

DÉLÉGATION GÉNÉRALE AU DÉVELOPPEMENT DE L'AXE NORD



PLAN D'ACTION 2026

CCILAN du 27 Novembre 2025

PRÉAMBULE

L'article L 5312-12 du code des transports dispose: « *lorsqu'il n'existe pas de grand port fluvio-maritime, pour assurer la cohérence des actions d'un ou de plusieurs grands ports maritimes, et le cas échéant, de ports fluviaux s'inscrivant dans un même ensemble géographique, un conseil de coordination interportuaire associant les représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures peut être créé* ». Le Conseil de coordination interportuaire de l'axe Nord (CCILAN) a donc été institué à cet effet en 2019.

Il adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissements et de promotion des ports qui y sont représentés, dans le but d'élaborer des positions communes par façade sur les enjeux nationaux et européens.

Le mandat des membres du conseil a été renouvelé en vue de la réunion du 28 novembre 2025.

Retour sur l'année passée

Les ports des Hauts-de-France ont réalisé un trafic portuaire de 90,5 Mt en 2024, soit 29 % des parts de marché nationales. Les performances du port de Dunkerque (46 Mt en 2024) et de Boulogne - Calais (44,5 Mt en 2024) permettent aux Hauts-de-France d'être la plus importante région portuaire française pour la seconde année consécutive.

Les trafics de Getlink (1,2 M d'unités de fret en 2024 ce qui correspond à une estimation de 27 Mt de fret supplémentaire qui traversent la mer depuis les Hauts-de-France) pourraient être ajoutés à ce total ce qui consoliderait encore cette hiérarchie.

Le grand port maritime de Dunkerque a finalisé son projet stratégique pour 2025 – 2029 avec l'ambition d'entamer un nouveau cycle de croissance du commerce maritime durable, d'appuyer la transition écologique des opérateurs maritimes et des industriels actuels et futurs, de massifier les flux logistiques et d'accélérer le report modal vers le fer et le fluvial ainsi que de devenir un moteur de la décarbonation du territoire en advenant le 1er hub énergétique européen. Le chantier du doublement du terminal à conteneurs est engagé (livraison prévue mi-2028) de même que la création d'un terminal de ferroutage sur le port Ouest (ouverture annoncée début 2026).

Pour le port décentralisé de Boulogne Calais, l'activité transmanche reste soutenue à Calais avec une progression régulière du trafic de remorques non accompagnées, 46 000 en 2024 pour Viiia soit une augmentation de 10 % portée notamment la ligne Calais – le Boulou. Sur trois remorques transportées aujourd'hui par le train en France, une a pour origine ou destination Calais. Le chantier inscrit au contrat de plan État – Région d'augmentation de la capacité du raccordement au réseau ferré national (projet voie mère de Calais) dont la livraison est prévue en 2028, permettra d'amplifier cette tendance.

Boulogne-sur-Mer a connu une année record en 2024 avec 93 M€ de ventes enregistrées sous criée (+4%) et 33 000 tonnes débarquées ce qui en fait le premier port de pêche national. Au-delà, 300 000 tonnes de produits de la mer ont été transformées à Boulogne-sur-Mer par 230 entreprises générant un chiffre d'affaires de 2 Md€.

Ces développements sont soutenus par d'importants investissements publics dans les infrastructures de transport des Hauts-de-France. La mise au grand gabarit fluvial du réseau Seine-Escaut doit intervenir en 2028 sur le bassin de l'Escaut (incluant le Nord-Pas-de-Calais) à la suite notamment des travaux d'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle dont l'achèvement est prévu fin 2025.

Les travaux de construction du canal Seine-Nord Europe se sont poursuivis en 2024 avec la fin du rescindement de l'Oise et des rétablissements routiers induits et l'engagement de la construction de l'écluse de Montmacq (Oise). La mise en service est désormais prévue en 2032.

Les défis à venir à horizon 2030

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

Les actions de promotion et de sensibilisation des acteurs institutionnels et associatifs doivent déboucher sur des actions ciblées à destination des chargeurs pour qu'ils utilisent les ports maritimes et les plateformes multimodales de la région. Il appartient au secteur privé de développer des offres multimodales compétitives et facilement accessibles pour tirer le meilleur parti des investissements en cours dans le développement des infrastructures.

La mise au grand gabarit du réseau Seine-Escaut est une opportunité majeure dans les réflexions RSE des entreprises, mais aussi dans les stratégies de développement des gestionnaires d'infrastructures de transport de la région et des collectivités territoriales. La directive régionale d'aménagement du Canal-Seine-Nord adoptée 9 octobre 2025 par le conseil régional donne un cadre de référence aux aménageurs publics et privés pour exploiter au mieux le potentiel de développement ouvert par Seine-Escaut sur ce tronçon.

Les indicateurs plus particulièrement suivis

Afin de mesurer le développement de l'axe Nord et l'évolution de la part du report modal, le CCILAN suit particulièrement les 6 indicateurs suivants :

- le nombre d'EVP traités par le GPMD à destination de son hinterland (436 000 EVP fin 2024 soit +3 % par rapport à 2023 et +81 % par rapport à 2015). L'orientation reste favorable en 2025 avec 341 495 EVP à destination de l'hinterland fin septembre (+6 % par rapport à la période comparable en 2024) ;
- tonnages vracs sortant du port du GPMD sur les modes fer, fluvial et routier ;
- la part modale du transport ferroviaire dans le transport de marchandises dans la région en Mt ;
- la part modale du transport fluvial dans le transport de marchandises dans la région en Mt ;
- le nombre d'EVP traités par les principaux ports maritimes et intérieurs de la région et la part du report modal pour chacun ;
- les flux d'UTI transmanche traités par les ports (et Getlink) des Hauts-de-France : 3,47 millions d'UTI en 2024, quasiment-stable par rapport à 2023.
- les traversées par le Déroit représentent 58 % du trafic transmanche en 2024.

Table des matières

PRÉAMBULE	2
PRINCIPALES RÉALISATIONS 2025	4
FICHES THÉMATIQUES PAR ACTIONS	8
Axe Promotion et connaissance	9
ACTION 1 Promouvoir l'axe Nord et le futur réseau Seine-Escaut.....	9
ACTION 2 Développement opérationnel et logistique pour les produits de l'halieutique.....	10
ACTION 3 Explorer l'intérêt de l'axe nord pour les mobilités militaires	11
Axe Intermodalité	12
ACTION 4 Améliorer l'offre ferroviaire	12
ACTION 5 Améliorer l'offre fluviale	13
ACTION 6 Renforcer l'attractivité des métiers du fluvial	14
ACTION 7 Identifier les plateformes multimodales à développer	15
ACTION 8 Poursuivre la caractérisation du foncier à haut potentiel de report modal en vue de réaliser un schéma des implantations logistiques des Hauts-de-France	16
Axe Environnement	17
ACTION 9 Décarbonation des liaisons maritimes transmanche	17
ACTION 10 Promouvoir le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut	18
ACTION 11 Accompagnement environnemental du développement portuaire des Hauts-de-France.....	19
ACTION 12 Réalisation d'une action de recherche sur la thématique de la résilience et de l'impact du changement climatique sur les ports des Hauts-de-France.....	20
ACTION 13 Inscrire la communauté portuaire dans la démarche « Rev3 »	21
Axe Numérique	22
ACTION 14 Fluidité des contrôles portuaires	22
ACTION 15 Intégration numérique de l'axe Nord	23
ANNEXE I : Résumé du plan d'action 2026.....	25
ANNEXE II : Bilan synthétique du plan d'action 2025	28

PRINCIPALES RÉALISATIONS 2025

Le bilan du plan d'action 2025 est présenté de manière synthétique en annexe II.

- L'engagement de coopérations entre les ports maritimes des Hauts-de-France : une réflexion a été menée dans le cadre de l'axe Nord entre les ports de Boulogne-sur-Mer – Calais, Dunkerque et la région des Hauts-de-France. Cinq axes de développement ou de mutualisation des ressources ont été identifiés : l'électrification des liaisons transmanche, le développement opérationnel et logistique pour les produits de l'halieutique, l'accompagnement environnemental du développement portuaire des Hauts-de-France, la coopération sur des sujets régaliens et le développement d'actions d'influence nationales et internationales, en liaison avec Norlink.

- L'engagement de coopérations territoriales pour organiser le développement logistique et le report modal : des travaux ont été conduits sur ces sujets par les services de l'État et ceux du conseil régional avec les collectivités locales et les acteurs privés de l'Oise. Ils ont débouché sur la présentation le 7 novembre dernier à l'occasion d'une conférence départementale, d'un diagnostic départemental des implantations logistiques dans l'Oise, d'une première cartographie des parcelles propices au report modal et d'une feuille de route pour le développement du transport fluvial.

Les travaux d'identification du foncier propices au report modal ont été engagés dans la Somme. Ils vont se poursuivre avec l'objectif inscrit par le conseil régional dans son schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de réaliser un schéma régional des implantations logistiques préférentielles. Ces travaux doivent permettre d'identifier notamment des sites stratégiques pour le report modal, avec les perspectives de développement ouvertes par le projet Seine-Escaut.

- Une étude sur l'intérêt des chargeurs pour le transport fluvial a enfin été conduite sur le périmètre de la métropole européenne de Lille (MEL) en lien avec cet établissement public de coopération intercommunale, VNF, Port de Lille et Norlink. 379 entreprises ont été sondées. 63 répondants ont indiqué être prêts à reporter des flux vers la voie d'eau. Les différentes administrations et opérateurs publics impliqués sur le périmètre de la métropole vont les accompagner pour envisager ce report.
- Le renforcement des collectifs public – privé au service du développement portuaire et logistique s'est poursuivi en 2025 avec le soutien de la Banque des territoires qui a mobilisé un prestataire pour détailler des cas d'usage pour renforcer l'intégration numérique de l'axe nord. Un groupe de travail entre les principaux professionnels portuaires et logistiques de la région a été mis en place dans ce cadre et continuera à être animé par Norlink et par la DGDAN pour développer les coopérations et les projets.
- Un groupe de travail a également été mis en place par Norlink pour réaliser un schéma d'avitaillement en carburants alternatifs pour le fluvial. Les travaux conduits en 2025 ont permis de réaliser un état des lieux structuré de la situation dans les Hauts-de-France : constitution d'une base de données des unités fluviales du bassin, état de l'art des carburants alternatifs disponibles, cartographie des points d'avitaillement existants et projetés, dispositifs de financement existant. Cette base de travail doit maintenant permettre de finaliser un schéma d'avitaillement en lien étroit avec les partenaires des autres régions concernées par le projet Seine-Escaut.
- Une étude a enfin été conduite par le pôle d'excellence régionale Euralogistic sur les flux de 50 grands chargeurs industriels de la région. Ce travail, restitué à l'occasion d'un webinaire associant une vingtaine de chargeurs doit contribuer à orienter les actions conduites dans le cadre de l'axe Nord au plus près des attentes des chargeurs. Le rapport d'analyse des résultats rédigés par Euralogistic et les données collectées dans le cadre de ce travail donnent une base pour faire progresser les actions en faveur du développement portuaire et logistique.
- Plusieurs événements ont été organisés en 2025. En avril, le séminaire annuel de l'axe Nord s'est tenu au port de Lille sur le thème de « la place du syndicat mixte des ports intérieurs du canal Seine-Nord Europe dans l'axe Nord », occasion de présenter et de débattre des modèles portuaires existant dans les Hauts-de-France avec des élus de cette structure.

Le Norlink day a été organisé le 15 octobre, pour la première fois en dehors des Hauts-de-France, à Paris pour aller à la rencontre des écosystèmes transports et logistique de l'Île-de-France et de la Normandie en se concentrant sur un thème : le Canal Seine Nord comme trait d'union stratégique entre les régions.

Le 18 novembre dernier s'est tenue la seconde conférence régionale de la logistique des Hauts-de-France centrée sur la trajectoire du secteur dans le cadre de la planification écologique. L'événement a réuni plus de 300 professionnels et institutionnels.

LE PLAN D'ACTION 2026

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

Plusieurs éléments et constats fondent cette démarche :

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

Le doublement du terminal conteneur du grand port maritime de Dunkerque en 2028 et la mise à grand gabarit progressive d'ici à 2032 du réseau fluvial Seine-Escaut constituent des opportunités majeures d'attractivité et de développement. L'enjeu est de garantir, voire d'anticiper sur ces échéances pour capter de nouveaux marchés et développer les ports maritimes et les plateformes multimodales de l'axe Nord.

Les 15 actions visent à promouvoir un système Hauts-de-France connecté et interopérable, exemplaire en matière environnementale et offrant une disponibilité capacitaire importante en faveur du report modal sans négliger désormais leur potentiel pour les mobilités militaires, sujet d'attention croissante compte-tenu du contexte international¹.

Elles s'inscrivent principalement dans l'approfondissement d'actions initiées entre 2023 et 2025 et poursuivent deux objectifs stratégiques :

- la préparation du système logistique et de transport régional au déploiement de Seine-Escaut : cet objectif est partagé avec l'axe Seine (délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine et HAROPA). Il se décline dans plusieurs actions comme la préparation d'un schéma d'avitaillement fluvial, la réalisation d'une étude régionale pour assurer la montée en puissance des terminaux combinés et le travail engagé par le conseil régional avec l'appui de la DGDAN pour identifier le foncier stratégique. Norlink contribuera activement à cet objectif en travaillant au renforcement de l'attractivité des métiers du fluvial et à la promotion, y compris à l'international, des infrastructures et des services de transport et de logistique des Hauts-de-France.
- L'approfondissement des coopérations entre les ports maritimes des Hauts-de-France : les cinq thèmes identifiés (cf. *supra*) seront approfondis en 2026.

¹ Source stratégie UE et/ou nationale.

Les 15 actions du plan d'action 2026 pour le développement de l'axe Nord :

AXES	ACTIONS	PORTEURS
PROMOTION ET CONNAISSANCE		
1	Promouvoir l'axe Nord	Préfecture de région (conseiller diplomatique auprès du préfet ; SGAR ; DGDAN) / NORLINK / Ports maritimes
2	Développement opérationnel et logistique pour les produits de l'halieutique	Ports maritimes
3	Explorer l'intérêt de l'axe Nord pour les mobilités militaires	DGDAN
INTERMODALITÉ		
4	Améliorer l'offre ferroviaire	SNCF réseau
5	Améliorer l'offre fluviale	VNF
6	Renforcer l'attractivité des métiers du fluvial	Norlink
7	Identifier les plateformes multimodales à développer	DREAL
8	Poursuivre la caractérisation du foncier à haut potentiel de report modal en vue de réaliser un schéma des implantations logistiques des Hauts-de-France	CRHDF/DGDAN
9	Inscrire la communauté portuaire dans la démarche Rev3	NORLINK/CR HD/CCIR
ENVIRONNEMENT		
10	Décarbonation des lignes maritimes transmanche	Ports maritimes
11	Promouvoir le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut	VNF / DIDVS / DGDAN / Norlink
12	Accompagnement environnemental du développement portuaire régional	Ports maritimes
13	Réalisation d'un travail de recherche sur le thème de la résilience des ports	CRHDF / DGDAN / DGITM
NUMÉRIQUE		
14	Fluidité des contrôles portuaires	DGDAN
15	Intégration numérique de l'axe nord	NORLINK / DGDAN

FICHES THÉMATIQUES PAR ACTIONS

Axe Promotion et connaissance

ACTION 1

Promouvoir l'axe Nord et le futur réseau Seine-Escaut

La réalisation d'un produit commercial et marketing en 2024 doit servir de base à la promotion du système portuaire et logistique des Hauts-de-France.

Pour 2026, cet effort de promotion passera notamment par :

- le développement d'actions d'influence nationales et internationales : établir et porter des positions communes aux ports maritimes des Hauts-de-France ; organiser l'accueil de délégations pour promouvoir les ports de la Côte d'Opale.
- la mobilisation des services de développement économique des ambassades pour assurer le relais de la promotion des Hauts-de-France. Les réseaux diplomatiques français à l'étranger peuvent contribuer à la sensibilisation d'acteurs. L'action vise à s'appuyer sur ces relais pour développer un réseau d'influenceurs à même de promouvoir le système de transport et de logistique des Hauts-de-France.
- Mobiliser les acteurs des régions Normandie, Île-de-France et Haut-de-France en vue de la mise à grand gabarit fluvial du réseau Seine-Escaut : le contrat de plan interrégional Etat – région (CPIER) de la Vallée de la Seine a financé une étude pour identifier les opportunités stratégiques du projet Seine-Escaut pour les acteurs de l'axe Seine. Ces travaux ont été restitués le 24 octobre 2025. Ils concluent notamment à l'intérêt d'entamer de premières coopérations avec les acteurs des Hauts-de-France. A cette fin, Seine-Port Union envisage d'organiser un événement InfluenSeine à Compiègne à la fin du premier semestre 2026 pour sensibiliser les acteurs publics et privés de la Seine au projet Seine-Escaut.
- Le développement d'une approche par filière : rédaction d'un guide du report modal par filière en commençant par l'agro-alimentaire.

<i>Pilotes</i>	Préfecture de région (conseiller diplomatique auprès du préfet ; SGAR ; DGDAN) / NORLINK / Ports maritimes
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Développement d'actions d'influence (Ports maritimes des Hauts-de-France) • Mobilisation des ambassades (préfecture de région) • Organisation événement InfluenSeine (DIVDS/Société du canal) • Rédaction d'un guide du report modal par filière (Norlink)
<i>Calendrier</i>	Année 2026.

ACTION 2

Développement opérationnel et logistique pour les produits de l'halieutique

La zone industrialo-portuaire de Capécure représente dans le milieu de l'halieutique la place de marché majeure en Europe. Plus de 200 entreprises de la filière y sont implantées, attirées par la force du réseau qu'elles constituent, sa capacité d'entreposage frigorifique et sa logistique de distribution ultra performante.

De nombreux investissements structurants sont annoncés par le port lui-même (réalisation notamment d'un programme de démantèlement de friches industrielles pour ouvrir 7000 m² à des aménagements nouveaux) et par des investisseurs privés.

Ces activités sont créatrices de valeur pour le territoire et contribuent à la souveraineté alimentaire nationale. Elles bénéficient de leur intégration dans le hub portuaire des Hauts-de-France et contribuent en retour à son développement avec notamment :

- des flux d'importation transmanche (via le Tunnel sous la Manche notamment). La création de nouvelles liaisons ferry (Ecosse, Scandinavie...) est susceptible d'améliorer les chaînes logistiques de Capécure ;
- le développement des flux transocéaniques à Dunkerque pour alimenter Capécure. Les flux de produits halieutiques conteneurisés connaissent depuis une dizaine d'années un développement croissant sur le port de Dunkerque à la faveur de la levée de freins réglementaires ou fiscaux (mise en place de l'auto-liquidation de la TVA, suppression de la taxe parafiscale sur les produits de la mer) et du développement d'une offre maritime et de stockage adaptée aux besoins de la place bouloonnaise.

Cette démarche s'inscrit dans une recherche de complémentarité entre le Port de Boulogne-Calais et celui de Dunkerque.

<i>Pilotes</i>	Ports maritimes, CAB
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none">• affinement de la connaissance des flux alimentant Capécure (SEPD, CAB, DGDAN)• renforcement de l'effort promotionnel par l'organisation de rendez-vous d'affaires et le développement d'une communication ciblée (SEPD, GPMD, Getlink, Norlink)• étude sur le potentiel de connexions fluvio-maritimes entre le GPMD et Boulogne-sur-Mer
<i>Calendrier</i>	2026

ACTION 3

Explorer l'intérêt de l'axe nord pour les mobilités militaires

Les tensions géostratégiques croissantes sur le continent européen ont entraîné un regain d'intérêt des pouvoirs publics nationaux et des institutions communautaires pour le sujet de la mobilité des forces armées sur le territoire européen.

Dans son budget pour 2021 – 2027, l'Union européenne a pour la première fois consacré un financement spécifique à des projets d'infrastructures de transport à double usage (militaire et civil). Elle a ensuite adopté un second plan d'action sur le sujet en 2022.

Cette politique européenne a fait l'objet d'une évaluation par la Cour des comptes européenne dans un rapport spécial n°04/2205 sur « la mobilité militaire de l'Union – les défauts de conception et les obstacles rencontrés ralentissent la progression ». La Cour relève que l'Union européenne pourrait exploiter le potentiel des fonds qu'elle consacre actuellement au transport civil pour éliminer les goulets d'étranglement en matière de mobilité militaire.

Des travaux d'identification de tels goulets d'étranglement ont été engagés sous le pilotage du ministère des armées et de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM). Les enjeux de ces travaux sont importants dans les Hauts-de-France compte-tenu de la situation géographique de cette région à proximité immédiate du Royaume-Uni et au coeur du Nord-Ouest de l'Europe.

Les infrastructures de transport existantes et en projet de la région présentent un fort intérêt pour les mobilités militaires. Plusieurs membres du conseil de coordination interportuaire sont mobilisés par les travaux en cours (gestionnaires de réseaux, gestionnaires de ports maritimes). Un suivi par la DREAL (mission sécurité – défense) en lien avec la DGITM sera mis en place pour assurer la bonne information de l'autorité préfectorale et la bonne cohérence des décisions d'investissement.

<i>Pilotes</i>	DGITM / DGDAN
<i>Livrables</i>	Caractériser l'utilité des infrastructures (routières, ferroviaires, fluviales et portuaires) pour les mobilités militaires
<i>Calendrier</i>	2026

Axe Intermodalité

ACTION 4

Améliorer l'offre ferroviaire

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

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

- le renforcement de la relation commerciale : avec tous les acteurs clés du marché (industriels, entreprises ferroviaires, ports, plateformes de transport combiné). Les actions engagées sur cette thématique incluent la promotion des modes alternatifs à la route (fer et fleuve) auprès des porteurs de projets industriels ou logistiques dans la région. La performance en est mesurée dans le cadre de l'enquête satisfaction annuelle de SNCF Réseau ;
- L'amélioration de la qualité des sillons attribués au fret : cette amélioration est le fruit d'un travail engagé depuis 2021 au sein de la sphère horaire de SNCF Réseau (déploiement d'un nouvel outil de commande des sillons, formation des horaristes, évolution des processus d'attribution de la capacité pour les travaux afin de mieux concilier les enjeux industriels liés à la régénération du réseau et la préservation des plans de transport des entreprises ferroviaires ...). Une nouvelle étape sera franchie en 2028 avec la mise en application du Plan d'Exploitation de Référence (PER) Lignes Classiques Nord 2028. Publié par SNCF Réseau au début de l'été 2025, il intègre des « tubes capacitaires » garantissant un socle de sillons de qualité pour le fret sur les axes majeurs, par exemple sur l'artère Nord-Est ;
- L'amélioration de la régularité des trains de fret : par le déploiement en HDF de la démarche nationale d'amélioration continue H00 Système dont l'objectif est l'amélioration de la régularité des trains de fret au niveau national avec un focus sur l'amélioration de leur ponctualité origine. La nouvelle organisation interne de SNCF Réseau qui sera mise en œuvre en HDF en 2026 prévoit par ailleurs un renforcement du suivi de la régularité des trains de fret avec la désignation de responsables de la robustesse des sillons long parcours ;
- La facilitation du parcours client : grâce au numérique avec la création d'un espace client unique qui permet à tout demandeur de capacité d'accéder aux différents flux de données liés notamment aux commandes de sillons y compris en dernière minute ; de demander de la capacité sur les voies de service ; ou encore de suivre la circulation de ses trains. Une feuille de route spécifique prévoit des améliorations successives d'ici 2030 ;
- la performance des éléments d'infrastructure indispensables à la préservation et au développement du fret : avec la poursuite et la préservation des faisceaux majeurs de voies de service fret comme Somain, Tergnier et Grande-Synthe ou encore de poursuivre la recherche de solutions pour sauvegarder les lignes capillaires de fret en partenariat avec l'État, le conseil régional et les industriels.

<i>Pilotes</i>	SNCF réseau
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Qualité des sillons attribués au fret ; • Régularité des trains de fret et ponctualité origine au départ des sites majeurs en HDF ; • Plans d'exploitation de référence incluant des tubes capacitaires pour le fret sur les axes majeurs de flux de marchandises ; • Investissements sur les éléments d'infrastructure nécessaires à la préservation et au développement du fret. • Organisation en 2026 d'un événement RégioFret dans les Hauts-de-France programmé le 30 avril 2026 en partenariat avec Norlink au Palais des Congrès de Lille.
<i>Calendrier</i>	CCILAN fin 2026.

ACTION 5

Améliorer l'offre fluviale

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

Pour les Hauts-de-France, le bassin du Nord et du Pas-de-Calais gère 676 km de voies navigables, dont 271 km à grand gabarit, pour un transport estimé de marchandises de l'ordre de 8 Md€ en 2021. L'ambition affichée pour 2032 est de multiplier par 2 les volumes transportés par le fret fluvial et par 3 les retombées économiques pour les territoires.

Actions possibles :

- Accompagner les entreprises vers la voie d'eau en mobilisant les différents leviers : PARM, programme Remove ;
- téléconduite des écluses à grand gabarit du Nord-Pas de Calais, accroissement mesuré de l'offre de service avant le déploiement total de la téléconduite ;
- Accompagnement de la préfecture de l'Oise dans sa feuille de route pour le développement du transport fluvial ;
- Mobilisation des chargeurs de la métropole européenne de Lille pour développer le transport fluvial.

Indicateurs :

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

<i>Pilotes</i>	VNF – Ports de Lille - MEL
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none">• Bilan annuel des indicateurs de suivi quant aux activités de prospections ;• Bilan annuel des entreprises ayant sollicité des aides au report modal et s'étant converties ;• Évolution de l'offre de service ;• Avancement du déploiement de la téléconduite ;• Retex des politiques commerciales à destination du développement de la voie d'eau pour les 2 bassins de la région Hauts-de-France.• Accompagnement de la préfecture de l'Oise (DT Bassin de la Seine)• accompagnement des chargeurs de la MEL (en lien avec Ports de Lille et la MEL)
<i>Calendrier</i>	CCILAN fin 2026.

ACTION 6

Renforcer l'attractivité des métiers du fluvial

Les travaux lancés par le ministère des transports pour rédiger une stratégie nationale fluviale ont mis en évidence les enjeux d'attractivité et de recrutement de la profession batelière.

En parallèle, une étude (« livre blanc ») conduite par l'association Norlink en 2024 est venue confirmer ce constat et souligner l'importance des besoins dans les Hauts-de-France (âge moyen des professionnels élevé ; fortes hausses de trafics anticipées avec la mise au grand gabarit Seine-Escaut, concurrence des armements étrangers).

Pour répondre à ces enjeux, Norlink a mené de nombreuses actions en 2025,

- Promotion de la filière et du multimodal : organisation d'un événement à destination d'étudiants (13 novembre, focus fluvial) ; formation au transport multimodal d'étudiants en BTS GTLA (2025 – 2026, lycée Fernand Darchicourt à Hénin Beaumont et Pierre Mendès-France à Péronne) ; sensibilisation de professeurs au report modal ;
- Promotion des métiers de l'offre fluvial : interventions dans des événements d'orientation professionnelle (nuits de l'orientation ; Proch'orientation) ; réalisation d'une enquête flash auprès des bateliers des Hauts-de-France pour identifier les enjeux clé de la filière ; constitution d'une base de données recensant les bateliers des Hauts-de-France ;
- Soutien à la batellerie : actions de financement et d'aide au fluvial, publication d'un livre blanc sur les professionnels du transport fluvial ;
- Études et ateliers techniques : étude régionale sur les besoins du transport fluvial.

Cette action, identifiée comme stratégique dans la perspective du déploiement de chantier de mise à grand gabarit Seine-Escaut, va se poursuivre en 2026, avec,

- La promotion du transport fluvial auprès d'étudiants ou de jeunes professionnels ;
- L'approfondissement par Norlink du diagnostic posé dans son livre blanc ;
- l'examen d'une relocalisation du Centre National de Formation des apprentis à la navigation intérieure sur le bassin Seine-Escaut, selon la démarche engagée par E2F, les 3 chambres de commerce et d'industrie concernées par Seine-Escaut et l'OPCO mobilité à l'occasion du Norlink day le 15 octobre 2025.

<i>Pilotes</i>	NORLINK (en lien avec E2F)
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none">• Actions en faveur de l'attractivité des métiers du transport fluvial.• Actions de promotion à destination notamment des jeunes.• Approfondissement du diagnostic posé par le livre blanc (réalisation d'une étude APREC).• Réflexions pour l'implantation d'un centre de formation dans les Hauts-de-France.
<i>Calendrier</i>	CCILAN 2026

ACTION 7

Identifier les plateformes multimodales à développer

Les différentes stratégies nationales bas carbone du 21 avril 2020, portuaire du 22 janvier 2021, de développement du fret ferroviaire (SNDF) du 18 mars 2022 et fluviale lancée le 16 février 2024 - visent à accroître la part des modes de transports massifiés et à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 (à l'exception du transport aérien domestique). Les objectifs, repris et partagés des acteurs du secteur, prévoient notamment d'accroître de 30% la part de ces modes dans les pré- et post-acheminements portuaires, à horizon 2030, de passer de 60 à 80% la part du fret conteneurisé à destination ou en provenance de la France, de remobiliser le réseau fluvial et amplifier la dynamique des ports intérieurs et de doubler de la part modale du fret ferroviaire : 18% en 2030 (soit 60 Mds T.Km) et 25% d'ici 2050.

La mesure 46 de la SNDF en particulier vient requestionner les potentiels de croissance du fret ferroviaire autour du développement des infrastructures, des capacités et des investissements. Elle se traduit par la conduite, depuis fin 2023, d'une étude de schéma directeur national du transport combiné publiée le 24 octobre 2024.

Le schéma directeur du transport combiné prévoit une forte augmentation du transport combiné dans les Hauts-de-France à l'horizon 2032 et identifie le besoin d'y créer 3 nouveaux terminaux (avec l'hypothèse d'une capacité de 45 000 manutentions par an par terminal) d'ici à 2032. Ces projets viennent en complément de deux projets de développement déjà programmés : l'extension du terminal ferroviaire de Douges ; la création d'un terminal intermodal sur le GPMD prévue en mars 2026.

S'agissant du besoin de création de nouveaux terminaux dans les Hauts-de-France, l'étude précise que « leur localisation précise doit être arbitrée au niveau local en fonction des projets préexistants et des enjeux propres du Canal Seine Nord Europe et aux spécificités propres à une zone nord des Hauts-de-France et à une zone en bordure de l'Île-de-France ».

L'objet de cette action est donc de proposer une déclinaison régionale visant à offrir à l'échelle des Hauts-de-France un ensemble de solutions pour augmenter davantage la part modale des modes massifiés et à définir une stratégie et un plan d'actions pour l'implantation et le développement des terminaux de transports combinés dans les Hauts-de-France aux horizons 2030, 2040, 2050.

Elle sera réalisée en association avec les acteurs institutionnels et privés de la filière, en cohérence avec le cadre déjà donné par le contrat de plan État-Région pour la période 2023-2027.

L'année 2025 a permis de recruter le prestataire en charge de ce travail qui sera structurant pour la région. Les travaux vont débuter fin 2025 et se dérouleront en 2026. L'objectif est d'identifier des sites préférentiels d'implantations de nouveaux terminaux de transport combiné et de décrire leurs conditions possibles de réalisation.

Pilotes	DREAL HDF
Livrables	<ul style="list-style-type: none">Schéma d'identification de futurs sites multimodaux.
Calendrier	Lancement de l'étude fin 2025. Réalisation courant 2026

ACTION 8

Poursuivre la caractérisation du foncier à haut potentiel de report modal en vue de réaliser un schéma des implantations logistiques des Hauts-de-France

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

Il s'agit :

- d'assurer des disponibilités foncières pour l'implantation de nouvelles activités économiques (ambition de réindustrialisation) ;
- d'optimiser l'implantation de ces activités dans une double ambition de sobriété foncière et de développement des transports massifiés.

Ces objectifs sont inscrits dans le schéma régional de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ainsi que dans la stratégie de développement économique du conseil régional des Hauts-de-France.

La version du SRADDET révisée le 21 novembre 2024 précise ainsi que : « *la question foncière jouera un rôle particulièrement important afin de garantir une montée en puissance du hub logistique des Hauts-de-France, que ce soit pour préserver l'accès à la voie d'eau ou pour préserver des espaces en vue des projets d'extension des ports ou plateformes ferroviaires² ».*

Le conseil régional s'est engagé avec l'appui de l'État dans une démarche pour mieux identifier et mobiliser le foncier économique dans une logique de promotion du report modal.

Un premier travail d'identification du foncier bord à voie d'eau et à voie ferrée a été effectué en 2021 et 2022 dans le cadre de l'axe Nord par les agences d'urbanisme des Hauts-de-France. Les données collectées dans ce cadre ont été versées dans Géo2France, le système d'information géographique partagé des Hauts-de-France. Ce travail a été approfondi en 2023 dans l'Oise pour le foncier bord à voie d'eau ainsi que sur la métropole européenne de Lille à compter de début 2024.

À partir d'octobre 2024, le conseil régional a engagé en lien avec la préfecture de l'Oise et la DGDAN un travail d'identification du foncier économique le plus propice au report modal dans l'Oise. Cette démarche a été conduite dans le courant de l'année 2025 en lien avec les professionnels du transport et de la logistique, les intercommunalités et les acteurs des SCOT de l'Oise. Il a fait l'objet d'une restitution le 6 novembre 2025 avec la présentation de sites propices au développement du report modal.

Un travail de recensement similaire a été engagé dans la Somme fin 2025, il sera poursuivi en 2026 sur les autres départements (Pas-de-Calais, Nord, Aisne). L'objectif pour le conseil régional est, au terme de cette cartographie, de proposer un schéma régional des implantations logistiques préférentielles.

<i>Pilotes</i>	CR HDF / DGDAN
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none">• Organisation de conférences départementales fret et logistique, suivies d'ateliers avec les territoires (SCOT et EPCI) pour la caractérisation du foncier à haut potentiel de report modal dans le Pas-de-Calais, le Nord et l'Aisne ;• Cartographie du foncier à haut potentiel de report modal dans l'outil Géo2France.
<i>Calendrier</i>	Année 2026

²SRADDET Hauts-de-France, version révisée en novembre 2024, rapport des objectifs p.72.

Axe Environnement

ACTION 9

Décarbonation des liaisons maritimes transmanche

En 2023 puis en 2024, l'opérateur P&O ferries a déployé deux ferries hybrides diesel-électrique (le P&O Pioneer et le P&O Liberté) sur la liaison entre Calais et Douvres. L'opérateur DFDS a pour sa part annoncé le 13 mai 2024 à l'occasion d'un sommet Choose France le renouvellement de sa flotte transmanche (trois à Calais et trois à Dunkerque) par des navires à propulsion électrique à l'horizon 2035, dont deux dès 2030.

Dans ce contexte, la société d'exploitation des ports du détroit (SEPD) et le grand port maritime de Dunkerque (GPMD) ont engagé une coopération dont le but est d'atteindre la neutralité carbone de leurs liaisons Transmanche d'ici 2035 et afin de répondre aux obligations européennes posées en matière de l'électrification.

Cette démarche s'est concrétisée par la signature en octobre 2025 d'un accord de coopération entre la SEPD et le GPMD pour développer d'ici 2030 des équipements de recharge interopérables entre les ferries opérant dans les ports de Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque. La SEPD et le GPMD se rapprocheront des gestionnaires du port de Douvres pour lui proposer de s'associer à la démarche.

Le travail engagé consistera à définir conjointement les exigences techniques des infrastructures et équipements de recharge rapide en tenant compte des besoins en alimentation électrique des ferries exploités par les compagnies maritimes présentes sur les trois ports. Ce travail sera conduit en lien avec les compagnies maritimes afin de s'assurer de l'adéquation des futurs navires aux infrastructures en développement.

Il pourra ensuite déboucher sur des démarches mutualisées d'achats et de recherches de financements.

<i>Pilotes</i>	Ports maritimes
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none">• Définition des exigences techniques des infrastructures et équipements de recharge rapide
<i>Calendrier</i>	2026

ACTION 10

Promouvoir le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut

Le plan d'action 2025 pour le développement de l'axe Nord prévoyait le lancement d'une réflexion pilotée par Norlink en partenariat avec VNF pour élaborer un schéma d'avitaillement en carburants à faibles émissions sur l'axe Nord (action n°2).

Cette réflexion s'inscrit dans le cadre de la création de la liaison à grand gabarit fluvial « Seine-Escaut » en effet,

- la décision d'exécution 2024/1888 de la Commission européenne programme « *l'élaboration d'un cadre stratégique, coordonné entre les différentes parties, afin de promouvoir le déploiement complet d'une infrastructure pour carburants alternatifs sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut, conformément aux cadres d'action nationaux présentés par la Belgique et la France dans le cadre de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil, d'ici à décembre 2024, en vue d'une mise en œuvre progressive d'ici à décembre 2030* » ;

- les acteurs de l'axe Seine (VNF, GRT Gaz, Haropa Port et la banque des territoires) ont engagé à partir de 2021 le projet AviCAFE Seine (avitaillement en carburants à faible émissions).

Les travaux engagés en 2025 par Norlink ont associé plusieurs partenaires des Hauts-de-France (GRDF, EDF, VNF, conseil régional des Hauts-de-France et le pôle Meddée). Ils ont consisté à réaliser un état des lieux structuré pour préparer le passage du diesel vers des solutions bas carbone,

- Base de données des unités sur le bassin : constitution d'une base de données des unités du bassin (caractéristiques, puissances, années, usages) afin de cibler les priorités de modernisation ;
- État de l'art : rédaction d'un référentiel des alternatives (HVO/biodiesel, méthanol, hydrogène/PAC, batteries, hybridation, Stage V) avec avantages/contraintes, niveau de maturité et cas d'usage ;
- Cartographie : développement d'un outil cartographique recensant les points d'avitaillement/énergie existants et projetés (bornes à quai, soutage, corridors) pour planifier les déploiements ;
- Financement : recensement et mise en avant des dispositifs (PAMI, CEE, GATE/REMOVE, prêts à taux zéro Norlink) pour réduire le reste à charge et passer rapidement à l'action.

Ces travaux permettent de disposer désormais d'une vision opérationnelle combinant état des lieux, cartes d'infrastructures et plan de financement activable, afin d'enclencher des projets concrets de décarbonation sur la flotte artisanale du bassin.

L'enclenchement de cette phase opérationnelle sera favorisé par l'initiation de coopérations avec l'axe Seine et, plus largement, les partenaires du groupe européen d'intérêt économique Seine-Escaut.

<i>Pilotes</i>	VNF / DIDVS / DGDAN / Norlink
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none">• Poursuivre les travaux d'état des lieux dans les Hauts-de-France• Engager une coopération avec l'axe Seine en vue de Seine-Escaut.
<i>Calendrier</i>	2026

ACTION 11

Accompagnement environnemental du développement portuaire des Hauts-de-France

Le port de Boulogne-sur-Mer – Calais (Région Hauts-de-France), la société d'exploitation des ports du détroit (SEPD) et le grand port maritime de Dunkerque (GPMD) se sont engagés dans des politiques environnementales fortes.

Ces politiques ont pour objectif :

- d'assurer un développement durable des activités portuaires ;
- de contribuer à améliorer la connaissance de l'environnement dont il a la charge et sur lequel il intervient ;
- de gérer les espaces naturels dont le port est propriétaire.

Une stratégie d'accompagnement environnementale du développement portuaire dans les Hauts-de-France pourrait se nourrir de ces politiques environnementales et viserait à la mise en œuvre d'une coopération entre ces 3 entités. Cette coopération viserait à partager les bonnes pratiques et à définir des méthodologies communes.

Plusieurs thèmes peuvent faire l'objet de cette coopération :

- Mise en œuvre de la séquence ERC dans le cadre des projets d'aménagement : **partage des bonnes pratiques.**
- Méthodologie de dimensionnement des mesures compensatoires : **référencer un nombre réduit de méthodes de dimensionnement et opter pour une méthode pivot de référence.**
- Partage de connaissances et de retour d'expériences sur les dossiers de dérogation espèces protégées et sur la gestion des mesures compensatoires afin **de faciliter les discussions avec le CNPN ou le CRSPN et les services instructeurs.**
- Echanges autour des partenariats : Conservatoire du littoral, Chambre d'Agriculture **dans l'objectif d'identifier des partenariats communs.**
- Gestion à terre des sédiments non immergeables (station de transit, traitement à terre et valorisation) : **retour d'expérience du GPMD, identification des besoins, potentiel de mutualisation de la station existante et sur le port de Calais « expérimentation Petit port » en vue de créer une plateforme de valorisation des sédiments**
- Changement climatique : étude de vulnérabilité des ports, plan d'adaptation au changement climatique, études submersion marine, gestion du trait de côte, risque inondation continentale : **partage des connaissances et identification des problématiques communes.**
- Développement des énergies renouvelables dont marines : **partage des connaissances et identification des potentiels.**
- Suivi de la qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre : **partage des connaissances, des pratiques et des résultats et identification des mesures de réduction.**
- Suivi des nuisances acoustiques : **partage des connaissances, des pratiques et des résultats et identification des mesures de réduction.**

<i>Pilotes</i>	Ports maritimes, DGDAN, DREAL
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Réunion de groupes de travail entre les ports maritimes pour partager les expériences sur le volet environnemental de leur développement et pour initier des coopérations ; • séminaire axe Nord sur les conditions environnementales de réussite du développement portuaire des Hauts-de-France (DGAN – DREAL).
<i>Calendrier</i>	Fin du 1 ^{er} semestre pour le séminaire Axe nord.

ACTION 12

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

La stratégie nationale portuaire de 2021 identifie une priorité sur la recherche portuaire. La DGITM a constitué un groupe de travail avec le CNRS qui a produit un livre blanc en 2022 identifiant des thématiques de recherche prioritaires.

A la suite de ce premier travail, le DGITM a constitué à l'été 2023 une équipe projet avec l'objectif d'associer sur le terrain un doctorant à un port donné. Le conseil régional des Hauts-de-France a manifesté son intérêt pour cette démarche, en particulier concernant les enjeux relatifs à la résilience économique du secteur portuaire.

L'année 2024 a permis de finaliser le plan de financement (30 k€ par an sur 3 ans) en associant la DGITM, la SEPD et le conseil régional dans le cadre du soutien apporté par le ministère de l'enseignement supérieur à une convention industrielle de formation par la recherche (CIFRE).

En juin 2025, la candidature d'une doctorante a été retenue sur un projet de thèse ayant pour thème : « *la résilience portuaire maritime des Hauts-de-France - Enjeux, conditions, stratégies et extrapolation à l'échelle nationale* ». Son recrutement est porté par le conseil régional des Hauts-de-France qui finalise fin 2025 son contrat de collaboration avec le laboratoire.

Les travaux de cette thèse feront l'objet d'un rendu en 2028.

<i>Pilotes</i>	CR HDF / DGDAN
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none">• Rédiger une convention de partenariat avec les ensembles portuaires de la région afin de faciliter le travail du doctorant.• Finalisation du contrat de collaboration entre le laboratoire et le conseil régional.• 2026 / 2027 : production annuelle d'au moins une publication et participation annuelle à au moins un colloque ;• 2028 : rendu des travaux de thèse.
<i>Calendrier</i>	2026 à 2028

ACTION 13

Inscrire la communauté portuaire dans la démarche « Rev3 »

Depuis plus de dix ans, le Conseil régional des Hauts-de-France et la CCI de région portent une politique ambitieuse en faveur d'une région plus durable et plus solidaire : la dynamique REV3. Cette démarche vise à accompagner les acteurs économiques dans les transitions énergétique, écologique et sociétale nécessaires pour relever les défis de la décarbonation.

Pour la 1ère fois en 2023 – 2024, un accélérateur de projets a été porté sur une filière spécifique : le transport et la logistique. 7 projets ont été accompagnés par des partenaires publics et privés dans le cadre de l'accélérateur Rev3LAB sur le site du port de Lille. Cet ancrage dans un site et un champ d'activité donné, constituait un véritable défi pour les innovateurs à même de stimuler l'émergence et le développement de projets adaptés aux besoins de Port de Lille.

Pour approfondir la démarche, le REV3 LAB a lancé son deuxième appel à candidatures (clôture 31 décembre 2025), en positionnant Boulogne-Calais comme un site démonstrateur de la transition portuaire et un levier d'innovation pour l'ensemble du réseau NORLINK Ports, afin de favoriser l'émergence de solutions innovantes dédiées à la transition du secteur portuaire et logistique maritime.

À ce stade, les candidatures couvrent un large spectre d'innovations à impact :

- Plateforme SaaS d'automatisation de processus métiers
- Drone automatique sans pilote
- Installations photovoltaïques adaptées aux milieux maritimes et à l'autoconsommation collective
- Supervision et pilotage énergétique d'équipements
- Voirie durable en milieu maritime
- Véhicule utilitaire électrique
- Système de déshumidification économe en énergie

Ces projets témoignent du potentiel d'innovation du territoire et de l'engagement des acteurs économiques dans la transition du secteur maritime.

Partenaires mobilisés :

- Partenaire premium : EDF
- Réseau d'experts et mentors : Schneider Electric, Boulogne Développement, Nausicaá, Aquimer, Réseau Initiative, Medef, HDFID, Boulogne Port Entreprendre, IFSEA, etc.

Ces partenaires apportent leur expertise technique et leur capacité à créer des conditions d'expérimentation concrètes sur le site portuaire.

<i>Pilotes</i>	NORLINK / CR HDF / CCIR
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none">• Développer des actions sur le port de Boulogne – Calais• Identifier d'autres déploiements sur les espaces portuaires des Hauts-de-France
<i>Calendrier</i>	<ul style="list-style-type: none">• Début du programme : janvier 2026• Fin du parcours : septembre-octobre 2026

Axe Numérique

ACTION 14

Fluidité des contrôles portuaires

Les résultats des ports français ont fait l'objet d'une analyse détaillée dans l'édition 2024 de l'observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques réalisé par la DGITM. La fluidité du passage portuaire est identifiée dans ce document comme un facteur clé de compétitivité des ports français.

Ce constat s'applique tout particulièrement aux ports de Hauts-de-France, leader en Europe sur le trafic transmanche roulier.

D'importantes évolutions réglementaires en cours sont susceptibles d'affecter la fluidité du passage portuaire. Il s'agit notamment de,

- le déploiement du système d'entrée/sortie (EES) pour améliorer l'efficacité des vérifications sur les ressortissants tiers à un pays de l'espace Schengen aux frontières extérieures de ce dernier (règlement (UE) 2017/2226) : il est opérationnel depuis le 12 octobre 2025 avec une montée en progressive de 6 mois ;
- les suites données à l'accord cadre du 19 mai 2025 entre la présidence de la Commission européenne et les autorités du Royaume-Uni qui prévoit que désormais une « *grande majorité des mouvements d'animaux vivants, de produits d'origine animale, des plantes et produits de ces dernières entre la Grande-Bretagne et l'Europe devrait se faire sans certificat ni contrôle* » ;
- les réformes du dédouanement avec celles en cours de l'avant dédouanement à l'importation (nouveaux systèmes informatiques ICS2 et ANTES en cours de déploiement depuis le 1^{er} avril 2025) et celle prévue dans l'accord du conseil de l'union européenne du 27 juin de refonte du fonctionnement des services des douanes européens ;
- la mise en service prévue début 2026 du guichet unique maritime et portuaire (directrice (UE) n°2010/65 et règlement (UE) 2019/1239), plateforme numérique destinée à accompagner le renforcement des obligations déclaratives lors des escales maritimes.

Dans ce contexte, la délégation générale au développement de l'axe nord continuera d'assurer un suivi des évolutions réglementaires ou des techniques de contrôle par les administrations publiques (douanes, services d'inspection vétérinaires et phytosanitaires, police aux frontières...) pour assurer la bonne prise en compte de l'objectif de fluidité du passage portuaire.

SIVEP

<i>Pilotes</i>	DGDAN
<i>Livrables</i>	<ul style="list-style-type: none">• Veille sur ce projet ;• Identification de points d'alerte ou d'opportunité pour proposer des interventions.
<i>Calendrier</i>	2026

ACTION 15

Intégration numérique de l'axe Nord

La stratégie nationale portuaire de 2021 pose l'ambition de faire des ports des « moteurs de l'innovation et de la transition numérique ».

L'enjeu est important pour l'axe Nord comme l'a conclu l'étude réalisée en 2022 par l'Essec pour le compte de Norlink. Plusieurs étapes ont été franchies à la suite de ce travail avec la réalisation en 2024 d'une « toile numérique » recensant les échanges d'information entre les acteurs de l'axe Nord puis l'identification des chantiers prioritaires de coopération par les acteurs de l'axe réunis dans un collectif animé par le cabinet One Point (identification de 5 cas d'usage).

Plusieurs éléments de contexte s'ajoutent,

- la décision d'exécution 2024/1888 de la Commission européenne qui encadre le projet Seine-Escaut prévoit que ce dernier mette en œuvre des « services de gestion du trafic et des transports transfrontaliers intégrés et efficaces sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut, y compris la mise en œuvre intégrale des SIF conformément à la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil, d'ici à décembre 2028 ;
- la société CCS Hauts-de-France étudie des évolutions de son système (Cargo Community System) et envisage de faire évoluer la solution CI5 de connexion entre le terminal des Flandres et son hinterland dans le but de mieux gérer les enlèvements de conteneurs et d'améliorer la fluidité des mouvements (cf. présentation à l'occasion du conseil de coordination interportuaire le 27 novembre 2025) ;
- le terminal à conteneurs du port maritime de Dunkerque enregistre en 2025 une activité très soutenue. Alors que l'ambition collective est d'assurer une montée en puissance des trafics à l'horizon 2029 (projet Cap 2020), l'examen de solutions numériques à même de contribuer à la fluidité des trafics est nécessaire.

Le collectif des acteurs numériques de l'axe mis en place en 2025 continuera donc ses travaux en 2026 en veillant notamment à,

- Associer étroitement tous les responsables numériques des ports intérieurs aux réflexions sur l'évolution du *cargo community system* utilisé par le Terminal des Flandres ;
- Intégrer VNF dans ses travaux pour examiner la possibilité de développer un projet commun susceptible de s'inscrire dans Seine-Escaut ;
- Maintenir la vigilance en matière de cybersécurité à un niveau élevé (organisation d'échange pour des coopérations avec l'association France Cyber-Maritime, les axes Seines et Méditerranée – Rhône – Saône ou les autres grands ports belges, néerlandais et allemands du Range Nord) ;
- Associer dès que possible les futurs ports intérieurs du canal Seine-Nord Europe à ces réflexions pour faciliter leur insertion dans le système de transport et de logistique régional.

Pilotes	Norlink / DGDAN
Livrables	<ul style="list-style-type: none">• Réunions trimestrielles pour décliner ces pistes de travail
Calendrier	2026

ANNEXES

ANNEXE I : Résumé du plan d'action 2026

N°	Actions	Porteur	Objectifs 2026	Calendrier
AXE PROMOTION ET CONNAISSANCE				
1	Promouvoir l'axe Nord	Préfecture de région (conseiller diplomatique auprès du préfet ; SGAR ; DGDAN) / NORLINK / Ports maritimes	<ul style="list-style-type: none"> • Développement d'actions d'influence (Ports maritimes des Hauts-de-France) • Mobilisation des ambassades (préfecture de région) • Rédaction d'un guide du report modal par filière (Norlink) 	2026
2	Développement opérationnel et logistique pour les produits de l'halieutique	Ports maritimes/CAB	<ul style="list-style-type: none"> • affinement de la connaissance des flux alimentant Capécure (SEPD, CAB, DGDAN) • renforcement de l'effort promotionnel par l'organisation de rendez-vous d'affaires et le développement d'une communication ciblée (SEPD, GPMD, Getlink, Norlink) • étude sur le potentiel de connexions fluvio-maritimes entre le GPMD et Boulogne-sur-Mer 	2026
3	Explorer l'intérêt de l'axe nord pour les mobilités militaires	DGITM / DGDAN	Caractériser l'utilité des infrastructures (routières, ferroviaires, fluviales et portuaires) pour les mobilités militaires	2026
AXE INTERMODALITÉ				
4	Améliorer l'offre ferroviaire	SNCF réseau	<ul style="list-style-type: none"> • Qualité des sillons attribués au fret ; • Régularité des trains de fret et ponctualité origine au départ des sites majeurs en HDF ; • Plans d'exploitation de référence incluant des tubes capacitaires pour le fret sur les axes majeurs de flux de marchandises ; • Investissements sur les éléments d'infrastructure nécessaires à la préservation et au développement du fret. • Organisation d'un événement RégioFret dans les Hauts-de-France programmé le 30 avril 2026 	CCILAN fin 2026
5	Améliorer l'offre fluviale	VNF/PORTS DE LILLE/MEL	<ul style="list-style-type: none"> • Bilan annuel des indicateurs de suivi quant aux activités de prospection ; • Bilan annuel des entreprises ayant sollicité des aides au report modal et s'étant converties ; • Évolution de l'offre de service ; • Avancement du déploiement de la téléconduite ; • Retex des politiques commerciales à destination du développement de la voie d'eau pour les 2 bassins de la région Hauts-de-France. • accompagnement de la préfecture de l'Oise (DT Bassin de la Seine) • accompagnement des chargeurs de la MEL (en lien avec Ports de Lille et la MEL) 	CCILAN fin 2026

6	Renforcer l'attractivité des métiers du fluvial	NORLINK	<ul style="list-style-type: none"> • Actions en faveur de l'attractivité des métiers du transport fluvial • Actions de promotion à destination notamment des jeunes • Approfondissement du diagnostic posé par le livre blanc (réalisation d'une étude APREC) • Réflexions pour l'implantation d'un centre de formation dans les Hauts-de-France 	CCILAN fin 2026
7	Identifier les plateformes multimodales à développer	DREAL	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma d'identification de futurs sites multimodaux 	Lancement de l'étude fin 2025. Réalisation courant 2026
8	Poursuivre la caractérisation du foncier à haut potentiel de report modal en vue de réaliser un schéma des implantations logistiques des Hauts-de-France	CRHDF/DGDAN	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation de conférences départementales fret et logistique, suivies d'ateliers avec les territoires (SCOT et EPCI) pour la caractérisation du foncier à haut potentiel de report modal dans la Somme, le Pas-de-Calais, le Nord et l'Aisne ; • Cartographie du foncier à haut potentiel de report modal dans l'outil Géo2France. 	2026
AXE ENVIRONNEMENT				
8	Décarbonation des liaisons maritimes trans-manche	Ports maritimes	<ul style="list-style-type: none"> • Définition des exigences techniques des infrastructures et équipements de recharge rapide 	2026
10	Promouvoir le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut	VNF / DIDVS / DGDAN / Norlink	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre les travaux d'état des lieux dans les Hauts-de-France • Engager une coopération avec l'axe Seine en vue de 	2026
11	Accompagnement environnemental du développement portuaire des Hauts-de-France	Ports maritimes/DGDAN/DREAL	<ul style="list-style-type: none"> • réunion de groupes de travail entre les ports maritimes pour partager les expériences sur le volet environnemental de leur développement et pour initier des coopérations ; • séminaire axe Nord sur les conditions environnementales de réussite du développement portuaire des Hauts-de-France (DGDAN – DREAL) 	Fin du 1er semestre pour le séminaire Axe nord.

12	Réalisation d'une action de recherche sur la thématique de la résilience et de l'impact du changement climatique sur les ports des Hauts-de-France	CR HDF / DGDAN	<ul style="list-style-type: none"> • Rédiger une convention de partenariat avec les ensembles portuaires de la région afin de faciliter le travail du doctorant. • Finalisation du contrat de collaboration entre le laboratoire et le conseil régional. • 2026 / 2027 : production annuelle d'au moins une publication et participation annuelle à au moins un colloque ; • 2028 : rendu des travaux de thèse. 	2026/2028
13	Inscrire la communauté portuaire dans la démarche « Rev3 »	NORLINK/CR HDF	<ul style="list-style-type: none"> • Développer des actions sur le port de Boulogne - Calais. • Identifier d'autres déploiements sur les espaces portuaires des Hauts-de-France 	De janv. À sept-oct. 2026
AXE NUMÉRIQUE				
14	Fluidité des contrôles portuaires	DGDAN	<ul style="list-style-type: none"> • Veille sur ce projet ; • Identification de points d'alerte ou d'opportunité pour proposer des interventions 	2026
15	Intégration numérique de l'axe nord	NORLINK/DGDAN	<ul style="list-style-type: none"> • Réunions trimestrielles pour décliner les pistes de travail identifiées en 2025 	2026

ANNEXE II : Bilan synthétique du plan d'action 2025

AXE 1 PROMOTION	Résultats atteints
1. Promouvoir l'axe Nord à l'international	Plaquette de promotion mise à jour pour le SITL (1 au 3 avril 2025). Participation des principaux ports régionaux (Boulogne - Calais, Dunkerque, Getlink, Lille) au Messe München (2 au 5 juin 2025) dans le cadre de Hub France, regroupement les principaux acteurs portuaires nationaux. Echanges réguliers entre Norlink et NFI (réception en commun de prospects : organisation d'un événement de promotion de la région au Royaume-Uni).
2. Approfondir la connaissance des flux et du tissu économique local	4 ont études (ou série d'études) ont été menées : (1) étude Euralogistic chargeurs (2) étude transport fluvial MEL (3) INSEE flux transmanche (4) autres (DGITM, ADEME, Norlink). (1). 51 chargeurs industriels rencontrés. Webinaire de restitution le 18 juin. Présentation des résultats au CCILAN du 1er juillet. Note d'analyse des résultats transmise le 10 octobre ; (2) 378 chargeurs interrogés. COPIL de restitution le 16 juin. Restitution au CCILAN du 1er juillet et au conseil stratégique de Port de Lille le 8 septembre. VNF a convié les entreprises souhaitant tester une solution fluviale au Rivertraining de Béthune le 1er juillet et leur a proposé des rendez-vous bilatéraux ; diffusion fin septembre aux entreprises sondées d'une plaquette d'information sur les idées reçues du fluvial. Présentation devant le club Gagnants le 14 octobre ; (3). Action abandonnée. Les données de la DGDDI ne sont pas exploitables statistiquement. La note conclusive de l'INSEE a été transmise au directeur général des douanes début mars ; (4). Résilience DGITM : échange sur le site d'Aluminium Dunkerque le 9 janvier 2025. Étude ADEME « prospective mobilités, transport de marchandises et emplois dans les Hauts-de-France » : restitution du rapport le 11 juin. Etude Norlink (avec soutien VNF) sur un réseau d'avitaillement en carburants alternatifs (étude en partenariat avec le Pôle MEDEE, EDF et Eifer, European Institute for Energy Research). Réunion de lancement le 29 avril. Ces premiers travaux ont permis de réaliser un état des lieux structuré pour préparer le passage du GNR vers des solutions bas carbone. Livrables produits en octobre : base de données des unités sur le bassin Nord-Pas-de-Calais ; état de l'art de la batellerie régionale ; cartographie des points d'avitaillement/énergie existants et projetés (bornes à quai, soutage, corridors) pour planifier les déploiements ; financements possibles.
AXE 2 INTERMODALITÉ	
3. Etablir un cahier des objectifs partagé entre le GPMD et Boulogne-Calais	Présentation au CCILAN du 1er juillet de 5 objectifs partagés : 1. électrification du Transmanche. La réalisation de cet objectif a progressé avec la conclusion de contrats communs au GPMD et à la SEPD sur les volets respectivement juridiques et techniques du projet. Signature d'une convention de coopération entre le GPMD et la SEPD début octobre 2025 ; 2. Développement opérationnel et logistique pour les produits de l'halieutique ; 3. Accompagnement environnemental du développement portuaire des Hauts-de-France ; 4. Coopération sur les sujets régaliens (EES, procédures douanières, guichet unique maritime et portuaire) ; 5. Développement d'actions d'influence nationales et internationales. Comité de pilotage le 25 septembre. La démarche et ses objectifs sont intégrés au projet stratégique 2025 – 2029 du GPMD.
4. Améliorer l'offre ferroviaire	Dans les sites majeurs des HdF (Tergnier, Dunkerque Grande Synthe, Somain, Lille Délivrance, Valenciennes Saint Saulve, Calais, Caffiers et la plateforme Dourges Delta3), la ponctualité origine et la régularité sont abordés trimestriellement dans le cadre d'un comité de site trimestriel associant l'ensemble des parties prenantes (SNCF Réseau, entreprises ferroviaires, opérateurs de transport combiné, GPMD / Ports de Lille ...) . À fin septembre 2025, la ponctualité origine des trains de fret se situe selon les sites entre 52% à Tergnier (stable) et 72% à Calais Frethun (+4 points vs 2024). A noter la progression de Somain (56%, +7 points versus 2024) Le PER (plan d'exploitation de référence) Lignes Classiques Nord 2028 a été publié par SNCF Réseau au début de l'été 2025, Il intègre des « tubes capacitaires » garantissant un socle de sillons de qualité pour le fret sur les axes majeurs, par exemple sur l'artère Nord-Est. Il a été travaillé dans le cadre de la Plateforme Infrastructure & Services Nord présidée par l'État et animée par SNCF Réseau. LES Investissements sur les éléments d'infrastructure nécessaires à la préservation et au développement du fret se sont poursuivis en 2025 avec le soutien de l'État et de la Région HDF et notamment ! : Près de 4M€ investis dans les triages dont 2M€ à Somain ou encore 1M€ à Dunkerque Près de 2M€ investis dans d'autres voies de service de la Région pour répondre à des besoins spécifiques (0,8M€ à Corbehem pour la desserte d'Aperam, 0,5M€ à Santes pour la desserte du Port ...) La poursuite de la régénération des capillaires fret de la Région à hauteur de 9,7M€ Les travaux sur la voie mère de Calais à hauteur de 4,7M€

5. Optimiser l'offre fluviale	<p>Au cours des dix premiers mois de 2025, 221 rendez-vous BtoB ont été réalisés, contre 132 sur l'ensemble de l'année 2024, traduisant une dynamique nettement renforcée de prospection et d'accompagnement. À mi-novembre, un tiers des 100 principaux utilisateurs de la voie d'eau du Nord-Pas-de-Calais a été rencontré en face-à-face, à eux seuls, ces clients regroupent près de 70 % des volumes transportés sur le réseau.</p> <p>Pour ce qui concerne l'aide au report modal (PARM), 23 entreprises ont sollicité l'aide depuis fin 2019 pour des durées allant de 1 à 7 ans. Les études ou expérimentations sont toujours en cours pour 15 d'entre elles. 3 dossiers ont été financés dans le cadre du programme REMOVE. En 2025, 26 entreprises ont obtenu une aide PAMI (plan d'aide à la modernisation et à l'innovation) pour un montant de 1,17 M€.</p> <p>La première étape du déploiement de la téléconduite sur l'Escaut s'est déroulée avec succès. Suite au retour d'expérience, quelques ajustements ont été mis en place mi 2025 pour faciliter l'exploitation et améliorer l'offre de service aux navigants : Phase 1 (Réalisé) : Février et mars 2025 : déploiement sur les 6 ouvrages de l'Escaut ; Phase 2 (En cours) : Octobre – Novembre 2025 : mise en téléconduite des sept sites éclusiers pour un total de 10 sas : Gœulzin, Courchelettes, Douai, Palluel, Don, Grand carré et Quesnoy/ Deûle. La phase 3 sera mise en oeuvre mi 2026 : mise en téléconduite des quatre derniers sites éclusiers de l'axe Dunkerque : Cuinchy, Fontinettes, Flandres et Watten. et 4.</p> <p>Cf. bilan vnf 2025</p>
6. Développement du fret fluvial dans le département de l'Oise	<p>Réunion par le préfet de l'Oise et le directeur territorial de VNF Seine et Loire aval des acteurs du transport fluvial de l'Oise (y compris des chargeurs) le 18 juin. Validation d'une feuille de route fluviale le 6 novembre (conférence départementale fret et logistique co-présidée par le préfet et le VP transport de la région). Principaux points du plan d'action : les travaux du canal Seine-Nord Europe dans l'Oise ont progressé en 2025 (finalisation du rescindement de l'Oise ; engagement des travaux principaux de l'écluse de Montmacq) ; les difficultés rencontrées par des chargeurs pour des projets fluviaux sont désormais rapidement portées à l'attention de l'autorité préfectorale ; lors du Norlink day à Paris, les CCI de Normandie, d'Île-de-France et des Hauts-de-France ont signé une déclaration d'intention pour relocaliser le long du réseau Seine-Escaut le Centre National de Formation des apprentis à la navigation intérieure actuellement basé au Tremblay-sur-Mauldre (78) le long du réseau Seine-Escaut (intérêt manifesté par la ville de Compiègne) ; deux appels à manifestation d'intérêt sont en cours pour l'exploitation du quai de Saint-Leu d'Esserent (CCI) et de Longueil-Sainte-Marie (syndicat mixte) ; deux études sont lancées pour le développement du quai de Nogent-sur-Oise (syndicat mixte de la vallée de la Brèche) et du transport de déchets par la voie d'eau (syndicat mixte du département l'Oise).</p>
7. Identifier les plateformes ferroviaires à développer	<p>Lancement du marché d'étude début juin. Fin de la consultation le 18 juillet. Offres en cours d'analyse par la DREAL. Présentation et lancement des travaux à l'occasion du conseil de coordination interportuaire le 27 novembre.</p>
8. sensibiliser aux métiers du fluvial	<p>3 types d'actions engagées,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Données et études : réalisation en 2024 et 2025 d'enquêtes auprès des bateliers des Hauts-de-France pour connaître leurs besoins RH ; création d'une base de données des bateliers de la région ; projet d'une étude « SOBEC » co-finançable par la région. 2. Sensibiliser les prescripteurs (informer et accompagner les professeurs, les conseillers d'orientation, les conseillers France Travail, OPCO mobilité...). Contribution à un kit pédagogique sur le transport fluvial à destination des enseignants (coopération avec le CMQ AV-CPA). 3. Convaincre dès le plus jeune âge. 3 événements « nuits de l'orientation » sont organisés en novembre et décembre 2025 à Calais, Cambrai et Beauvais. Interventions dans des établissements scolaires en partenariat avec le dispositif Proch'Orientation. <p>Deux actions sont plus spécifiquement envisagées : 1. projet collaboratif avec le port center de Dunkerque ; 2. implantation d'une école de batellerie dans la région.</p>
AXE 3 ENVIRONNEMENT	
9. inscrire la communauté portuaire dans la démarche « Rev3 »	<p>Action réalisée sur le port Boulogne - Calais. Lancement de l'appel à candidature mi-mars 2025 avec une date limite de réponse au 31 décembre 2025. 7 candidatures reçues à ce stade (Plateforme SaaS d'automatisation de processus à partir de modèles reliés aux actifs métiers ; Drone automatique et sans pilote ; Installations photovoltaïque spécifiques aux enjeux maritimes + ; autoconsommation collective ; mesure, pilotage et supervision des installations et équipements, comptage etc... ; voirie en milieu maritime ; véhicule utilitaire électrique Déshumidification économe en Énergie. Début du programme : janvier 2026 Fin de parcours : septembre-octobre 2026. Partenaires : premium : EDF ; mentors/ experts métiers : Schneider, Boulogne Développement, Nausicaa, Aquimer, Réseau Initiative, Medef, HDFID, Boulogne Port Entreprendre, IFSEA...</p>

10.Poursuivre la caractérisation du foncier à haut potentiel de report modal	La démarche est testée dans l'Oise, département très mobilisé sur la maîtrise des implantations logistiques dans lequel la préfecture pilote la réalisation d'un schéma de cohérence logistique départemental. Réunion avec les entreprises du secteur pour préciser le diagnostic le 30 avril. Réunions d'échanges avec les EPCI et les SCOT les 19 et 27 juin. 6 novembre 2025 : réunion Préfet - VP transport pour présenter les sites identifiés comme prioritaires pour développer le report modal. Ce même jour, lancement d'une démarche analogue dans la Somme par une réunion Préfet - VP transport de la région. Organisation d'une conférence régionale de la logistique par la DGDAN le 18 novembre prochain à Arras en lien avec Euralogistic et la secrétaire générale en charge de la planification écologique dans les Hauts-de-France. Présentation des travaux sur le foncier logistique dans l'Oise.
11.Organiser un séminaire à destination des élus et techniciens du syndicat mixte des ports intérieurs	Séminaire organisé le 10 avril 2025 à destination des élus du syndicat mixte des ports intérieurs. À cette occasion, visite de Port de Lille et échanges avec son équipe de direction. Puis réunion au conseil régional introduite par l'Etat (DGDAN / VNF / DGITM) - région puis 2 tables rondes, autorités portuaires (GPMD ; syndicat mixte Valenciennes) et entreprises fluviales (chargeurs, transporteurs).
12.Engager une action de recherche sur la thématique de la résilience et de l'impact du changement climatique sur les ports des Hauts-de-France	Une doctorante a été recrutée le 6 juin 2025 sur un projet de thèse ayant pour thème : « la résilience portuaire maritime des Hauts-de-France - Enjeux, conditions, stratégies et extrapolation à l'échelle nationale ». Son recrutement est porté par le conseil régional des Hauts-de-France qui finalise fin 2025 son contrat de collaboration avec le laboratoire.
AXE 4 NUMÉRIQUE	
13.Numériser le passage aux frontières des voyageurs	Mise en service attendue le 12 octobre 2025 avec une montée en charge progressive sur 6 mois. Le 1er test complet dans un port a eu lieu à Calais le 18 juin. Déploiement de l'EES à compter du 12 octobre 2025 avec une montée en charge progressive sur 6 mois.
14.Etudier le déploiement d'une interface commune aux CCS/TOS de l'axe Nord	Les travaux se poursuivent en 2025 avec le soutien de la Banque des territoires qui a mobilisé un prestataire pour identifier des cas d'usage pour renforcer l'intégration numérique de l'axe nord. Un groupe de travail entre les principaux professionnels portuaires et logistiques de la région a été mis en place dans ce cadre et continuera à être animé par Norlink et par la DGDAN pour développer les coopérations et les projets. Présentation par CCS Hauts-de-France de son offre de service et de ses projets d'évolution à l'occasion du CCILAN du 27 novembre 2025.
15.Impliquer les acteurs face aux risques cyber	La SEPD a réalisé un tel exercice fin 2024 avec un autre prestataire.