieux anticiper les évolutions de marché.

Recommandation n°42. Partager les bonnes pratiques de politique de dragage.

Les Grands Ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque draguent régulièrement les chenaux d'accès et les bassins portuaires pour garantir la sécurité de la navigation et leurs accès nautiques. Conscients de l'impact de cette activité, ces ports ont déjà entrepris de nombreuses actions pour améliorer les pratiques de dragage et valoriser les sédiments prélevés. Un objectif commun est de poursuivre leurs efforts pour limiter l'impact de ces opérations sur l'environnement, notamment maritime et faire émerger de nouvelles filières de valorisation des sédiments de dragage. La coopération identifiée par HAROPA et Norlink Ports pourra porter sur :

- la connaissance des impacts du dragage (en utilisant les structures actuelles, comme GEODE, le GIP Seine Aval, etc.) ;
- des expérimentations de valorisation des sédiments ;
- les méthodes de concertation et d'association du public ;
- l'élaboration d'un document-cadre commun sur leur politique de dragage.

Cette coopération pourrait également s'étendre aux politiques de dragage et de valorisation des matériaux fluviaux (démarches Alluvio ou Sédimatériaux portées par le CD2E).

Recommandation n°43. Partager les stratégies de développement du GNL et des stations multi-énergies pour les navires maritimes et les bateaux fluviaux.

Depuis plusieurs années, HAROPA développe des démarches visant à permettre le soutage GNL au Havre qui ont été précisées par le projet SAFE-SECA dont le port du Havre était pilote. De même, Dunkerque LNG œuvre aux côtés du port de Dunkerque pour promouvoir le carburant GNL maritime et envisage d'investir pour accueillir des navires souteurs et permettre ainsi des opérations de soutage de plus grande envergure. Dunkerque LNG souhaite modifier sa jetée actuelle pour accueillir des navires souteurs à partir de 5 000 m³. Puis, dans une deuxième phase du projet, la société envisage la construction d'une jetée dédiée aux navires et barges de soutage de 3 000 à 20 000 m³. HAROPA a d'ores et déjà apporté son soutien au projet de Dunkerque LNG. Des travaux complémentaires dédiés au modèle économique et technique, à l'échelle Manche-Est/mer du Nord, sont nécessaires afin d'accroître les potentialités de synergie.

L'ensemble des économies d'échelle et des gains de valeur ajoutée réalisés par cette coopération doit alors être communiqué en tant qu'arguments commerciaux. Cette communication s'appuie sur la valorisation des tonnes CO₂ évitées par la chaîne logistique et la valorisation des mesures d'amélioration de la qualité de l'air en zone portuaire et dans l'hinterland.

Cette politique étendue au sein de l'axe fluvial pourrait devenir la colonne vertébrale de la distribution du GNL de l'hinterland. Norlink Ports explore cette piste et pourrait partager cette démarche avec HAROPA.

METTRE EN PLACE UN PILOTAGE ENTRE LES AXES SEINE ET DU NORD POUR DÉCARBONER LES TRANSPORTS TERRESTRES

Recommandation n°44. Pérenniser les réunions d'échange entre les préfets de l'axe Nord et l'axe Seine.

Il s'agit de disposer d'un lieu d'échanges et de réflexions pour définir les conditions de la reconquête du trafic de conteneurs maritimes concernant la France, capté par les ports étrangers dans cette zone, avec les gestionnaires d'infrastructures fluviales et ferroviaires, afin de :

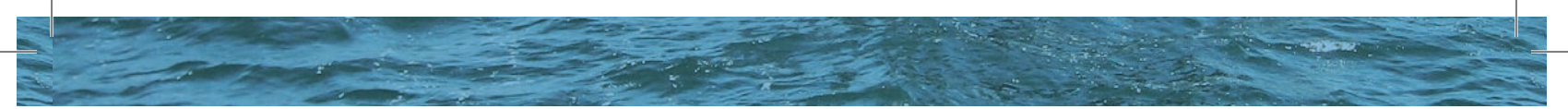
- suivre le déroulement des projets en interrégion dans le losange Dunkerque, Le Havre, Paris et Strasbourg ;
- apprécier la qualité de l'offre de service en termes de flux, de nœuds, de services et de « transit time » renvoyant pour le ferroviaire à la qualité des sillons ferroviaires, à la capacité d'offrir des liaisons régulières et suffisamment fréquentes et aux terminaux dédiés au transport combiné.

Cette réunion pourrait être coanimée par les préfets de région et le délégué interministériel de la Vallée de la Seine pour consolider les dynamiques de mise en synergie interaxes et aborder la question de la réindustrialisation de certains territoires. Elle gagnerait à associer le Grand Est et Strasbourg pour donner à la coopération de l'axe Nord sa dimension stratégique de reconquête de l'hinterland d'Europe centrale.

Les sujets identifiés qui pourraient être suivis en interaxe relèvent des recommandations suivantes :

Recommandation n°45. Élaborer une stratégie partagée de modernisation et de développement des terminaux de combiné à l'échelle des régions Normandie, Île-de-France, Hauts-de-France et Grand Est.

La compétitivité du transport combiné est directement liée à la gestion des ruptures de charge et par conséquent à l'efficacité des terminaux. Elle passe par une diminution des coûts de transbordement mais aussi par une réduction des distances d'accès et l'optimisation des trajets de pré et post-acheminement. Elle limite ainsi la pollution et la congestion routière dans un double objectif économique et écologique. Le développe-



ment du transport fluvial et du transport ferroviaire constitue un objectif commun à la fois dans une logique de report modal afin de limiter la pollution et la congestion routière et dans un objectif de compétitivité des chaînes logistiques au profit des chargeurs.

Les conditions de la reconquête du trafic de conteneurs maritimes concernant la France, capté par les ports étrangers, passe par la massification des flux dans cette zone nécessitant une coopération de plus en plus intégrée avec les gestionnaires d'infrastructures fluviales et ferroviaires.

Les deux axes conduisent leur action en ce sens, notamment en poursuivant le développement d'un réseau de ports et de terminaux intérieurs afin de mailler le territoire et d'accueillir de nouvelles entreprises. Cependant, des sujets tels que la connaissance du marché logistique et ses évolutions, la qualité des sillons ferroviaires ou la disponibilité de l'infrastructure fluviale, le fonctionnement des terminaux combinés ou le développement des grandes plateformes intérieures devront être étudiés de façon plus précise et à la bonne échelle pour cerner les coopérations utiles et nourrir les plans stratégiques de développement des gestionnaires de réseaux et de plateformes.

Norlink Ports et le GPMD pourraient conduire cette réflexion en y associant HAROPA.

La mise en place de cette stratégie nécessitera de :

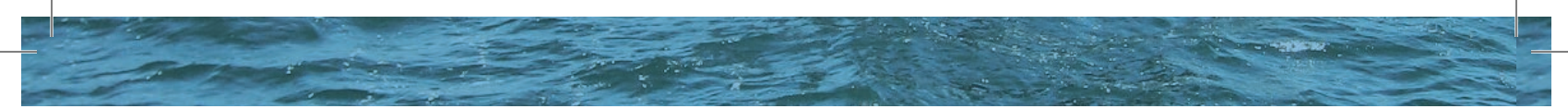
- partager une étude de la filière conteneurs et colis isolés interbassins. Dans le cadre du partenariat VNF-Norlink Ports, il a été proposé une étude sur le conteneur isolé, posant Norlink Ports en guichet unique et intermédiaire vis-à-vis des opérateurs de lignes régulières de conteneurs (ceci contribuerait à consolider le modèle économique de Norlink Ports). A titre d'exemple, pour développer la plateforme de Longueil-Sainte-Marie, il y aurait lieu d'identifier les enjeux conteneurs ou colis isolés, notamment sur des flux potentiels entre Gennevilliers et la plateforme ;
- actualiser et étendre au Nord de France, l'étude menée par la DRIEA en 2016 de stratégie foncière et logistique en Île-de-France. Il s'agira de faire un point sur les stratégies foncières des logisticiens en Hauts-de-France, en Normandie, dans le Grand Est et surtout en Île-de-France. L'étude aura vocation à définir les voies et moyens pour développer une offre logistique bord à voie d'eau et embranchée fer, compatible avec la stratégie d'investissement du corridor Seine-Escaut. Norlink Ports propose également une étude permettant d'approfondir la connaissance des projets et stratégie d'investissements portuaires.

Recommandation n°46. Mettre en place une plateforme partagée de recherche pour bien appréhender les évolutions liées au Canal Seine-Nord Europe et à la révolution numérique à l'œuvre.

Il s'agira de monter, avec les universités, un programme de recherche appliquée permettant à tous les acteurs du territoire de bien appréhender les impacts induits par les nouvelles technologies et l'arrivée du Canal Seine-Nord Europe dans le contexte de la mise en œuvre de politiques de transition écologique et énergétique.

La digitalisation complète des systèmes logistiques maritimes et fluviaux amène à repenser les différents services à l'utilisateur, aussi bien à l'échelle interportuaire que pour l'hinterland. Selon les vœux du Premier ministre au Havre, nous devons nous inspirer du modèle singapourien, mondialement reconnu, pour nous améliorer. A minima, les différents systèmes existants nécessitent d'être mis en cohérence en incluant les différents axes à l'échelle nationale ainsi que les flux aéroportuaires.

La valeur ajoutée du numérique à travers le service, le conseil et l'information délivrée apparaît au cœur des enjeux pour l'avenir des professions du transit et donc des ports. Les principaux défis relevés sont notamment l'accélération des flux physiques et fonctionnels dans les chaînes logistiques, qui va de pair avec la performance de l'investissement en termes d'infrastructures : plus de flux sans nouvel investissement physique.



Ainsi, en mars 2018, Maersk Line a conclu un accord avec IBM pour développer des chaînes d'information sécurisées (blockchain) dans le maritime. CMA CGM a également signé un partenariat dans le domaine de l'Internet physique pour développer des conteneurs connectés.

Dans ce domaine, le port de Rotterdam fait office de figure de proue. En misant sur les nouvelles technologies, il préfigure déjà le port du futur, un port intelligent où accueil et trafic des navires, notamment autonomes, seront optimisés. Pour dépasser ce modèle, il est nécessaire de structurer à la bonne échelle un programme de recherche commun.

Recommandation n°47. Travailler à l'avenir de la batellerie à l'échelle de l'interaxe.

La batellerie apparaît également comme un enjeu, le secteur souffrant d'un manque d'attractivité. La mission confiée au préfet François Philizot sur la préfiguration d'une interprofession fluviale devrait répondre en partie à l'élaboration d'une stratégie de filière, en vue de relever les défis de compétitivité économique, de formation, de transition numérique et environnementale. Ces recommandations gagneront à être partagées et mises en œuvre à l'échelle de cet interaxe. De même, l'étude sur le corridor Amsterdam-Marseille, qui a fait émerger le besoin de solutions multi-lots pour mutualiser le besoin du conteneur terrestre PW45 et le projet Multiregio, gagneraient à être mieux mise en valeur auprès de la profession.

PRÉPARER L'OUVERTURE DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

Recommandation n°48. Mener des études pour mesurer l'impact et préparer l'arrivée du Canal Seine-Nord Europe.

Nombreuses sont les analyses sur les effets du Canal Seine-Nord Europe, partie intégrante du corridor multimodal (voie d'eau et rail) européen mer du Nord- Méditerranée, sur les flux, les emplois, l'économie globale et les attentes différenciées selon la région d'origine. Ces perceptions territorialisées sont légitimes, mais leurs expressions différenciées nuisent à la clarté du débat, surtout au regard de l'enjeu global du développement de l'ensemble des ports des axes Seine et Nord.

VNF, Norlink Ports et HAROPA mèneront des études ciblées pour faciliter la compréhension de l'impact potentiel du Canal et la coopération stratégique entre les acteurs :

- étude économique sur les conteneurs livrés en France et les hinterlands ;
- étude filière, notamment sur les filières agroalimentaires, granulats, et plus largement sur les filières des différentes matières transportées et de l'économie circulaire dans le cadre des chantiers du Grand Paris et de Seine-Nord Europe ;
- étude de stratégie foncière et logistique.

3. Synthèse des mesures préconisées par le rapport

Les réflexions menées par les groupes de travail ont été l'occasion de noter l'attente particulière autour de mesures en cours d'étude au niveau national et qui sont présentées ci-dessous. Certaines d'entre elles sont également reprises dans la feuille de route et dans le corps du rapport car, pour être opérationnelles, elles nécessitent un accompagnement régional.

Seize mesures prioritaires à l'échelon régional ont également été identifiées afin de servir de première base à la mise en œuvre du plan d'actions.

3.1. Les propositions de mesures de rang national

Doter l'axe Nord d'une stratégie commerciale plus efficace, ce qui nécessite de :

- **Nommer une équipe dédiée au côté du préfet de région** Hauts-de-France pour animer la mise en œuvre de la feuille de route de l'axe. Une personnalité et trois chargés de mission, à l'image des délégations mises en place sur les deux autres axes, pourront coordonner les premières actions de la feuille de route.
- **Veiller à appliquer au fluvial les mesures du transport maritime quand cela est pertinent**, par exemple :
 - la facilitation réglementaire de la part de l'État et l'incitation pour la mise en place de points multi-énergies dont le GNL dans les ports fluviaux ;
 - la mesure spécifique de suramortissement pour la transformation des navires vers des propulsions propres aux barges fluviales.

Se saisir des nouvelles technologies pour concilier l'urgence climatique et l'exigence de sécurité, changer de modèle et connecter les ports à leur hinterland. Il nous faut dans ces domaines retrouver un temps d'avance sur les marchés de demain. Le numérique peut permettre à la France de conforter une stratégie de déploiement de plateformes multimodales irriguées par le fer ou le fleuve. Cela nécessite de redonner aux grands bassins de consommation français une interface multimodale efficace. Car les chemins les plus courts qui offriront les meilleures garanties environnementales pour aller à Paris ou à Lyon sont naturellement français. Toutefois, la transition numérique doit être conçue pour bien intégrer les enjeux de sécurité. Pour cela il faut :

- **Missionner les DREAL et la DRIEA pour évaluer, au niveau des territoires, les besoins en plateformes multimodales** permettant de traiter les 70 % de conteneurs arrivant des ports français, encourager l'expérimentation de transfert de gestion de plateformes ferroviaires et accompagner les stratégies de développement des conteneurs des GPM et de leurs axes associés ;
- **Expérimenter la mise en place d'une plateforme numérique dédiée au fret à l'échelle de l'axe Nord** interfaçant les différents outils de traçabilité des flux portuaires (Cargo Community System), fluviaux (Système intermodal fluvial), les nombreux systèmes de tracking du ferroviaire et le projet européen INTERCOR en intégrant pleinement les enjeux de sécurité ;
- **Généraliser l'écologie industrielle dans les espaces portuaires** pour créer un écosystème fondé sur la valorisation de l'écologie comme atout économique, et ainsi mettre en réseau les entreprises en les rendant résilientes et sûres ;
- **Conduire une mission complémentaire sur les enjeux de sécurité sur les axes portuaires** dans toutes ses dimensions – contrôle des marchandises et des passagers dans les ports maritimes et les plateformes intérieures.



Mettre en place des mesures d'accompagnement du Brexit pour atténuer la baisse d'activité liée au ralentissement de l'économie britannique. Cette politique devra être cohérente avec celle du range Nord, car la différence de nos réponses pourrait avoir un impact significatif sur la gestion des accès aux ports. Il est donc nécessaire de :

- > **Anticiper l'impact de la création d'une frontière dans la gestion des poids lourds sur l'autoroute du littoral**, et étudier l'opportunité d'avoir recours à des parkings relais pour limiter les remontées de files sur autoroutes ou à un outil informatique permettant d'accélérer l'embarquement des clients.
- > **Diffuser des outils d'autodiagnostic et de recommandations** pour que les entreprises anticipent les formalités avec un pays tiers dans leurs relations avec le Royaume-Uni ;
- > **Mettre en place les effectifs adaptés de contrôle des services de l'État** sur la façade maritime (douanes, DRAAF, PAF et DGCCRF) pour ne pas « bloquer » le territoire ;
- > **Réformer les taxes parafiscales** perçues à l'importation dans nos ports, à faible rendement (2 millions d'euros pour les Hauts-de-France) pénalisant l'attractivité des ports, afin qu'elles soient supprimées ou recouvrées comme la TVA lors de la consommation des produits taxés.
- > **Examiner les éventuelles mesures de simplification administrative** envisageables en lien avec les autres pays de l'Union européenne.
- > **Constituer une enquête statistique annuelle** relative au comportement logistique des opérateurs en France.
- > **Évaluer l'impact du Brexit sur les infrastructures** à réaliser afin d'accueillir les contrôles des douanes et des services vétérinaires, qui seront par ailleurs approfondis;
- > **Mettre en place les dispositifs limitant les perturbations** attendues lors du rétablissement de la frontière, notamment par l'accompagnement par les forces de l'ordre.

De plus, au niveau des ports du Nord de l'Europe il convient de :

- > **Mettre en place des dispositifs de contrôle** les plus harmonisés possibles pour éviter des différences de compétitivité du fait d'une appréciation différente du niveau de contrôle;
- > **Faire financer par l'Union européenne les infrastructures** nécessaires au rétablissement de la frontière avec la Grande-Bretagne.

Structurer la collaboration entre les axes : les échanges interaxes sont essentiels pour que l'axe Nord et l'axe Seine se préparent ensemble à l'économie Seine-Escaut et pour préparer le Grand Paris au développement du hub logistique du Nord-Ouest, Il convient de :

- > **Structurer des échanges entre les axes.** Le pilotage des échanges par une personnalité de dimension nationale, marquerait ainsi le niveau d'ambition attendue en la matière. Pour l'axe Nord, il s'agit de mieux diffuser les bonnes pratiques et de coordonner la préparation à l'évolution générée par la mise en place d'une liaison à grand gabarit entre Seine et l'Escaut ;
- > **Structurer des échanges à l'échelle du range entre Le Havre et Hambourg** pour construire une réponse cohérente en matière écologique, sécuritaire et pour gérer la frontière britannique.

3.2. Les 12 propositions d'actions prioritaires qui alimenteront la feuille de route du Conseil de coordination interportuaire de l'axe Nord

1 - Développer une stratégie commerciale structurée à l'échelle de la région pour faire des ports un acteur central du hub européen des Hauts-de-France

Recommandation n°1. Mettre en place une alliance commerciale forte entre les acteurs portuaires, les gestionnaires de réseaux, les gestionnaires de plateformes, les logisticiens, les chargeurs qui sera soutenue par une unité commerciale permanente de développement des activités logistiques des Hauts-de-France.

Recommandation n°8. Appuyer le Club des chargeurs Hauts-de-France (AUTF) en tant qu'entité de projet, représentative des chargeurs industriels en Hauts-de-France.

Recommandation n°9. Mieux intégrer les offres fluviales, ferroviaires et portuaires dans les formations initiales et continues en logistique dans les Hauts-de-France.

Recommandation n°11. Former les entreprises, en particulier les plus petites, aux démarches administratives résultant du Brexit.

2 - Favoriser la fluidité et la complémentarité du transport de marchandises sur l'axe Nord

Recommandation n°13. Optimiser l'utilisation des sillons ferroviaires.

Recommandation n°15. Permettre aux plateformes multimodales de répondre à l'ambition d'accroissement du report modal.

Recommandation n°16. Capitaliser les offres portuaires, fluviales, ferroviaires et routières dans une plateforme numérique de fret intermodale.

3- Favoriser l'excellence en matière environnementale des espaces maritimes et portuaires

Recommandation n°24. Faire des plateformes portuaires intérieures et littorales des points de livraison multi-énergies.

Recommandation n°29. Définir un label « Ports Verts ».

4- Améliorer la sécurité, la sûreté, la fluidité des transports de marchandises et mettre en place les dispositifs appropriés dans le cadre du Brexit

Recommandation n°33. Permettre la réalisation des contrôles vétérinaires, sanitaires et phytosanitaires ainsi que la dématérialisation des procédures à l'ensemble des ports de la Côte d'Opale pour qu'ils puissent accueillir toutes les marchandises.

Recommandation n°35. Utiliser le développement des nouvelles technologies pour améliorer l'offre de services et positionner les ports des Hauts-de-France à l'avant-garde des innovations portuaires.

Recommandation n°40. Évaluer les moyens qu'il serait opportun de mettre en œuvre et les outils à développer pour améliorer la sécurité fluviale.



3.3. Les 4 propositions d'actions prioritaires qui alimenteront la feuille de route de coopération entre les axes Nord et ses partenaires

Recommandation n°43. Partager les stratégies de développement du GNL pour les navires maritimes et les bateaux fluviaux.

Recommandation n°45. Élaborer une stratégie partagée de modernisation et de développement des terminaux de combiné à l'échelle des régions Normandie, Île-de-France, Hauts-de-France et Grand Est.

Recommandation n°46. Mettre en place une plateforme partagée de recherche pour bien appréhender les évolutions liées au Canal Seine Nord Europe et à la révolution numérique à l'œuvre.

Recommandation n°48. Mener des études pour mesurer l'impact et préparer l'arrivée du Canal Seine Nord Europe.



4. Conclusion

Pour répondre à l'objectif fixé de rapatriement des flux de marchandises traités par les ports français, les ports des Hauts-de-France doivent en premier lieu approfondir leur hinterland et développer le report modal. L'importance du transport routier pour les marchandises à destination de la France induit des congestions, des retards de livraison, mais aussi une économie portuaire trop carbonée pour être soutenable à long terme. En déployant des plateformes logistiques multimodales capables de lier l'axe Nord à Rouen, Paris et Strasbourg, le transport de marchandises deviendra plus rapide et plus fluide. Il répond ainsi à la principale attente des chargeurs : un transport polyvalent, rapide, sécurisé et à moindre coût. Par conséquent, en structurant l'hinterland des ports des Hauts-de-France et en étendant l'hinterland des axes Nord et Seine, les ports français déploient une stratégie commerciale adaptée aux besoins des chargeurs et susceptible d'augmenter leur attractivité.

Pour éviter que le trafic maritime ne soit capté par des ports maritimes plus éloignés du marché français, les ports français doivent poursuivre leur transformation vers un modèle moins carboné. Aujourd'hui, les réglementations environnementales et sécuritaires sont trop souvent perçues uniquement comme des contraintes qui affecteraient négativement la performance des installations portuaires. Pourtant, s'ils sont bien valorisés, ces deux éléments peuvent être source de différenciation. Il convient donc d'aider les ports à bien anticiper l'évolution programmée des normes européennes pour construire un système de transport plus fluide, plus rapide, sécurisé, tout en créant des conditions socio-économiques favorables à une croissance soutenable. Les ports français sont susceptibles de mettre en place un modèle différencié de celui des ports néerlandais et belges, ils anticiperont alors sur les tendances des trente prochaines années et prépareront l'avenir en étant partie prenante de la troisième révolution industrielle. Pour développer ce modèle, les ports français peuvent s'appuyer sur une réserve foncière que n'ont pas les ports étrangers et qui facilite la création d'un tissu industriel et logistique compétitif répondant aux besoins de l'écosystème économique et portuaire.

Cet écosystème permettrait de répondre aux enjeux du Brexit en coordonnant les modèles douaniers des ports de l'Europe du Nord afin de les harmoniser. Il conviendra d'engager très rapidement une réflexion nationale, voire européenne, sur la question des infrastructures du trafic de marchandises et des contrôles.

En conséquence, en se servant de leur agilité, les ports des axes Nord et Seine pourraient développer une coopération qui fera émerger un hinterland structuré et un modèle portuaire attractif et compétitif. À terme, ces ports ont donc vocation à s'intégrer plus largement au range Nord afin de ne plus seulement desservir le bassin parisien mais un espace plus étendu de l'Europe de l'Ouest.

5. Annexes

5.1. Projet de décret

Décret n° 2018-XXXX du XXXXXX 2018 créant le Conseil de coordination interportuaire de l'axe Nord

NOR:

ELI:

Alias

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de la Transition écologique et solidaire,

Vu le Code des ports transports, notamment son article L. 5312-12 ;

Vu la décision de création de la société Getlink en date du 13 août 1986 ;

Vu le décret n° 2008-1038 du 9 octobre 2008 instituant le Grand Port maritime de Dunkerque ;

Vu la décision en date du 1^{er} septembre 2014 portant création de la Société d'exploitation des ports du Déroit, ports de Calais et de Boulogne-sur-Mer ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande du XXXXXXX,

Décrète :

Article 1^{er} :

En application de l'article L. 5312-12 du Code des transports, un Conseil de coordination interportuaire est créé entre le Grand Port maritime de Dunkerque et le port de Boulogne-Calais, Voies navigables de France (VNF), la Société d'exploitation des ports du Déroit, la société Norlink Ports et le « port sec » Getlink. Il prend le nom de Conseil de coordination interportuaire de l'axe Nord.

Article 2 :

Ce conseil comprend :

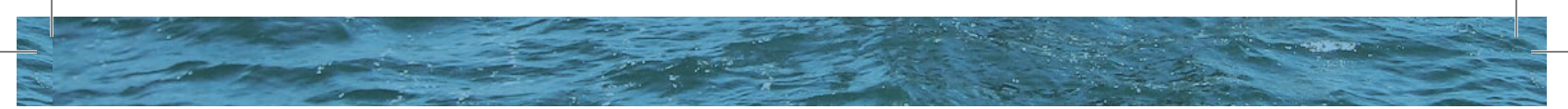
I. En qualité de représentants de l'État mentionnés au 2° de l'article D.5312-40 :

le préfet de la région des Hauts-de-France, préfet du Nord, ou son représentant. Cette personnalité préside le Conseil.

II. En qualité de représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements :

un représentant désigné par le conseil régional des Hauts-de-France parmi ses membres ;

un représentant désigné par le conseil de la communauté urbaine de Dunkerque parmi ses membres ;



un représentant désigné par le conseil de la communauté d'agglomération Grand Calais Terres & Mers de Calais parmi ses membres ;

un représentant désigné par le conseil de la communauté d'agglomération du Boulonnais parmi ses membres

III. En qualité de représentants des ports concernés :

le président du directoire du Grand Port maritime de Dunkerque ;

le président directeur général de la Société d'exploitation des ports du Détroit ;

le président directeur général de la société Getlink(ou son représentant) ;

le président de Norlink Ports représentant les ports fluviaux(ou son représentant).

IV. En qualité de représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables :

le président de l'établissement public SNCF Réseau ou son représentant qu'il désigne à titre permanent ;

le directeur général de l'établissement public Voies navigables de France ou son représentant qu'il désigne à titre permanent ;

le directeur général de la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France ou son représentant qu'il désigne à titre permanent ;

le directeur interdépartemental des routes du Nord .

V. En qualité de personnalités qualifiées :

un membre désigné par le conseil de surveillance du Grand Port maritime de Dunkerque parmi les personnalités qualifiées de ce conseil ;

un membre désigné par le conseil d'administration de la Société d'exploitation des ports du Détroit ;

le président du directoire de la Société du Canal Seine-Nord Europe ou son représentant qu'il désigne à titre permanent ;

une personnalité qualifiée en raison de ses compétences dans les activités de ports, les transports, l'aménagement ou l'économie désignée parmi les représentants élus des chambres de commerces et de l'industrie par le président de la chambre de commerce et d'industrie de la région Hauts-de-France ;

le délégué interministériel à la vallée de la Seine ;

une personnalité qualifiée nommée par le ministre chargé des Ports maritimes en raison de ses compétences dans les activités intéressant les ports, les transports, l'aménagement ou l'économie ;

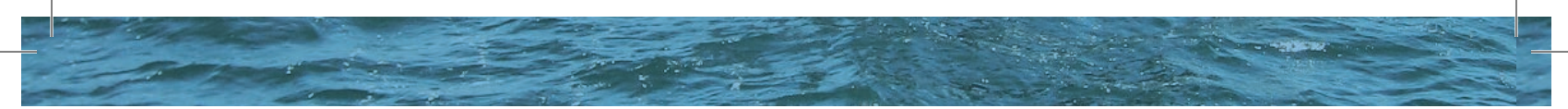
le président du Conseil de coordination de la Vallée de la Seine ;

le président du GIE Haropa ;

le délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône ou son représentant.

Article 3 :

La durée du mandat des membres du Conseil de coordination interportuaire est de cinq ans. Le mandat peut être renouvelé.



Cessent de plein droit de faire partie du Conseil les membres qui ont perdu la qualité en vertu de laquelle ils ont été désignés ou nommés.

Les mandats des membres du Conseil représentant les collectivités territoriales prennent fin lors du renouvellement de l'assemblée qui les a désignés.

Il est pourvu au remplacement d'un membre dont le siège devient vacant par décès, démission, pour l'un des motifs mentionnés aux deux alinéas précédents ou pour toute autre cause, pour la durée restant à courir de son mandat.

Article 4 :

Le Conseil de coordination interportuaire se réunit au moins deux fois par an sur la convocation de son président.

Il peut être convoqué sur la demande de la totalité des représentants des collectivités territoriales, de l'Etat ou des établissements concernés.

Article 5 :

Le Conseil de coordination interportuaire ne peut valablement délibérer que lorsque la moitié au moins de ses membres en exercice assistent à la séance. Toutefois, les délibérations prises à la suite de deux convocations successives, à huit jours d'intervalle et dûment constatées, sont valables quel que soit le nombre de présents.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des suffrages exprimés. En cas de partage des voix, la voix du président est prépondérante.

Article 6 :

Par dérogation à l'article D.5312-44 le ministre chargé des Ports maritimes désigne un commissaire du gouvernement. Celui-ci assiste aux délibérations du Conseil de coordination interportuaire.

Les décisions du Conseil lui sont soumises dans les conditions définies à l'article R. 5312-25 du livre III du Code des transports.

Article 7 :

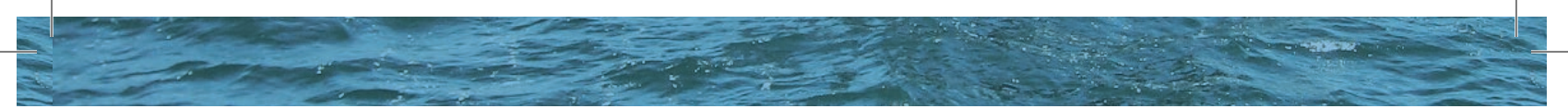
Le Grand Port maritime de Dunkerque assure le secrétariat du Conseil de coordination interportuaire et prend en charge les dépenses de fonctionnement. Il prépare les délibérations du Conseil.

Le Conseil adoptera un règlement intérieur qui définira notamment l'organisation du secrétariat et la prise en charge de ses dépenses de fonctionnement.

Article 8 :

Le Conseil de coordination interportuaire adopte le document de coordination mentionné à l'article L. 5312-12 du Code des transports. Il est révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision.

Celui-ci porte sur la coordination des grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissements, de stratégie, de promotion des ports ainsi que les missions et les moyens d'intérêt commun.



Avant son adoption, il est soumis, pour avis, aux organes délibérants des différentes sociétés. A leur demande conjointe, est inscrite à l'ordre du jour du Conseil de coordination interportuaire une délibération portant sur le document de coordination.

Article 9 :

Le ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, et la ministre chargée des Transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le XXXXXXXX

Par le Premier ministre :
Edouard Philippe

Le ministre d'Etat,
ministre de la Transition
écologique et solidaire,
Nicolas Hulot

La ministre chargée
des Transports,
Elisabeth Borne

5.2. Notice explicative sur le fonctionnement du transport de marchandises et sur les critères de choix du port de destination

Lors de la signature d'un contrat entre un acheteur et un vendeur de marchandises, les droits et les obligations des deux parties sont définis dans des contrats appelés Incoterms, créés par la Chambre de commerce internationale. Ils précisent les types de transport, les assurances, la date de livraison, le partage des coûts et risques entre l'acheteur et le vendeur.

Pour livrer la marchandise, le chargeur peut contacter les différents transporteurs, transitaires, manutentionnaires et évaluer lui-même les différentes options qui s'offrent à lui. Toutefois, il est beaucoup plus fréquent qu'il fasse appel à un commissionnaire de transport ou à un opérateur de transport combiné qui lui permettent de réduire le coût financier du transport et les coûts de prospection. C'est donc le commissionnaire de transport qui organise le fret des marchandises de l'usine au point final de distribution en choisissant les différents modes de transport en fonction des attentes du vendeur et de l'acheteur.

Pour les frets longue distance, le commissionnaire privilégie le transport multimodal. Le plus souvent il existe donc au minimum deux transbordements : un lors de la massification (différentes marchandises sont regroupées avant d'être transportées vers une destination finale) et un au niveau de l'éclatement quand les biens sont envoyés vers leur destination finale. Le pré et post-acheminement en amont et aval de la massification et de l'éclatement sont en général pris en charge par le transport routier qui est plus adapté aux livraisons de proximité.

Ces transbordements présentent un risque d'augmentation du coût du transport pour le chargeur car ils sont susceptibles d'augmenter le délai de livraison en immobilisant ou retardant la livraison des marchandises.

Une fois la planification effectuée, le commissionnaire organisera le transport des marchandises par des entreprises dédiées au transport fluvial, maritime ou ferroviaire. Ces entreprises sont généralement en lien avec les gestionnaires d'infrastructures qui optimisent la gestion et le flux des transports.

- Pour le ferroviaire : le gestionnaire d'infrastructures, SNCF Réseau, en charge de la construction, de l'entretien et la maintenance des installations ainsi que de la circulation ferroviaire, vend des sillons, sur une période moyenne d'un an aux entreprises détentrices d'un certificat de sécurité. Ces entreprises ferroviaires réalisent ensuite la prestation de transport pour le chargeur, le commissionnaire ou l'opérateur de transport combiné.
- Pour le fluvial : le gestionnaire d'infrastructures, établissement public, exploite, modernise et développe les voies navigables françaises. C'est alors l'armateur qui se livre à l'exploitation commerciale d'un navire et au transport de la marchandise. La manutention est ensuite fréquemment assurée par l'exploitant des plateformes portuaires qui est le propriétaire des équipements de chaque plateforme fluviale. Pour les ports fluviaux, les CCI sont les exploitants bien que des concessions soient régulièrement attribuées à des opérateurs privés.

Un transitaire est mandaté par le commissionnaire et fait office d'agent de liaison entre deux modes de transport dans le but de limiter la rupture de charge. Il a également pour rôle de conseiller son client en matière de stockage, de réexpédition ou de dédouanement de la marchandise. En parallèle, un commissaire en douane effectue, pour le compte des opérateurs, les formalités de dédouanement de la marchandise.

Critères pour choisir le mode d'acheminement optimal

De nombreux critères rentrent en compte lors de la décision des modes d'acheminement des marchandises et du port de destination par l'exportateur ou le commissionnaire, les principaux étant le « transit time » et le coût total du transport. Ainsi, un certain nombre de critères peuvent avoir une influence sur le choix du mode de fret :

- L'encombrement des équipements portuaire ;
- La durée de chargement et de déchargement pris en charge par les manutentionnaires ;
- L'efficacité du réseau de transport ;
- La qualité des prestataires, des installations et des services complémentaires ;
- La durée de transport en fonction du port choisi.

De plus, les modes de transport ont chacun leurs spécificités qui dépendent des marchandises, de la distance, de la volonté de respecter des normes environnementales et sécuritaires. En effet, le transport multimodal est une solution pour lutter contre les émissions de GES étant donné qu'un convoi fluvial est équivalent à 4 trains complets et à 220 camions.

Critères rentrant en compte dans le choix du mode de transport en fonction des caractéristiques des flux

MODE DE TRANSPORT	AVANTAGES	INCONVÉNIENTS
Voie d'eau	<ul style="list-style-type: none"> > Grande quantité, volume important > Grande régularité et plage horaire > Longue et courte distance > Coûts faibles > Possibilités d'installations industrielles et logistiques bord à voie d'eau 	<ul style="list-style-type: none"> > Pré et post-acheminement pour les installations industrielles non bord à voie d'eau
Aérien	<ul style="list-style-type: none"> > Rapide et sécurisé > Adapté pour les marchandises légères et périssables > Faibles coûts indirects 	<ul style="list-style-type: none"> > Capacité limitée > Coût élevé > Non adapté à certaines marchandises > Nombreuses ruptures de charge
Routier	<ul style="list-style-type: none"> > Délai et coûts raisonnables > Couvre une distance importante > Transporte tous types de marchandises > Capacités de chargement des unités adaptables aux besoins et aux lieux > Possibilité d'éviter les ruptures de charge par le transport combiné 	<ul style="list-style-type: none"> > Le délai dépend de nombreux facteurs : qualité des infrastructures, congestions routières, insécurité, accidents, conditions climatiques
Ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> > Rapide et sécurisé > Planification et respect des délais > Adapté pour tout type de marchandises > Possibilité de faire du transport combiné 	<ul style="list-style-type: none"> > Desserte limitée par le réseau ferroviaire > Ne convient pas aux courtes distances > Nécessite une opération de pré et post-acheminement

5.3. Proposition de feuille de route du Conseil de coordination interportuaire de l'axe Nord précisant les acteurs du plan d'actions

1. DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE COMMERCIALE ORGANISÉE À L'ÉCHELLE DE L'AXE NORD POUR FAIRE DES PORTS DES HAUTS-DE-FRANCE UN ACTEUR CENTRAL DU HUB EUROPÉEN

Structurer un écosystème commercial entre les acteurs portuaires

Mettre en place une alliance commerciale forte entre les acteurs portuaires, les gestionnaires de réseaux, les gestionnaires de plateformes, les logisticiens, les chargeurs qui sera soutenue par une unité commerciale permanente de développement des activités logistiques des Hauts-de-France.	Pilote : Région Support : Norlink Ports, VNF, 2A2F, Ports de Lille
Organiser un démarchage auprès des grands comptes des transports conteneurisés, et des commissionnaires de transport	Pilote : Norlink Ports Support : VNF, 2A2F, SNCF Réseau, Ports de Lille
Développer une communication plus large sur cette alliance et sur les forces de l'axe Nord	Pilote : Norlink Ports Support : VNF, 2A2F
Constituer un réseau des « ambassadeurs » de l'axe Nord, des personnalités hautement qualifiées, chargées de nouer des contacts et de construire des projets logistiques dans différents pays européens	Pilote : Région Support : VNF, 2A2F, Nord France Invest, Ports de Lille, Norlink Ports
Étendre cette stratégie commerciale à l'axe Seine et au Grand Est par le biais de partenariats commerciaux et logistiques	Pilote : CCIR, Région Support : VNF, SNCF Réseau, Norlink Ports et HAROPA

Soutenir cette stratégie commerciale par une planification et des outils logistiques renouvelés

Poursuivre le déploiement du Cargo Community System (CCS) à l'ensemble de l'axe et garantir son accès aux opérateurs	Pilote : GPMD Support : Norlink Ports
Partager une vision stratégique des actions logistiques de l'axe Nord	Pilote : délégation axe Nord Support : Conseil régional, CCIR, Norlink, VNF, SNCF Réseau, Ports de Lille, GPMD, SEPD
Développer le rôle du Club des chargeurs Hauts-de-France (AUTF) en tant qu'entité de projet, représentative des chargeurs industriels en Hauts-de-France	Pilote : Région, AUTF Support : CCI, Norlink Ports

Promouvoir la formation initiale et continue des entreprises et des personnes

Mieux intégrer les offres fluviales, ferroviaires et portuaires dans les formations initiales et continues en logistique dans les Hauts-de-France	Pilote : Région Support : Norlink Ports, Région Hauts-de-France, ministère de l'Enseignement supérieur
---	---

Former les commissaires de transport aux solutions développées sur l'axe Nord	Pilote : Région Support : Norlink Ports, ministère de l'Enseignement supérieur
Soutenir la création d'un centre européen de la logistique, référence européenne dans le domaine	Pilote : Région Support : Euralogistic, CCI
Former les entreprises, en particulier les plus petites, aux démarches administratives résultant du Brexit	CCIR, douanes

2. FAVORISER LA FLUIDITÉ ET LA COMPLÉMENTARITÉ DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR L'AXE NORD

Améliorer les offres de transports tous modes

Donner de la lisibilité sur les offres fluviales à l'échelle Seine-Escaut	Pilote : délégation axe Nord VNF Support : DREAL
Optimiser l'utilisation des sillons ferroviaires	Pilote : délégation axe Nord SNCF Réseau Support : DREAL
Améliorer l'accessibilité routière des ports	Pilote : délégation axe Nord DIR Nord Support : DREAL

Faciliter le transport multimodal des marchandises

Développer les plateformes multimodales pour répondre à l'ambition d'accroissement du report modal	Pilote : préfets de région Nord et Seine Conseil régional, DREAL et DRIEA, VNF, DIR Nord, Norlink Ports, HAROPA, CCI
Capitaliser les offres portuaires, fluviales, ferroviaires et routières dans une plateforme numérique de fret intermodale	Pilote : délégation axe Nord VNF, DIR Nord, Norlink Ports, GPMD et Conseil régional
Redonner une vitalité au réseau secondaire fluvial	Pilote : VNF

Piloter l'évolution de la gouvernance des plateformes fluviales et de certaines plateformes ferroviaires

Restructurer la gouvernance fluviale sur l'ensemble de l'axe	Pilote : délégation axe Nord VNF, CCI
Étudier, selon les cas, la faisabilité d'une évolution du mode de gouvernance, tel que le transfert de gestion, sur le domaine ferroviaire	Pilote : délégation axe Nord SNCF Réseau, 2A2F
Soutenir les projets d'infrastructures favorisant le report modal	Pilote : préfet de région

3. FAVORISER L'EXCELLENCE EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE DES ESPACES MARITIMES ET PORTUAIRES

Développer une planification stratégique pour faire des plateformes et des ports des espaces exemplaires en matière de développement durable.

Généraliser les plans d'aménagement et de développement durable	Pilote : Délégation axe Nord Supports : ports, Région, associations de protection de l'environnement, ADEME, Agence de la biodiversité
Généraliser les schémas directeurs de protection de biodiversité	Pilote : DREAL Supports : ports, Région, associations de protection de l'environnement, ADEME, DDTM
Déployer dans tous les ports des plans de gestion des sédiments	Pilote : ports Supports : DREAL, PMCO, DIRMER, VNF, Région

Généraliser l'utilisation de transports et d'énergies propres dans les ports et sur les plateformes des Hauts-de-France

Faire des plateformes portuaires intérieures et littorales des points de livraison multi-énergies	Pilote : Région Supports : , opérateurs, Ports, ADEME, Mission Rev3, VNF, collectivités gestionnaires de plateformes
Promouvoir le passage au GNL des navires transmanche	Pilote : plateforme nationale GNL Supports : DKLNG, ADEME, Norlink, plateforme GNL
Développer une politique spécifique d'appui et de promotion à la plateforme GNL nationale et aux initiatives privées pour porter des modèles de financement spécifique	Pilote : GPMD Supports : VNF, Ports, DREAL, SCSNE, ADEME
Mettre en place des dispositifs de branchement à quai des navires dans les ports maritimes	Pilote : Ports Supports : Région, Collectivités, ADEME

Valoriser le potentiel industriel et économique de l'environnement pour les ports des Hauts-de-France

Généraliser le savoir-faire des toiles industrielles sur toute la région à partir de l'expérience internationale de l'agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque	Pilote : Région Supports : Etat, NFI, Ports
Labelliser les ports maritimes et fluviaux	Pilote : GPMD Supports : ports, CSNE, VNF, ADEME

4. AMÉLIORER LA SÉCURITÉ, LA SÛRETÉ, LA FLUIDITÉ DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET METTRE EN PLACE LES DISPOSITIFS APPROPRIÉS DANS LE CADRE DU BREXIT

Simplifier et étendre l'ensemble des contrôles à tous les ports

Ne plus percevoir les taxes parafiscales au moment de l'importation dans les ports français	Pilote : DGFIP et douanes
Généraliser la digitalisation et l'intégration des documents dans le Guichet unique national	Pilote : douanes

Assurer la fluidité et la sécurité des biens et des marchandises dans le cadre du Brexit

Dématérialiser et anticiper les formalités administratives douanières et sanitaires à travers un système informatique accessible à tous les opérateurs portuaires (CCS ou projet de plateforme numérique multimodale fret)	Pilote : SGAR Support : GPMD, douanes, Conseil régional, Norlink Ports, SNCF Réseau, VNF, DIR, Getlink
Permettre la réalisation des contrôles vétérinaires, sanitaires et phytosanitaires ainsi que la dématérialisation des procédures à l'ensemble des ports de la Côte d'Opale pour qu'ils puissent accueillir toutes les marchandises	Pilote : douanes Supports : DRAAF, DDPP, DGCCRF, PAF, Gendarmerie
Favoriser la création de zones logistiques dans l'hinterland des ports transmanche	Pilote : délégation axe Nord Supports : CCI, Euralogistic, Région, EPCI

Utiliser l'opportunité de la révolution numérique pour coordonner la complexité des flux et améliorer l'efficacité des contrôles

Comparer les moyens utilisés par les autres douanes pour s'adapter aux nouvelles contraintes	Pilote : douanes
Utiliser le développement des nouvelles technologies pour améliorer l'offre de services et positionner les ports des Hauts-de-France à l'avant-garde des innovations portuaires	Pilote : Rev 3
Constituer une enquête statistique annuelle relative au comportement logistique des opérateurs en France	Pilote : DSEE et DGITM

Valoriser la sécurité et la sûreté des biens et des marchandises comme un atout générant de la valeur ajoutée pour les chargeurs

Développer un label sécurité de tous les ports de l'axe Nord	Pilote : préfet de région
--	----------------------------------

Analyser les coûts et les gains liés au renforcement de la sécurité portuaire ainsi que les partages envisageables avec des acteurs privés pour compléter l'offre publique

Pilote : préfet de région

Évaluer les moyens qu'il serait opportun de mettre en œuvre et les outils à développer pour améliorer la sécurité fluviale

Pilote : Gendarmerie

5. METTRE EN PLACE UN TRAVAIL DE COOPÉRATION ENTRE L'AXE NORD ET L'AXE SEINE

Mettre en place des coopérations entre les ports suivies dans le cadre des instances de pilotage de la façade maritime

Faciliter la prise en compte des enjeux du Brexit à l'échelle des axes Nord et Seine

Pilote : douanes, Norlink Ports et HAROPA

Partager les bonnes pratiques de politique de dragage

Pilote : Norlink Ports et HAROPA
Support : VNF

Partager les stratégies de développement du GNL et des stations multi-énergies pour les navires maritimes et les bateaux fluviaux

Pilote : Norlink Ports et HAROPA

Mettre en place un pilotage entre les axes Seine et du Nord pour décarboner les transports terrestres

Pérenniser les réunions d'échange entre les préfets de l'axe Nord et l'axe Seine

préfets de région et d'axe

Élaborer une stratégie partagée de modernisation et de développement des terminaux de combiné à l'échelle des régions Normandie, Île-de-France, Hauts-de-France et Grand Est

Pilotes : délégations axe Nord et Seine
GPMD, Norlink Ports et HAROPA, CCI

Mettre en place une plateforme partagée de recherche pour bien appréhender les évolutions liées au Canal Seine-Nord Europe et à la révolution numérique à l'œuvre

Pilote : délégation axe Nord et Seine - Norlink Ports et HAROPA, SCSNE

Travailler à l'avenir de la batellerie à l'échelle de l'interaxe

Pilote : Mission de M. Philizot
support délégation axe Nord, VNF, Consortium fluvial

Préparer l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe

Mener des études pour mesurer l'impact et préparer l'arrivée du Canal Seine-Nord Europe

Pilote : délégations axe Nord et Seine -
Supports : VNF, Norlink Ports, HAROPA, SCSNE, CCI, Région