



L'Axe Nord – une grande alliance au cœur d'un marché de 80 millions d'habitants



Plan d'action 2020 – 2025





Préambule

À l'initiative du Gouvernement, une coordination s'est mise en place en Hauts-de-France pour que la région saisisse toutes les opportunités liées à sa façade maritime et au Canal Seine Nord Europe. Cette coordination a été préfigurée dans le rapport « *Axe Nord – une grande alliance au cœur d'un marché de 80 millions d'habitants* » remis par le préfet de la région des Hauts-de-France Michel Lalande au Premier ministre. Le Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'Axe Nord a été créé par décret du 12 avril 2019 et installé le 15 avril 2019 par Mme la ministre chargée des transports. Il traduit la volonté de mettre en synergie des acteurs publics et privés en région pour répondre aux défis portuaires et logistiques que nous lance le XXI^e siècle.

La période 2020-2025 présente des enjeux majeurs : la nouvelle relation avec le Royaume-Uni, la mise en grand gabarit des canaux de la Seine à l'Escaut, la prise de conscience grandissante du changement climatique dans un contexte de concurrence des ports du Range Nord. Face à ses enjeux, retracés dans le rapport de l'axe Nord, le présent plan d'action 2020-2025 liste les projets collectifs permettant d'anticiper les enjeux structurants et d'en saisir toutes les opportunités pour les ports maritimes et intérieurs et la filière logistique de l'axe.

Le plan d'action de l'axe Nord est l'occasion de partager une ambition pour 2030 :

- **doubler le fret fluvial en Hauts-de-France** : ce sont 11,5 millions de tonnes qui ont transité sur les canaux des Hauts-de-France en 2018. Soit près de 600 000 poids lourds annuels évités et 1,151 milliards de tonnes.kilomètres parcourues. L'objectif est donc de porter à 24 millions de tonnes le trafic fluvial à l'horizon 2030, et de tirer le meilleur parti du réseau fluvial à grand gabarit existant, sans attendre le canal Seine-Nord Europe ;
- **quadrupler le transport combiné ferroviaire en région Hauts-de-France** : la région Hauts-de-France représente 25 % du fret ferroviaire nationale. Elle dispose des atouts nécessaires pour quadrupler le transport combiné de 1,75 à 7 milliards de tonnes.kilomètres et augmenter le transport conventionnel de 25 % de 6,6 à 8,25 milliards de tonnes.kilomètres en 2030.
- **réguler le transit routier de 300 000 PL/an sur l'aire métropolitaine lilloise** : la congestion routière et son impact sur la qualité de l'air impose de repenser l'usage de nos réseaux en favorisant l'émergence et la mise en œuvre de projets logistiques à haute compétitivité environnementale ;
- **localiser 85 000 emplois salariés en transport et logistique (contre 75 650 emplois recensés par l'URSSAF¹)** : terre d'excellence logistique internationale, la filière de l'axe Nord ambitionne de rester à l'avant-garde par l'innovation continue dans la logistique et la mise en place d'une frontière intelligente avec le royaume-Uni.

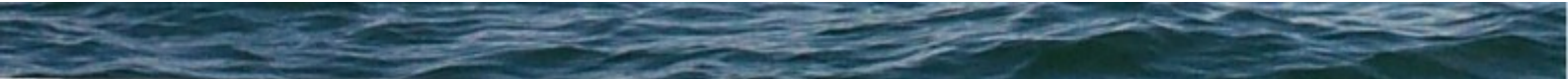
Le plan d'action 2020-2025 traduit l'ambition des membres du Conseil de coordination de l'axe. Il s'inscrit pleinement dans les stratégies nationales portuaires et logistiques. Il trouve sa traduction financière dans les budgets de chacun des membres du conseil, dans les Contrats de Plan Etat Région et les Programmes Opérationnels des Fonds Européen de Développement Régional.

1 Emplois salariés de transport de marchandises et logistiques en 2018, détaillé en annexe. L'AFILOG estime à 154 000 emplois, le secteur en intégrant les métiers logistiques d'autres filières en 2014.



Sommaire

A – Bien que fortement concurrencés, les ports de l’axe Nord ont les atouts nécessaires pour étendre leur hinterland au sein du Range Nord.....	4
1. L’axe Nord est un point focal maritime important pour la France et l’Europe post-Brexit.....	4
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.....	4
3. L’axe Nord est particulièrement exposé aux conséquences économiques et sécuritaires de la sortie du Royaume-Uni de l’Union Européenne.....	6
4. Les ports de l’axe Nord n’ont comparativement pas su développer des activités économiques tirant bénéfice du trafic maritime.....	7
5. Les ports des Hauts-de-France n’ont pas développé les infrastructures suffisantes pour prendre le virage du conteneur.....	8
6. Les ports des Hauts-de-France doivent faire évoluer leurs modèles économiques et logistiques pour décarboner le transport et gagner la bataille climatique.....	9
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.....	10
8. Une fédération des acteurs économiques pour porter le changement avec les institutionnels.....	16
9. Le Conseil de coordination Interportuaire et Logistique de l’Axe Nord : Une alliance des décideurs publics et privés pour accélérer les transitions écologiques, énergétiques et numériques et renforcer la compétitivité du système logistique du Nord-Ouest européen	17
10. Des coopérations interrégionales et internationales pour assurer le rayonnement de l’Axe Nord à différentes échelles.....	18
B - Une feuille de route à cinq ans au service d’une ambition partagée.....	20
1. Développer une action de promotion pour faire des ports des Hauts-de-France un acteur central du hub européen.....	21
2. Favoriser la fluidité et la complémentarité des modes de transport de marchandises sur l’axe Nord et préparer l’arrivée du Canal Seine Nord Europe.....	31
3. Favoriser l’excellence en matière environnementale des espaces portuaires, maritimes et de la chaîne logistique.....	43
4. Déployer une frontière intelligente dans un contexte de Brexit et renforcer la sécurité et la sûreté du transport de personnes et de marchandises.....	50
C – L’essentiel du plan d’action 2020-2025.....	58



A – Bien que fortement concurrencés, les ports de l'axe Nord ont les atouts nécessaires pour étendre leur hinterland au sein du Range Nord

Cette partie reprend le diagnostic du rapport « *Axe Nord – une grande alliance au cœur d'un marché de 80 millions d'habitants* » remis par le préfet de la région des Hauts-de-France Michel Lalande au Premier ministre en 2018. Ce diagnostic met en évidence que, bien que fortement concurrencés, les ports de l'axe Nord ont les atouts nécessaires pour étendre leur hinterland et s'intégrer au Range Nord.

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 et 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 d'Eurotunnel 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.

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

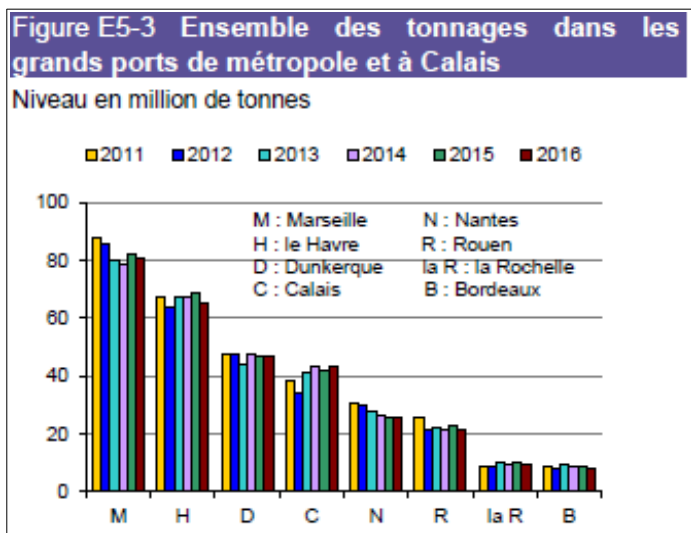
Pendant trop longtemps la performance du secteur portuaire français n'a pas été une priorité contrairement aux ports du Benelux. S'il est bien connu que la Chine et l'Allemagne sont les deux principaux pays avec lesquels la France a un déficit économique, il peut sembler plus surprenant de constater que c'est avec les Pays-Bas que la France enregistre le 3^e déficit commercial bilatéral 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^{ème} position avec 5 milliards d'euros de déficit commercial en 2017 contre 4,3 en 2016². 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 Eurotunnel. 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

2. DGDDI /les déficits commerciaux de la France en 2017

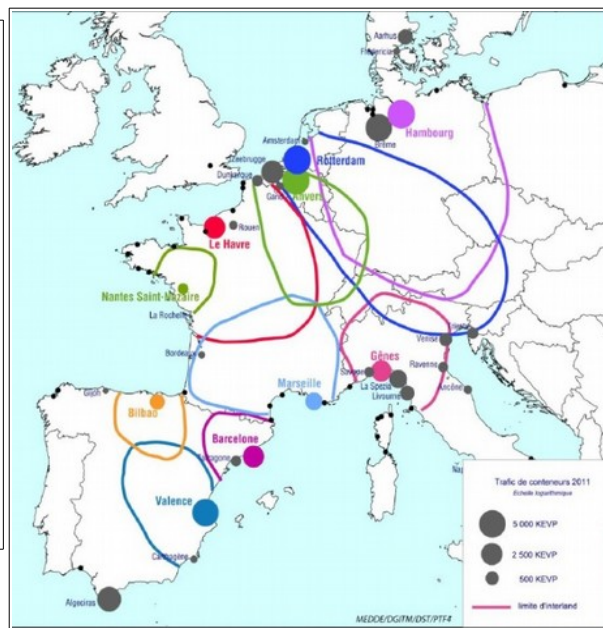
la porte d'entrée du transport de marchandises pour l'ensemble de l'Europe de l'Ouest. Ceux-ci concurrencent donc directement les marchés des ports français. En effet, les ports du Range Nord ont développé l'utilisation des voies d'eau et du rail pour exporter la marchandise et ont soutenu des politiques multimodales affirmées. Cet élargissement de territoire est mené au travers de lancement de nouveaux services de transports massifiés et par des initiatives commerciales nombreuses et appuyées. Aujourd'hui, même si la compétitivité des ports français s'est récemment améliorée, l'hinterland n'est donc encore pas suffisamment structuré pour répondre à la puissance logistique et d'infrastructures de ces deux ports.

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

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-Ro) et les sources d'énergie. Au contraire, le port de Rotterdam a 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.


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 d'Eurotunnel (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 d'Eurotunnel a dépassé le milliard d'euros en 2017. Le port de Boulogne – Calais a réalisé un trafic total de marchandises de 51 212 933 tonnes en 2017 (augmentation de +14,21 %) ; les activités transmanche fret ont représenté 49 217 218 tonnes de marchandises. Avec Dunkerque, les trois ports de 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. Le trafic total de ces ports est estimé à 1,9 millions d'unités de fret pour 26,8 Mt généralement en trafic roulier non accompagné. Ces ports font 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) transite par les ports. Les trois ports de la Côte d'Opale sont donc 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 sont donc en première ligne des 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 chaînes d'approvisionnement actuelles et du maintien des entreprises britanniques et des entreprises 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 en termes d'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 Eurotunnel, 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 financières adaptées et garanties.

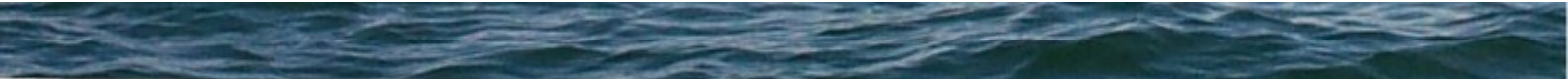
4. Les ports de l'axe Nord n'ont comparativement pas su développer des activités économiques tirant bénéfice du trafic maritime

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 donc 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 pétrolières et sidérurgiques, 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, dont 10.8 milliards d'euros de valeur ajoutée directe³, 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 surtout 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

3. Rapport Benelux sur les transports et la logistique 2016



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, à de nombreuses reprises, 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.

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'EVP qui est l'unité de compte des conteneurs. Ce marché a encore progressé de 6 % en 2017.

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 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.

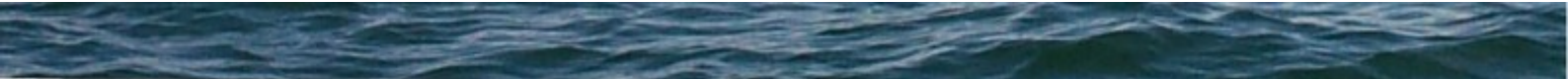
Le Nord de la France ne dispose pas encore des infrastructures conteneurs nécessaires à ses entreprises et à ses chargeurs. Alors que le port d'Anvers dispose d'un outil logistique dont la capacité pourrait dépasser les 15 millions d'EVP, la capacité du terminal conteneur de Dunkerque n'est aujourd'hui que de 600 000 EVP. De plus, les surfaces logistiques autour des ports français restent faibles en proportion des trafics réalisés : 1,4 millions de m² au Havre, 140 000 m² à Dunkerque, alors qu'il existe plus de 14 millions de m² en région parisienne⁴.

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-Valenciennes, 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 6000 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 recouvrées 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

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



traitement conteneur, 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 2020 s'avère ainsi être un projet complémentaire de Port 2000, nécessaire à l'économie des Hauts-de-France, et permettra à la France d'atteindre les objectifs de sa stratégie portuaire. Dunkerque pourra alors ouvrir l'hinterland via le report modal.

6. Les ports des Hauts-de-France doivent faire évoluer leurs modèles économiques et logistiques pour décarboner le transport et gagner la bataille climatique

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 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, 1000 seulement restent disponibles pour des développements conteneurs.

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 corridors européens



Source : Commission européenne

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

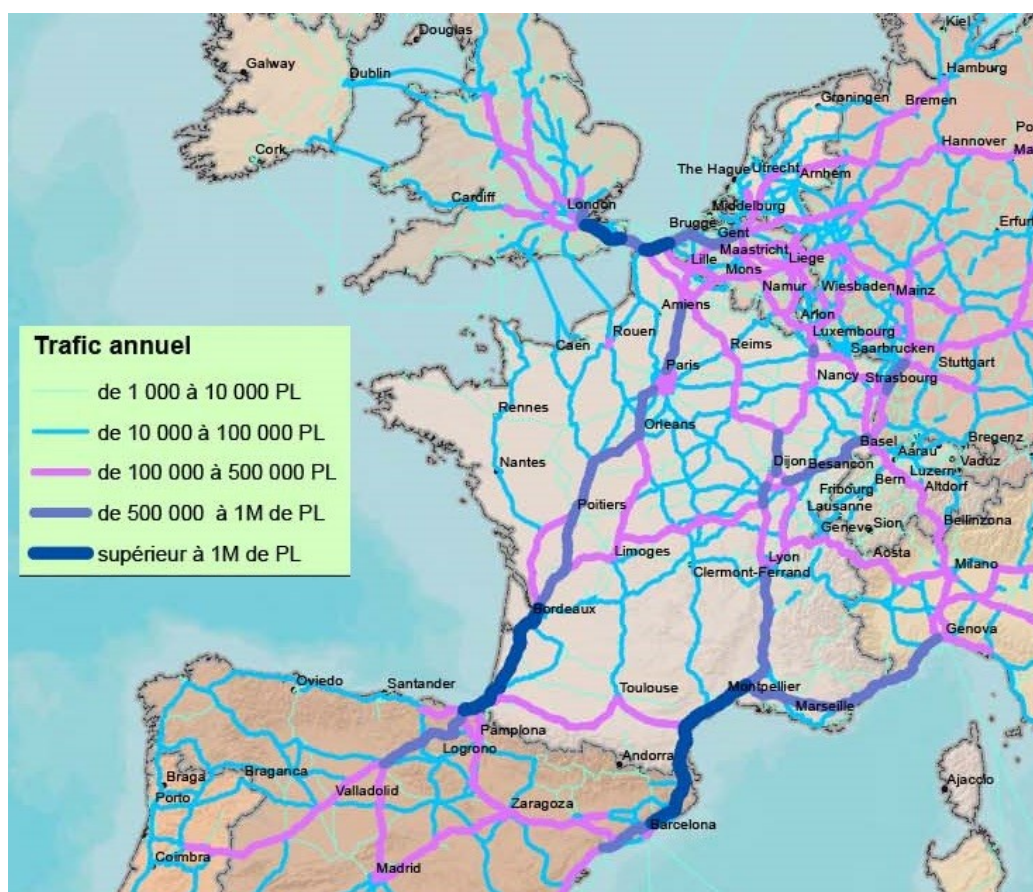
Dans la région des Hauts-de-France, deux situations contrastées s'établissent : une métropole lilloise, dynamique sur le plan de la logistique et des transports, qui s'appuie sur des outils performants (Doures, Lille et Valenciennes), et le sud des Hauts-de-France, tourné vers Paris et son pôle d'attractivité. 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'éco-taxe 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.

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 à deux plus de 2,7 millions de remorques poids lourds par an et plus de 9 millions de passagers. Avec le port sec d'Eurotunnel, 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.

Flux routiers de marchandises à travers la

France



source CEREMA enquête transit 2010

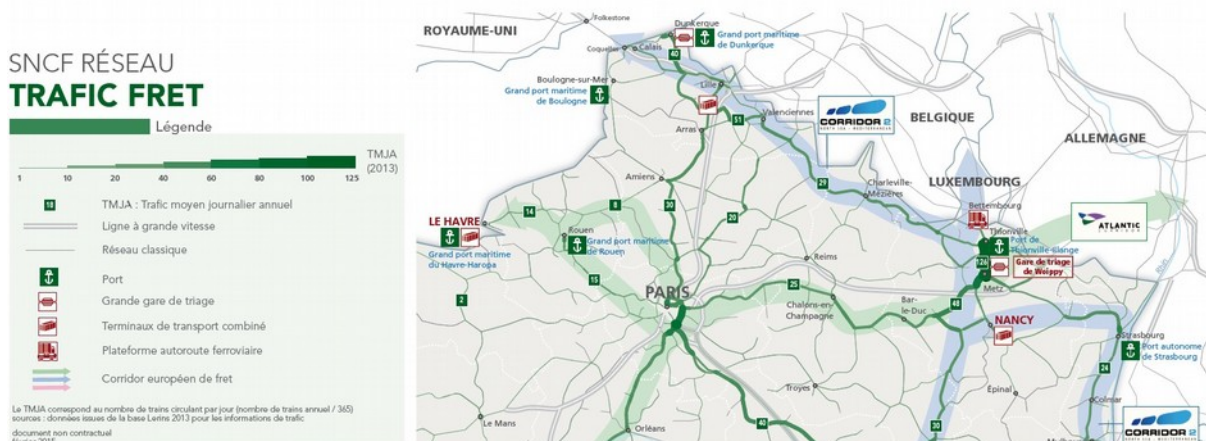
7.2. Le Nord de la France présente une excellente desserte ferroviaire mais manque de plateformes intégrées

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, Eurotunnel possède une meilleure connexion au port de Dunkerque avec les travaux de modernisation de la ligne Calais-

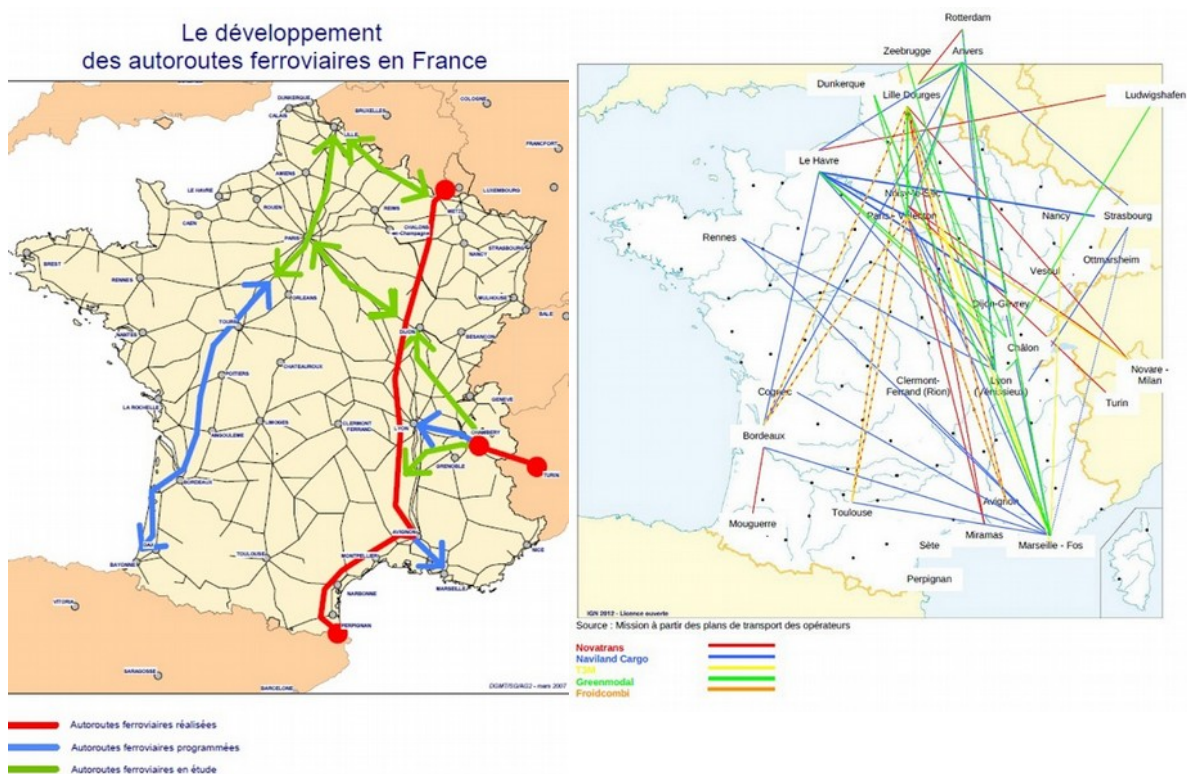
Dunkerque inaugurés en 2014 dont une deuxième phase permettrait à terme d'augmenter le fret et surtout d'y faire passer des navettes au gabarit du tunnel. Cette phase n'est pas encore programmée.

Carte trafic Fret Ferroviaire / Source SNCF Réseau Nord



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 Douarges où l'opérateur Lille Douarges 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.

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 conteneur du port de Saint Saulves (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 Décathlon 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 plates-formes 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).

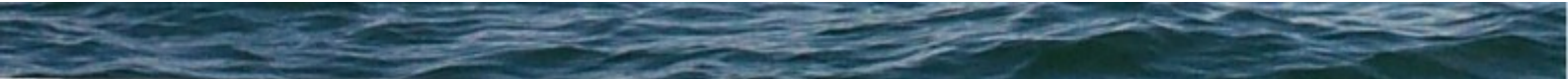
➤ **Le port fluvial du Grand Port Maritime de Dunkerque**

Premier port fluvial des Hauts-de-France, l'entité Dunkerquoise a vu transiter plus de 2,5 millions de tonnes 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.

7.4. La région Hauts-de-France a 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 tonnes 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 d'Eurotunnel complète le port de Calais comme porte d'entrée du trafic transmanche et 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 3^{ème} Révolution Industrielle pour accroître ses capacités et la fluidité du transport de marchandises.

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

8. Une fédération des acteurs économiques pour porter le changement avec les institutionnels

Le port de Dunkerque a été précurseur en matière de coopération interportuaire puisqu'il a créé un GIE Nord Gateway 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 Détroit (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 et désormais 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 tri-modale ;

- 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 sa création, 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.

En 2019, la structuration de Norlink a permis au Conseil de Coordination de confier la moitié du suivi de son plan d'action à la fédération.

9. Le Conseil de coordination Interportuaire et Logistique de l'Axe Nord : Une alliance des décideurs publics et privés pour accélérer les transitions écologiques, énergétiques et numériques et renforcer la compétitivité du système logistique du Nord-Ouest européen

Le Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'Axe Nord a été créé par décret du 12 avril 2019 et installé le 15 avril 2019 par Mme la ministre chargée des transports,

À l'initiative du Gouvernement, une coordination s'est mise en place en Hauts-de-France pour que la région saisisse toutes les opportunités liées à sa façade maritime et au Canal Seine Nord Europe. Cette coordination a été préfigurée dans le rapport « *Axe Nord – une grande alliance au cœur d'un marché de 80 millions d'habitants* » remis par le préfet de la région des Hauts-de-France Michel Lalande au Premier ministre. Le Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'Axe Nord a été créé par décret du 12 avril 2019 et installé le 15 avril 2019 par Mme la ministre chargée des transports. Il traduit la volonté de mettre en synergie des acteurs publics et privés en région pour répondre aux défis portuaires et logistiques que nous lance le XXI^e siècle.

Le conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe Nord forme une alliance de décideurs publics et privés pour accélérer les transitions écologiques, énergétiques et numériques et renforcer la compétitivité du système logistique du Nord-Ouest européen.

9.1 Les membres de l'alliance de l'axe Nord

Les membres du conseil de coordination interportuaire et logistique :

- les ports maritimes de Boulogne, Calais, Dunkerque et Eurotunnel,
- la CCI de région et la fédération Norlink,
- les gestionnaires d'infrastructures autoroutière (DIR Nord et SANEF), fluviale (VNF et SCSNE) et ferroviaire (SNCF)

- le Conseil régional, les communautés d'agglomération du Boulonnais, de Calais, de Dunkerque et la Métropole Européenne de Lille.

Le préfet de région préside le conseil où sont présents les 2 autres délégations d'axes et HAROPA, regroupement des ports de la Vallée de la Seine.

9.2 La contribution privée

La fédération Norlink : elle agrège un réseau d'associations abritées par la CCI de région Hauts-de-France pour construire les outils collectifs nécessaires au développement du transport multimodal ou massifié en Hauts-de-France.

- **Norlink Ports** réunit l'ensemble des ports maritimes et fluviaux, Eurotunnel et VNF pour améliorer la compétitivité des ports et des plate-formes multimodales ;
- **Norlink Ferroviaire** réunit l'ensemble des entreprises ferroviaires, SNCF Réseau et SNCF Mobilité pour activer des solutions nouvelles pour le fret ferroviaire ;
- **Norlink Fluvial** réunit les acteurs professionnels du Consortium fluvial pour conforter le réseau navigable et les transporteurs fluviaux des Hauts-de-France et promouvoir l'utilisation du transport fluvial.

9.3 La contribution publique

Les décideurs publics du conseil de coordination interportuaire et logistique mettent en synergie l'exercice de leurs compétences :

- par la définition de priorités d'investissement et proposition de programmation de crédits au contrat de plan État Région (CPER) et aux programmes opérationnels du fond européen de développement régional (FEDER) répondant aux enjeux du SRADDET et de la stratégie nationale portuaire et logistique ;
- par l'articulation de leurs politiques propres avec celle du conseil.

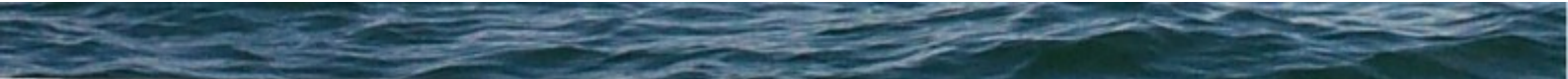
La délégation générale au développement de l'axe Nord est placée auprès du préfet de région Hauts-de-France. L'équipe est composée d'un délégué général et de chargés de missions. Elle met en œuvre les décisions du conseil et coordonne les contributions des services de l'État pour :

- développer la coopération portuaire et logistique ;
- préparer le territoire aux changements structurels telle que la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne ou la mise en service du Canal Seine Nord Europe ;
- articuler les politiques de report modal et de régulation des poids lourds à l'échelle des Hauts-de-France.

10. Des coopérations interrégionales et internationales pour assurer le rayonnement de l'Axe Nord à différentes échelles

Une coopération Axe Nord – Axe Seine pour dégager les synergies entre les ports et leur hinterland dans un contexte de forte concurrence.

La mesure 9 du CIMer2018 prévoyait que la coopération entre systèmes portuaires de la mer du Nord et de la Manche soit renforcée, sous l'égide du délégué interministériel au développement de la vallée de la



Seine. La coordination entre les l'axe Seine et l'axe Nord est placée sous la responsabilité du préfet délégué à l'axe Seine François Philizot. Elle constitue un enjeu fondamental afin de dégager des synergies entre les ports entre eux et avec leur hinterland, et ce dans un contexte de forte concurrence avec les pays européens du Range Nord. Plusieurs axes de coopération ont été identifiés :

- l'expression, par les filières économiques, des niveaux de service attendus pour développer les transports massifiés ferroviaires et fluviaux à partir des deux axes ;
- pour répondre aux enjeux économiques des filières, l'identification des principales plates-formes tri-modales connectées aux deux axes et du réseau d'infrastructures structurant ferroviaire et fluvial à une échelle interrégionale, l'objectif étant de donner à ces filières la visibilité nécessaire pour accompagner leur développement à partir des systèmes portuaires de deux axes ;
- la coordination des gestionnaires d'infrastructures, notamment dans l'exploitation de leur réseau, pour favoriser l'essor des transports massifiés à partir des deux axes en apportant, aux filières économiques, continuité et qualité de service ;
- le développement d'un écosystème interrégional propice aux travaux de recherche sur : (i) l'optimisation de la mobilité des marchandises aux différentes échelles de territoire, (ii) les enjeux technologiques notamment numériques (système d'information, intelligence artificielle, cybersécurité...), ainsi que les transformations de l'emploi dans la logistique et le développement des compétences associées ; l'objectif étant d'encourager les échanges entre la communauté scientifique, les pôles de compétitivité et les filières économiques à l'instar des pays voisins.

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 font un acteur majeur à même de jouer un rôle de premier plan sans attendre la mise en service du Canal Seine Nord Europe et 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 ».

La coopération avec le Port d'Anvers pour initier le déploiement de solutions standardisées à l'échelle du range Nord en matière de transition énergétique et écologique et de coopérations dans le domaine de la sûreté et de la sécurité.

La coopération des ports transmanche pour anticiper les impacts et opportunités liées à l'évolution de la relation au Royaume-Uni pour déployer des outils conciliant fluidité, sécurité et administration d'une frontière numérique.



B - Une feuille de route à cinq ans au service d'une ambition partagée

Le conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe Nord forme une alliance de décideurs publics et privés pour accélérer les transitions écologiques, énergétiques et numériques et renforcer la compétitivité du système logistique du Nord-Ouest européen.

Au service de cette ambition partagée par l'ensemble des acteurs du conseil de coordination, le plan d'action 2020-2025 suit quatre axes :

- développer les actions de promotion collective renforçant les ports des Hauts de France comme acteur central du hub marchandises nord-européen ;
- accroître l'excellence en matière environnementale des espaces portuaires, maritimes et de la chaîne logistique ;
- améliorer la complémentarité des modes de transports de marchandises sur l'axe Nord et préparer l'arrivée du Canal Seine Nord Europe ;
- déployer une frontière intelligente dans le cadre du Brexit et renforcer la sécurité, la sûreté, la fluidité des transports de marchandises.



1. Développer une action de promotion pour faire des ports des Hauts-de-France un acteur central du hub européen

1.1 Promouvoir l'axe nord

1.1.1 Structurer l'écoute client

1.1.2 Déployer des outils de « marketing régional » pour affirmer les forces logistiques et portuaires des Hauts-de-France

1.1.3 Constituer un réseau international d'ambassadeurs

1.1.4 Impliquer davantage les chargeurs dans la définition des politiques portuaires et logistiques

1.1.5 Étendre et valoriser les labellisations des ports et plateformes

1.2 S'outiller pour analyser et expertiser l'attractivité et la compétitivité

1.2.1 Créer un conseil scientifique et technique

1.2.2 Créer un observatoire de la performance administrative

1.3 Former aux enjeux de la logistique

1.3.1 Intégrer davantage les offres fluviales, ferroviaires et portuaires dans les formations

1.3.2 Créer en région un centre européen de la logistique accélérant la capacité d'innovation de l'axe nord

1.1 Promouvoir l'axe nord

1.1.1 Structurer l'écoute client

Le contexte opérationnel et de compétitivité des ports régionaux et du transport massifié est en constante évolution depuis plusieurs années. Si des améliorations opérationnelles et administratives ont été apportées, une approche dynamique de réduction des différentiels de compétitivité doit être maintenue.

Il s'agit donc de structurer un écosystème d'écoute des clients (chargeurs et commissionnaires, aussi bien régionaux que nationaux) qui permettra de manière régulière d'identifier les trafics, les freins à leurs développements ainsi que les éléments différenciants (présents et futurs) qui permettront d'obtenir des photographies régulières de la « compétitivité transport et logistique régionale » et planifier les travaux permettant de l'améliorer.

La promotion des avancées sera également assurée de manière régulière.

Pilote : Norlink Ports

Partenaires : AUTF, CCHDF, TLF Overseas, TLF Nord, fédérations sectorielles

Livrables :

- Diagnostics annuels des attentes des chargeurs ;
- Communication régulière des suites données.

Calendrier :

- Structuration en 2020

1.1 Promouvoir l'axe nord

1.1.2 Déployer des outils de « marketing régional » pour affirmer les forces logistiques et portuaires des Hauts-de-France

Les forces et atouts portuaires des Hauts-de-France proviennent d'un nombre important d'acteurs qui indépendamment, semblent difficilement en mesure de s'affirmer et de se faire connaître à une échelle européenne voire mondiale. En effet, les actions de communication (salons, sites internet, guides et brochures, conférences, etc.) menées par les acteurs régionaux gagneront en pertinence et en portée si elles sont soutenues par une stratégie cohérente au niveau régional qui permettra de démontrer le leadership de la Région dans les domaines transports et logistiques.

Ainsi, il est proposé de développer des actions « collectives » de différentes natures participant à un accroissement du rayonnement portuaire des Hauts-de-France sur le long terme.

Celles-ci pourront être de différentes natures :

- Participation collective à des salons et des évènements internationaux
- Promotion commune de l'offre de service portuaires à destination et au départ des Hauts-de-France
- Coordination des actions de communication et de promotion au sein et à l'extérieur des Hauts-de-France.

En parallèle de ces initiatives à vocation nationale et internationale, plusieurs opérations pourront être menées au sein des Hauts-de-France pour faire connaître les nombreuses opportunités logistiques présentes sur cette région, aux différents chargeurs et entreprises présentes.

Ces démarches de communication collective pourront en outre se baser sur une identification préalable des atouts et des leviers logistiques présents et à valoriser en Hauts-de-France (étude de marché sur les facteurs différenciants d'opportunité logistique à réaliser en lien avec l'action 1.1.1)

Les éléments construits permettront également de donner de la visibilité aux offres portuaires, fluviales, ferroviaires et routières dans une plateforme numérique de fret intermodale.

Pilote : Norlink Ports

Partenaires : associations régionales, ports, plateformes logistiques

Livrables :

- Élaboration d'un cahier des charges de numérisation de l'offre de transport en 2020

Calendrier :

- 2021 : mise en œuvre

1.1 Promouvoir l'axe nord

1.1.3 Constituer un réseau international d'ambassadeurs

Afin d'augmenter le rayonnement des ports et plateformes de la Région, il est important de pouvoir s'appuyer sur un réseau de spécialistes reconnus qui puisse répondre et porter, à l'international, les solutions transport/logistiques disponibles sur la Région.

Il faut dans un premier temps s'appuyer sur des réseaux liés au commerce extérieur déjà existants qui peuvent relayer les informations et réussites de l'Axe Nord.

Dans un second temps, et en suite des actions 1.1.1 et 1.1.2, l'axe sera capable de constituer un réseau « d'influenceurs » issus de toutes les catégories du secteur des transports (chargeurs, autorités portuaires, administrations, transporteurs massifiés, etc.) qui s'expriment tant dans la presse spécialisée que dans des conférences ou sur les réseaux.

Pilote : Norlink Ports

Partenaires : MEL, Douanes, CCI, Team Export HDF, Business France, CCI International, NFI

Livrables :

- Structuration des actions auprès des réseaux existants dès 2020 ;
- Déploiement d'un nouveau réseau et/ou complément avec de nouveaux acteurs.

Calendrier :

- Dès 2020 pour les réseaux existants
- 2022 : nouveau réseau

1.1 Promouvoir l'axe nord

1.1.4 Impliquer davantage les chargeurs dans la définition des politiques portuaires et logistiques

Les chargeurs sont des donneurs d'ordres importants dans les chaînes de transport. Afin de répondre à leur besoin, il est nécessaire que l'axe nord puisse faire cohabiter la vision stratégique avec les besoins concrets.

Pour construire une stratégie logistique adaptée aux besoins des clients, les associations représentatives de chargeurs doivent être à même de centraliser les attentes des différentes entreprises (aussi bien import qu'export). Leur implication est nécessaire pour :

- Appuyer les demandes de chargeurs sur des thématiques principalement d'aménagement et de transports ;
- Faire part des points de vue des chargeurs sur différents sujets et projets auprès des instances compétentes (Canal Seine Nord Europe, autoroutes ferroviaires...) ;
- Passer de la réaction à l'anticipation des besoins pour des chargeurs
- 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.

Ces besoins étant très liés aux modes de transport utilisés, au type de conditionnement mais aussi à la filière d'origine des flux, il semble nécessaire d'avoir une granularité assez fine de cette structuration.

Pilote : AUTF

Partenaires : Club chargeurs des Hauts-de-France, Norlink Ports

Livrables :

- Structuration autour du club chargeurs dès 2020 ;
- Renforcement du réseau par la suite.

Calendrier :

- Dès 2020

1.1 Promouvoir l'axe nord

1.1.5 Étendre et valoriser les labellisations des ports et plateformes

Différentes plateformes multimodales en Hauts-de-France disposent de labels spécifiques, significatifs de démarches de qualité menées par ces entités.

Ces labels, en général encore trop méconnus des utilisateurs, deviennent progressivement et en raison des nouvelles attentes des entreprises et des consommateurs (démarche RSE, etc.) des outils de compétitivité et d'attractivité pour ces sites.

Aussi, les actions proposées au sein de cette feuille de route Axe Nord sur la thématique des labels sont doubles et peuvent être résumées comme suit :

- Construire une dynamique collective de labellisation des ports Hauts-de-France pour ainsi s'assurer d'un nivellement vers le haut des process qualité sur l'ensemble de ces sites
- Communiquer sur ces différents labels auprès des ports mais aussi des entreprises pour faire de ces éléments des outils de différenciations majeurs pour l'ensemble du réseau portuaire de ce territoire (vis-à-vis des autres régions).

Les démarches de label pourraient dans un premier temps se focaliser sur les sujets suivants :

- Les tonnes de CO₂ évitées par la chaîne logistique ;
- L'écologie industrielle sur les plateformes ;
- L'utilisation de bio-carburants 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.

Pilote : Norlink Ports

Partenaires : ports, plateformes multimodales, porteurs des labels

Livrables :

- Échanges de bonnes pratiques dès 2020 ;
- Guide des labels en 2023.

Calendrier :

- 2023

1.2 S'outiller pour analyser et expertiser l'attractivité et la compétitivité

1.2.1 Créer un conseil scientifique et technique

Il est proposé de constituer une instance scientifique et technique d'expertise indépendante, appelé à donner un avis sur les questions spécifiques formulées par le Conseil de coordination interportuaire et logistique.

Ses travaux porteront également sur les besoins des acteurs régionaux de la recherche en transport, logistiques dans toutes ses dimensions afin de doter la Région d'une longueur d'avance sur les domaines liés au mix énergétique, à la digitalisation et les métiers du futur.

Elle sera constituée d'experts dans les domaines du transport, de la logistique, de l'énergie, du numérique, de la sécurité, du développement durable, de l'innovation, issus des principaux établissements de recherche et d'enseignement du supérieur, mais aussi des services études des ministères, des agences d'urbanismes ou de professionnels reconnus de l'industrie et/ou services.

Les experts se prononceront notamment sur les orientations et la qualité des solutions techniques issues des groupes de travail.

Cette instance pourrait par ailleurs faire appel à des recherches et études extérieures pour permettre aux acteurs de la promotion de s'appuyer sur des faits objectifs et incontestables.

La délégation générale au développement de l'axe Nord (DGDAN) avec la délégation régionale à la recherche et à la technologie (DRRT) proposera des rencontres « regards croisés » entre le milieu de la recherche et de l'innovation et le milieu des professionnels du portuaire et de la logistique.

Pilote : Norlink

Partenaires : DGDAN, Euralogistic, Universités, laboratoires, agences d'urbanisme, DRRT

Livrables :

- S'entourer d'expertise à travers de rencontres « regards croisés » dès 2020 ;
- Institution d'un conseil scientifique et technique (2023).

Calendrier :

- 2023

1.2 S'outiller pour analyser et expertiser l'attractivité et la compétitivité

1.2.2 Créer un observatoire de la performance administrative

Le commerce entre États membres de l'UE s'effectue en exonération des droits de douane et sans formalité douanière. Les entreprises qui effectuent des livraisons ou des introductions avec les pays de l'UE sont soumises à la déclaration fiscale d'une part et sous certaines conditions à la déclaration d'échanges de biens (DEB). Du fait de l'absence de données douanières pour les marchandises à destination de la France dès lors que les marchandises ont été dédouanées dans un port de l'UE hors France (ex à Anvers ou Rotterdam), les trafics potentiels de marchandises à « reprendre » à ces ports sont insuffisamment identifiés.

Une exploration des données douanières disponibles, à partir des statistiques nationales, des statistiques européennes, et des statistiques de nos voisins belges et néerlandais sous réserve de leur coopération sera effectuée de manière à approfondir la connaissance des flux (nature et volume) de marchandises et d'éclairer les acteurs locaux sur le comportement logistique des chargeurs français, en complément des enquêtes qualitatives menées.

Par ailleurs, seront examinées les conditions de réalisation d'études comparées des politiques tarifaires des ports, de la fiscalité appliquée, de manière à mesurer leur performance administrative, tarifaire et fiscale et la faire évoluer au regard des remontées des opérateurs.

Pilote : DGDAN

Partenaires : Norlink, services de l'État

Livrables :

- Exploration des données disponibles (2020)
- Remontée des opérateurs
- Premiers tableaux de bord (à partir de 2021)
- Actions correctives pour améliorer la performance

Calendrier :

- 1ères actions correctives en 2020 dans le contexte du Brexit
- extension aux autres domaines en 2021

1.3 Former aux enjeux de la logistique

1.3.1 Intégrer davantage les offres fluviales, ferroviaires et portuaires dans les formations

Les facilités opérationnelles et administratives offertes par la logistique routière conduisent les acteurs de transport à sous-utiliser les solutions alternatives ferroviaires et fluviales, même quand les services massifiés offerts apportent des solutions plus compétitives en termes de « transit time » de coût, de sécurité et d'empreinte environnementale. Cela est en partie dû au fait que ces offres alternatives à la route ne sont pas assez présentes dans les cursus de formation. Norlink Port 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. A 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 soit bien pris 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 des parcours de formation les plus adaptés aux besoins du marché. Une attention particulière sera donnée à la formation des commissaires de transports en activité aux solutions développées sur l'axe Nord.

Pilote : Norlink

Partenaires : Rectorats, universités, Conseil Régional, Campus des métiers et des qualifications, Pôle Emploi

Livrables :

- Formations professionnelles au fluvial (2019)
- Élaboration des modules de formation ferroviaires et fluvial (2019-2020)
- Formation ferroviaire avec une école d'ingénieur (2020)
- Cartographie des formations existantes (2021)
- Propositions de modification des formations existantes aux nouveaux enjeux de la logistique (2022)

Calendrier : 2022

1.3 Former aux enjeux de la logistique

1.3.2 Créer en région un centre européen de la logistique accélérant la capacité d'innovation de l'axe nord

Les activités de transport, de logistique et du supply chain management sont en transformation accélérée. 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 sensibiliser les acteurs économiques en place, de disposer de nouvelles compétences RH en mesure de développer ces innovations et en capacité de les utiliser dans leur activité quotidienne. Le centre européen de la logistique aura donc pour ambition de faire de la région Hauts-de-France un territoire de pointe en matière de recherche opérationnelle, de démonstration, de développement, d'accélération et de formation.

Ces axes pourront concerner à la fois l'utilisation des nouveaux outils à disposition des acteurs portuaires mais aussi la conception de dispositifs innovants, avec une forte dominante RSE et green supply chain.

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.

Pilote : EURALOGISTIC

Partenaires : CCI, Norlink

Livrables :

- Modules de recherche opérationnelle
- Module de démonstration
- Modules de formation
- Déploiement d'innovation

Calendrier :

- Dès 2020



2. Favoriser la fluidité et la complémentarité des modes de transport de marchandises sur l'axe Nord et préparer l'arrivée du Canal Seine Nord Europe

2.1 Améliorer la performance des réseaux

2.1.1 Optimiser l'offre ferroviaire (*Feuille de route axe Seine- axe Nord*)

2.1.2 Améliorer l'accessibilité routière des ports

2.1.3 Redonner une vitalité au réseau secondaire fluvial combinant des usages touristiques et industriels

2.1.4 Déployer une stratégie concertée de régulation des poids lourds avec les acteurs de l'aire métropolitaine et du littoral

2.2 Améliorer la performance des hubs

2.2.1 Cartographier les zones d'implantation logistique et de plateformes intermodales le long de l'axe nord

2.2.2 Restructurer la gouvernance fluviale sur l'ensemble de l'axe

2.2.3 Construire une gouvernance de projet partagée pour des plateformes fret ferroviaires

2.3 Créer les opportunités autour de la liaison Seine-Escaut

2.3.1 Constituer une dynamique commune de recherche et développement à l'échelle Seine-Escaut (*Feuille de route axe Seine- axe Nord*)

2.3.2 Développer les synergies entre le bassin de la Seine et du Nord Pas-de-Calais pour passer à l'échelle Seine-Escaut (*Feuille de route axe Seine- axe Nord*)

2.3.3 Fabriquer une stratégie interrégionale du développement du transport combiné (*Feuille de route axe Seine- axe Nord*)

2.1 Améliorer la performance des réseaux

2.1.1 Optimiser l'offre ferroviaire (*Feuille de route axe Seine- axe Nord*)

Le réseau ferroviaire est un levier majeur pour favoriser le développement portuaire. Il permet de massifier les flux et 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 faiseurs de trafic pour pouvoir les inscrire le plus en amont possible. C'est pourquoi SNCF réseau a initié une démarche de construction d'une vision globale, cohérente et partagée des enjeux du ferroviaire avec ses clients frets et voyageurs à horizon 5-10 ans : la démarche « Plateforme services et infrastructures ».

À l'instar de la plateforme déjà en place sur la vallée de la Seine, l'enjeu de la Plateforme sur l'axe Nord est d'instaurer un dialogue soutenu et régulier entre les différents utilisateurs du réseau ferré (voyageurs, marchandises, travaux), pour mieux répondre qualitativement et quantitativement aux besoins de ces activités et à leur évolution.

En parallèle, pour pallier le manque de vision fret, une plateforme nationale fret a été installée en juillet 2019. Une installation progressive de groupes de travail fret sur les territoires en lien avec les conseils interportuaires Seine, Nord, Méditerranée a été initiée. La démarche a démarré pour l'axe Nord : l'objectif est de construire avec l'ensemble des parties prenantes une vision fret consolidée, expression des besoins qualitatifs et quantitatifs, (capacité, niveau de service) et organiser l'expression de cette demande dans la durée de manière à disposer d'une vision fret à l'instar de la vision « voyageur » portée par les AOM.

Les travaux viendront alimenter la démarche inter-axes Seine – Nord, pilotée par le préfet Philizot, autour des territoires en tension identifiés.

Pilote : SNCF Réseau

Partenaires : Norlink, DGDAN, Conseil Régional, opérateurs, DIDVS, DIMeRS

Livrables : Feuille de route inter-axes

- 2020 : lancement des groupes de travail ; cartographie des flux ; identification des leviers de performance et des hubs logistiques ferroviaires.
- 2021 : identification des investissements et services à inscrire au CPER.
- 2022 et suivants : création d'une entité en capacité d'assurer la fonction d'organisation du transport de fret à l'échelle régionale ;

Calendrier : 2022

2.1 Améliorer la performance des réseaux

2.1.2 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 Eurotunnel, qui sont donc collectivement intéressés à la performance de ce mode.

La DIR s'est dotée de données FCD aux abords des ports lui permettant une connaissance améliorée de la circulation nécessaire à la gestion du trafic. Ces données sont utilisables notamment dans des situations liées à la survenance d'événements aléatoires ou d'urgence (ex Brexit) ou pour donner des informations en temps réel aux véhicules accédant à la plateforme portuaire.

Elle participe au projet européen INTERCOR qui se termine en février 2020 et dont le programme FENIX prendra la suite. Ce projet auquel participent 4 États-membres (NED, FR, UK, BE) a pour objectif de développer et tester des standards de message, de transmission, de sécurité et quelques services de C-ITS routiers, permettant dès 2020 un échange d'informations en temps réel entre des véhicules connectés (VL et PL) et l'infrastructure. Le déploiement des équipements concerne près de 200 kilomètres du réseau routier géré par la DIR Nord. Ce projet est encore en phase expérimentale. 35 unités bord de route seront installés d'ici janvier 2020 sur l'A25, A16, A22, A1.

Une réflexion sur un possible déploiement de futures mesures de régulation dynamiques des vitesses sur les voies structurantes d'agglomération de l'A16 pourrait être menée.

À terme, il s'agira d'équiper l'autoroute de services notamment pour que les PL à destination des ports soient pris en charge dès l'autoroute. Celui-ci étant appréhendée comme le prolongement de la plateforme portuaire, de nouveaux services portuaires pourront y être intégrés.

Il conviendra d'associer l'ensemble des ports de la façade maritime et Getlink à la démarche de la DIR.

Pilote : DGDAN

Partenaires : DIR Nord, DREAL, Conseil Régional, ports, SANEF

Livrables :

- projet Intercor en phase opérationnelle
- Étude d'opportunité sur l'A16 en vue d'une prochaine programmation au CPER

Calendrier : 2021

2.1 Améliorer la performance des réseaux

2.1.3 Redonner une vitalité au réseau secondaire fluvial combinant des usages touristiques et industriels

Si c'est sur le réseau grand gabarit que la massification du fret est la plus significative, le réseau adjacent (de gabarit plus faible) conserve néanmoins un potentiel intéressant pour des transports modulaires, de plus petite taille (et donc plus flexibles) pour permettre l'accès au plus proche de zones d'activités ou de zones habitées (dans des logiques de logistique urbaine).

Le développement de ce réseau, dont l'entretien incombe à VNF (sauf dans le cas de décentralisation au bénéfice de collectivités locales) et qui n'est pas prioritaire en matière d'investissement, doit être étudié au cas par cas à la lueur des besoins de trafic des chargeurs, des contraintes et des atouts des différentes options de transport. Des partenariats ouvrant la voie à une logistique à coût partagé peut être travaillée à la demande spécifique de chargeurs.

En parallèle à cette démarche, une dynamique touristique peut être trouvée sur ce réseau secondaire (telles que la petite Lys, la Scarpe, le canal de Lens, la Sambre, l'Aa, le canal de Calais, les canaux de Picardie...), mais elle doit souvent être suscitée par un travail impliquant d'autres acteurs régionaux (CRT, CDT, CCI Région, etc.).

VNF s'oriente dans ce cas sur une mécanique de contractualisation avec les territoires permettant de faire émerger des produits de tourisme fluvestres (itinéraires de randonnées et Voies vertes) ou de nautisme complémentaires à la plaisance. À ce jour, VNF a déjà contractualisé avec plusieurs territoires. En 2019, VNF et la CCIR ont adressé à la Région une série de propositions pour faire de ces éléments fluviaux des axes de développement en faveur de l'économie locale. L'objectif est d'inciter les territoires à s'investir dans le devenir économique de ces éléments patrimoniaux que sont les voies d'eau à petit gabarit d'ici 5 ans.

Pilote : VNF

Partenaires : service infrastructures logistiques du Conseil Régional, Norlink Plaisance, CRT et CCI Région, intercommunalités

Livrables :

- 2019 : Convention Scarpe aval
- 2020 : Travail en commun de mise en produits touristiques sur les territoires faisant l'objet de contractualisation
- 2021 et suivant : Contractualisation avec les territoires traversés par le petit gabarit désireux de s'investir sur le développement économique

Calendrier : 2020 - 2025

2.1 Améliorer la performance des réseaux

2.1.4 Déployer une stratégie concertée de régulation des poids lourds avec les acteurs de l'aire métropolitaine et du littoral

La région des Hauts-de-France se caractérise par un réseau maillé extrêmement dense de pôles métropolitains en forte interaction au cœur d'un carrefour logistique international de 80 millions d'habitants.

Dans l'objectif de décarbonation des transports et de décongestion des infrastructures autoroutières autour de Lille, les services de l'État souhaitent installer un lieu de pilotage de l'accessibilité de l'aire métropolitaine lilloise en interface avec les projets des collectivités, pour réguler les usages du transport autoroutier et accélérer les changements comportementaux, en veillant à garantir la mobilité des personnes les plus fragiles.

Se positionnant sur des pré et post acheminements, les poids lourds sont indispensables pour le transport multimodal et la desserte du dernier kilomètre et la logistique urbaine. Dans le cadre du projet de régulation sur le territoire métropolitain, il conviendra d'identifier et de définir les leviers d'actions en faveur du renforcement et du bon fonctionnement d'une logistique urbaine innovante et durable. Plusieurs axes pourront être envisagés, favorisant la multimodalité des transports pour le fret. Des restrictions de circulation des PL selon des critères à définir, l'évitement du trafic PL de transit international, des mesures positives seront recherchées. Un équilibre sera à trouver pour que la régulation se fasse sans porter atteinte à l'activité économique.

Par ailleurs, dans la volonté de réinterroger la relation d'un hinterland avec sa façade maritime et réciproquement, un travail a été mené entre la MEL et la Communauté urbaine de Dunkerque et un cadre de coopération a été concrétisé en 2018 entre les deux collectivités. La question portuaire et de la chaîne logistique est centrale dans la relation qui unit les deux territoires, et notamment la problématique du foncier économique, enjeu commun qui pourra être abordée dans la réflexion sur la chaîne d'approvisionnement.

Pilote : DGDAN

Partenaires : MEL, DREAL, DIR, CCI, Comité Grand Lille, CUD, Norlink, les ports

Livrables :

- 2020 : mise en place d'un think tank
- 2021 : propositions d'actions pour rationaliser l'usage des PL sur l'aire métropolitaine lilloise et du littoral (stratégie de logistique urbaine)

Calendrier : 2021 : définir les investissements à intégrer au CPER

2.2 Améliorer la performance des hubs

2.2.1 Cartographier les zones d'implantation logistique et de plateformes intermodales

Dans un contexte de concurrences et de nécessaire préservation du foncier agricole et naturel, il convient d'identifier les plateformes multimodales structurantes permettant de massifier les flux, de décarboner la logistique urbaine, de préparer la montée en puissance de la logistique fluviale et ferroviaire et de favoriser le report modal des flux de transit routier nationaux et internationaux.

La cartographie intégrera les sites actuels et projetés qui seront classés suivant leurs fonctions logistiques : 1) sites « prime » à haute valeur logistique potentielle disposant d'un bassin d'emploi et d'une capacité d'attirer des industries ou entreprises et où l'intermodalité sera privilégiée ; 2) sites médians ; 3) sites à rayonnement local et logistique urbaine.

Cette cartographie, partagée avec les professionnels de l'axe Nord et l'association France Logistique, permettra d'identifier pour chaque type de plateformes les emprises foncières disponibles et les enjeux associés.

Pilote : DGDAN

Partenaires : Conseil régional, collectivités, Norlink, Euralogistic, CCI, Établissements fonciers, gestionnaires de réseaux, agences d'urbanisme

Livrables :

- Une cartographie et les enjeux logistiques associés

Calendrier :

- 2020 : cartographie des sites logistiques

2.2 Améliorer la performance des hubs

2.2.2 Restructurer la gouvernance fluviale sur l'ensemble de l'axe

L'objectif est de renforcer les outils de coordination portuaires, en s'appuyant notamment, sur les possibilités de structuration offertes par les modèles de syndicats mixtes inscrits dans la Loi NOTRe pour mieux associer les collectivités territoriales, en parallèle d'un travail de dynamisation du mode « concessif » traditionnel. Deux périmètres ont été proposés en études aux territoires et CCIR ainsi qu'à la Région : ceux des ports de l'Escaut et ceux du canal d'Aire.

La prochaine étape est de mettre à jour les études de trafic et d'étudier le potentiel sur ces deux axes afin de déterminer les emplacements les plus pertinents pour des installations portuaires (multimodales ou simple quais...). Ces études devront envisager des solutions multimodales ; tenir compte des actions de développement à l'étude parallèlement par la SNCF (ou par la route) sur le même secteur, ainsi que des actions de développement en cours sur les secteurs voisins... ceci dans le but d'éviter une concurrence néfaste entre ports/ plateformes. Par ailleurs ces études devront permettre de proposer des scénarii de montage économique (et de gouvernance) de nature à assurer la rentabilité de ces ports ainsi que leur attractivité pour des investisseurs qu'ils soient publics ou privés.

S'agissant des ports de l'Escaut, le travail a été engagé fin 2018 avec la CAPH, la CAVM et la CCI locale, afin de voir ce qu'apporterait l'entrée de VNF au SMO existant.

S'agissant du Canal d'Aire, les premières études réalisées avec la CCIR-Ports de Lille, le conseil régional et le territoire (CABBALR) ont incité à élargir le spectre, d'abord vers le GPMD, puis vers le Bassin minier. Mi-2019, VNF a décidé de poursuivre les travaux avec le GPMD, NORLINK et le territoire au travers d'une étude de robustesse du modèle de regroupement portuaire.

Pilote : VNF

Partenaires : Intercommunalités, conseil régional, les CCI, Norlink-ports

Livrables :

- 2019-2020 : Étude de soutenabilité des modèles financiers sur les regroupements de ports de l'Escaut et du canal d'Aire-bassin miniers
- 2021 : Examen de l'interface avec l'Oise (secteur Oise / Val d'Oise) et les ports de l'axe Seine (HAROPA)

Calendrier :

- mi-2020 : rendu d'études financières
- 2021 : Phase juridico-institutionnelle
- 2021 : Enseignements à tirer pour les Plateformes SNE

2.2 Améliorer la performance des hubs

2.2.3 Construire une gouvernance de projet partagée pour des plateformes fret ferroviaire

VNF travaille depuis près de deux ans, à la constitution de Syndicats Mixtes Ouverts (SMO) pour la gestion d'ensemble portuaires en région Hauts-de-France. Ces SMO, pilotes et gestionnaires des sites portuaires, regroupent l'ensemble des acteurs impliqués pour le développement de sites multimodaux, notamment les collectivités territoriales, VNF mais aussi différents partenaires publics ou privés (CCI, etc.).

Dans le cadre de ces SMO, les entités membres travaillent, au regard de leurs compétences (par exemple, acquisition foncière pour les collectivités, aménagement de zones d'activité pour les CCI, etc.), à la mise en œuvre de projets validés collectivement.

La gestion des sites multimodaux peut en outre être attribuée à un partenaire externe dans le cadre de contrat de concession liant le SMO et cette entité en charge de la gestion de ce site.

Ce type de dispositif, par rapport à une concession classique, présente de nombreux avantages : Coordonner les acteurs impliqués dans la réussite de projet développement des plateformes ; Garantir la mobilisation du foncier pour les activités créatrices de ressources, au service du développement des sites multimodaux ; Attirer les investisseurs et les « faiseurs de trafic », en permettant l'entrée d'industriels et d'opérateurs logistiques intégrateurs ; Tirer le meilleur parti des financements européens (coordination pour une meilleure visibilité) ; Favoriser le développement de partenariats à l'échelle régionale et interrégionale ou transfrontalière dans le cas de SMO multi-sites.

SNCF Réseau et les porteurs de projets examineront la possibilité d'appliquer une structuration similaire (création de SMO, délégation de gestion de site à un partenaire externe dans le cadre d'un contrat de concession) pour la mise en œuvre de projets de développement concertés sur un ou plusieurs sites ferroviaires en Hauts-de-France.

Ces réflexions devront tenir compte des travaux conduits dans le cadre de l'action 2.3.3 « Fabriquer une stratégie interrégionale du développement du transport combiné ».

Pilote : DGDAN/Norlink Ferroviaire

Partenaires : SNCF Réseau, collectivités territoriales, opérateurs de transport ferroviaire, VNF, Port de Dunkerque

Livrables : définition d'un modèle d'organisation sur un site test

Calendrier : 2024

2.3 Créer les opportunités autour de la liaison Seine-Escaut

2.3.1 Constituer une dynamique commune de recherche et développement à l'échelle Seine-Escaut (*Feuille de route axe Seine- axe Nord*)

Dans le cadre des travaux de l'axe Seine, les établissements d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation, et les pôles de compétitivité de Normandie et d'Île-de-France ont décidé de travailler ensemble et de créer un institut dédié à la logistique pour renforcer les actions de recherche et de formation nécessaires au secteur.

À cette fin, ils ont constitué un groupement d'intérêt scientifique sur la base de logiques collaboratives, encourageant les échanges entre la communauté scientifique, les pôles de compétitivité et les filières économiques à l'instar des pays voisins.

La programmation des travaux de cet institut pourrait prendre en compte les démarches inter-axes en développant un écosystème interrégional de recherche sur les questions de flux et d'optimisation de la mobilité des marchandises aux différentes échelles de territoire, les enjeux technologiques notamment numériques (système d'information, intelligence artificielle, cyber-sécurité...) et énergétiques, ainsi que les transformations de l'emploi dans la logistique et le développement des compétences associées.

L'élargissement pour une démarche commune aux établissements d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation de la région Hauts-de-France sera recherché, sous une forme adéquate à définir, en privilégiant les travaux portés par les 3 régions.

Un focus sera porté sur la dynamique territoriale induite par le CSNE, défini comme un écosystème, objet de recherche et d'innovation.

Pilote : DIDVS, DRRT, DGDAN

Partenaires : établissements d'enseignement supérieur, de recherche et innovation, pôles de compétitivité, territoires

Livrables : Feuille de route inter-axes

- Cadrage et définition du pilotage en 2020
- 2023 : formalisation de la coopération des acteurs de la recherche des 3 régions ;
- Études / solutions technologiques

Calendrier :

- 2021 – 2023 et suivants : études / recherches autour du canal Seine-Nord par des post-docs à financer dans le cadre des CPER.

2.3 Créer les opportunités autour de la liaison Seine-Escaut

2.3.2 Développer les synergies entre le bassin de la Seine et du Nord Pas-de-Calais pour passer à l'échelle Seine-Escaut (*Feuille de route axe Seine- axe Nord*)

Afin de renforcer les travaux fluviaux en inter bassin de la Seine et Nord Pas-de-Calais, VNF projette d'engager avec ses partenaires les travaux suivants :

- Animer un travail stratégique sur la chaîne de valeur logistique :
 - en associant les chargeurs et les organisateurs de transport, il s'agit de définir des leviers de massification et de mutualisation des flux entre bassins et de travailler sur l'amélioration de la performance et de la compétitivité du mode fluvial.
 - en développant des Services d'Information Fluviale harmonisés entre bassins (Seine et Nord Pas-de-Calais) et avec les partenaires Européens (dans le cadre du projet RIS-Comex), avec une vision corridor de transport et une orientation Logistique permettant d'offrir aux opérateurs des outils de gestion de leurs flux.
 - en contribuant au développement d'une cale supplémentaire (projet Multiregio), innovante et flexible pour faciliter la mutualisation et la massification des flux. Cette cale répondra aux besoins des chargeurs durant la construction du canal Seine Nord (en utilisant en particulier le canal du nord) mais également en préfigurant des usages du canal Seine Nord.
 - en mettant en place une charte de fluvialisation avec la société du CSNE dont les objectifs sont de permettre et d'optimiser l'utilisation du transport fluvial dans le cadre de la réalisation du chantier, de coordonner les impacts de la construction du canal sur les autres trafics fluviaux de l'axe et de faire en sorte que les travaux du canal contribuent durablement au développement de la flotte et du fluvial.
- Avoir une approche multimodale du potentiel inter-axes, en particulier :
 - en travaillant sur les possibilités de partenariat entre VNF et SNCF réseau, il s'agit d'avoir une approche commune et structurante des développements respectifs.
 - en contribuant à la mise en œuvre d'une stratégie de développement des plateformes multimodales et des ports intérieurs, à l'échelle globale de l'axe et en relation avec les corridors multimodaux européens. En particulier, il s'agit de travailler au lancement d'une étude portuaire Seine Escaut dont l'objectif est de disposer d'un référentiel portuaire et d'offres de services multimodales permettant d'une part d'accélérer le report modal vers la voie d'eau et d'envisager les investissements associés. Cette étude ne vise pas à programmer le détail des installations logistiques et industrielles de chaque site portuaire, mais fournira les attentes des industriels et logisticiens qui souhaitent inscrire leur logistique dans une démarche multimodale sur le réseau Seine Escaut.

Pilote : VNF national

Partenaires : Norlink, Haropa, GIEE Seine Escaut, Filières Chargeurs (AIMCC),

Interceréales...) et opérateurs logistiques (TLF, AUTF...), SNCF réseau, SCSNE, DGDAN, DIDVS

Livrables : Feuille de route inter-axes

- Amélioration de l'attractivité du mode fluvial : préparation d'une feuille de route entre les acteurs de l'Interprofession Fluviale (en cours de constitution) sur l'amélioration de l'attractivité du mode fluvial. Objectif de formulation de la première feuille de route en 2020.
- Projet RIS-Comex : développement du projet européen et harmonisation des services sur le réseau Seine Escaut. Objectif de définition et travail de conception des services puis de test d'un portail (interface usagers) commun fin 2020. Déploiement des services et harmonisation sur le réseau entre 2021 et 2025.
- Projet Multiregio : livraison de 20 unités fluviales nouvelles et mutualisées, opérant entre le réseau Seine et Nord Pas-de-Calais (via Canal du Nord dans première phase, puis CSN en phase ultérieure). Objectif mise en service progressive entre mi-2021 et fin 2022.
- Fluvialisation du chantier CSNE : mise en place d'une charte entre SCSNE et VNF en 2020. Objectif de mise en œuvre de la logistique fluviale de chantier à partir de 2021.
- Partenariat entre VNF et SNCF Réseau : mise en place du cadre national d'une démarche commune visant à augmenter l'efficacité des actions respectives des 2 modes, en faveur du développement du fret. Objectif de mise en place d'un protocole de collaboration en 2020.
- Étude portuaire Seine Escaut : élaboration d'une étude sur le référentiel portuaire et les offres de service multimodales sur l'ensemble du périmètre Seine Escaut afin d'en planifier les investissements à horizon 2028 (mise en service CSNE). Objectif de livraison de l'étude fin 2021.

Calendrier : 2020 – 2025

2.3 Créer les opportunités autour de la liaison Seine-Escaut

2.3.3 Fabriquer une stratégie interrégionale du développement du transport combiné (Feuille de route axe Seine- axe Nord)

Pour répondre aux enjeux économiques et sociétaux des filières et accompagner leur développement à partir des systèmes portuaires des deux axes, le recours au transport massifié est à promouvoir.

Il apparaît donc nécessaire d'identifier les principales plateformes tri-modales structurantes à une échelle interrégionale (axes Seine et Nord, Grand est). Ce travail prolongerait utilement l'étude pilotée par la DRIEA sur les plateformes de transport combiné ferroviaire en Île-de-France. Les interfaces entre la logistique de longue distance et le développement d'une logistique urbaine plus durable pourraient également être approfondies.

L'objectif est de disposer, à terme, d'un réseau de plates-formes de transport combiné adapté aux besoins du marché s'appuyant sur les installations existantes à optimiser ou à créer.

Pour faciliter la mise en place de ce réseau de plateformes stratégiques, la réflexion à mener aujourd'hui doit être de nature à alimenter :

- Les démarches de planification à la main des collectivités territoriales (SRADDET, SCoT et PLU) ;
- la future contractualisation entre l'État et les régions concernées en donnant une vision cohérente et partagée des investissements à réaliser ;
- les plans stratégiques de développement des gestionnaires de réseaux tous modes et de plateformes.

Ce travail pourrait être confié à un collectif d'agences d'urbanisme à l'échelle inter-axes, intégrant la dimension foncière. Il serait à mener en lien étroit avec les acteurs économiques.

Pilote : DGDAN / DIDVS

Partenaires : DIMeRS, agences d'urbanisme, conseils régionaux, collectivités, services de l'État, gestionnaires d'infrastructures, Norlink, Haropa, représentants des filières, chargeurs et transporteurs

Livrables : Feuille de route inter-axes

- 2020 : Lancement de l'étude avec les agences d'urbanisme
- 2021 : Élaboration d'une stratégie

Calendrier :

- 2021 : rendu des conclusions ; intégration dans les CPER des régions
- 2022-2025 : déploiement de la stratégie



3. Favoriser l'excellence en matière environnementale des espaces portuaires, maritimes et de la chaîne logistique

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

3.1.1 Généraliser les plans d'aménagement et de développement durable (incluant les plans de gestion des sédiments)

3.1.2 Étendre à la chaîne logistique la qualité environnementale en réduisant les externalités négatives

3.1.3 Déployer une stratégie de développement de l'économie circulaire

3.2 Généraliser l'utilisation de transport d'énergies propres, dans le cadre d'un mix énergétique plus durable

3.2.1 Partager les stratégies de développement du GNL et des stations multi-énergies

3.2.2 Développer la mise en place du dispositif de branchement à quai dans les ports et plateformes intérieures

3.2.3 Porter des modèles de financement spécifiques aux projets de développement durable dans le secteur des transports et de la logistique

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

3.1.1 Généraliser les plans d'aménagement et de développement durable (incluant les plans de gestion des sédiments)

Les ports du nord de la France ont toujours voulu se montrer exemplaires en matière environnementale.

Dans les prochaines années, les normes environnementales ont 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.

Les plans d'aménagement et de développement durable mis en œuvre par des ports traduisent 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 terme.

Par ailleurs, 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, gagnera à s'étendre à la gestion des sédiments fluviaux et pourra s'appuyer sur la démarche Sédimentariaux, initiée en 2009 et exemplaire au niveau national et européen.

Pilote : Norlink

Partenaires : DREAL, Ports, VNF, Conseil Régional, industries, DGDAN, DIDVS, DIMeRS, Medlink

Livrables :

- Inventaire des plans et de leurs « statuts »
- Échanges de bonnes pratiques
- Diffusion d'information

Calendrier :

- 2022

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

3.1.2 Étendre à la chaîne logistique la qualité environnementale en réduisant les externalités négatives

Au-delà des émissions de CO2 qui sont de mieux en mieux prises en compte dans les politiques et l'analyse des transports, il est fondamental de traiter les sujets des autres externalités négatives.

En effet, les autres externalités négatives ont des impacts beaucoup plus locaux (congestion, accidents, pollution de l'air, bruit, etc.) qui nécessitent d'être traitées afin d'assurer l'acceptabilité et l'accessibilité des ports et des moyens de transport dans leur environnement.

Par ailleurs, c'est l'approche de plus en plus privilégiée par la Commission Européenne qui vise à augmenter l'internalisation des coûts externes pour rééquilibrer la concurrence entre les modes de transport.

Pilote : Norlink

Partenaires : DGDAN, DIDVS, DIMeRS, Medlink, Ports, Transporteurs, DREAL, collectivités

Livrables :

- Guide des coûts externes dans le transport
- Sensibilisation de tous les acteurs

Calendrier :

- 2020

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

3.1.3 Déployer une stratégie de développement de l'économie circulaire

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.

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 complets. 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.

Pilote : DGDAN

Partenaires : Conseil Régional, Ports, Norlink Ports, Norlink fluvial,, DIDVS, DIMeRS, Medlink

Livrables :

- Animation des réseau et création des outils (2021)
- Stratégie (2022)

Calendrier :

- 2022

3.2 Généraliser l'utilisation de transport d'énergies propres, dans le cadre d'un mix énergétique plus durable

3.2.1 Partager les stratégies de développement du GNL et des stations multi-énergies

Les ports étant des concentrateurs de flux de tous types (navires de mer, barges, trains, camions et véhicules légers), ils sont particulièrement bien placés pour produire, faire transiter et consommer toutes les énergies. Le GNL, l'électricité, l'hydrogène et tous les autres 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 à mettre en place ;
- un schéma de distribution régional de toutes les énergies pourrait être mené par la DREAL ;
- un déploiement du réseau d'avitaillement en énergie alternatives au diesel dans tous les ports ;
- une sensibilisation des transporteurs (tous modes confondus) qui permettra de développer des partenariats et identifier les besoins.

Le développement de plateformes portuaires performantes en matière de développement durable doit également s'appuyer sur le trafic transmanche. Parvenir à réduire les émissions de GES (ainsi que les autres externalités négatives) 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.

Pilote : Norlink

Partenaires : Polénergie, Ports, transporteurs, DGDAN, DIDVS, DIMeRS, Medlink, DREAL

Livrables :

- Cartographie des points d'approvisionnement existants et potentiels
- Liste des points réglementaires bloquants à lever
- Projets pilotes et prototypes sur les modes massifiés

Calendrier :

- Lancement en 2020 partie approvisionnement et propulsion

3.2 Généraliser l'utilisation de transport d'énergies propres, dans le cadre d'un mix énergétique plus durable

3.2.2 Développer la mise en place du dispositif de branchement à quai dans les ports et plateformes intérieures

Dans le même cadre de la limitation de l'impact CO₂ et de pollution de l'air, les ports accueillent des navires de haute mer ainsi que des barges. Avec un enjeu de préservation de la qualité de l'air, ils doivent 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 autour du monde, notamment à Dunkerque, Marseille ou aux États-Unis.

Une réflexion identique devrait être réalisée sur tous les ports littoraux, les ports intérieurs devront aussi être associés afin de fournir de l'électricité de quai aux barges et pousseurs afin de limiter les externalités négatives locales. Par ailleurs un travail d'harmonisation devra être mené entre les différents bassins et façades afin de faciliter l'utilisation pour les bateliers.

Pilote : Norlink

Partenaires : Ports, VNF

Livrables :

- Étude de faisabilité sur les branchements à quai

Calendrier :

- 2023

3.2 Généraliser l'utilisation de transport d'énergies propres, dans le cadre d'un mix énergétique plus durable

3.2.3 Porter des modèles de financement spécifiques aux projets de développement durable dans le secteur des transports et de la logistique

Les carburants et propulsions alternatifs ne sont pas encore industrialisés et coûtent de ce fait souvent plus que les technologies conventionnelles. Afin de s'assurer un déploiement effectif sur la Région, il est nécessaire que tous les acteurs puissent avoir accès à l'information à jour.

Un groupe d'acteurs assurant le suivi et la coordination des démarches au niveau régional permettra d'orienter les programmes en cours de définition mais aussi diffuser les appels à projet, appels à manifestation d'intérêts dans les domaines du transport massifié et les économies d'énergie dans le transport.

Par ailleurs, de nouveaux modèles de financement pourraient être imaginés.

Pilote : Norlink

Partenaires :

Livrables :

- Groupe de suivi et d'animation des démarches de financement
- Séminaires réguliers sur les aides

Calendrier :

- 2020



4. Déployer une frontière intelligente dans un contexte de Brexit et renforcer la sécurité et la sûreté du transport de personnes et de marchandises

4.1 Simplifier l'ensemble des contrôles au sein des ports

4.1.1 Mettre en place un point unique de contrôle des marchandises au port de Dunkerque

4.1.2 **Accélérer les** actions de simplification du contrôle de marchandises

4.1.3 **Numériser** le passage aux frontières des voyageurs

4.2 Améliorer la fluidité des biens et des marchandises

4.2.1 Déployer des outils numériques visant à accroître la compétitivité logistique

4.2.2 Limiter les impacts et saisir les opportunités dans le cadre du Brexit

4.3 Améliorer la sécurité et la sûreté des biens et des marchandises

4.3.1 Comparer les moyens utilisés par les autres pays pour améliorer la sûreté et la sécurité **dans les ports**

4.3.2 Évaluer les moyens à mettre en œuvre pour améliorer la sécurité fluviale

4.1 Simplifier l'ensemble des contrôles au sein des ports

4.1.1 Mettre en place un point unique de contrôle des marchandises au port de Dunkerque

Le 16 septembre 2019, Eric Hemar et Patrick Daher remettaient au Premier ministre leur rapport visant à améliorer la performance de la logistique nationale et à renforcer l'attractivité française en matière de conquête du trafic, d'implantations logistiques et de création de chaînes de valeurs et d'emplois. Parmi les propositions formulées figure la mise en place d'un point de contact unique aux frontières, confié à l'administration des douanes.

Ce point de contact unique sera chargé de centraliser les informations remises, essentiellement par voie électronique, par les opérateurs économiques, de les communiquer à toutes les autorités publiques chargées de les certifier ou les contrôler, et de veiller à la bonne coordination de ces dernières afin de fluidifier la chaîne logistique. L'ensemble des formalités et des contrôles aux frontières, import et export, qui relèvent aussi bien de la douane que des services d'inspection vétérinaires et phytosanitaires (SIVEP, relevant de la DGAL) ou de la DDPF pour le compte de la DGCCRF, seront concernés. Ce point de contact unique doit être expérimenté dès 2020 sur les ports de Dunkerque et du Havre.

Pilote : DGDAN

Partenaires : Préfecture de région, Douanes, DRAAF, DGCCRF, PAF, Port de Dunkerque

Livrables :

- Mise en place de l'expérimentation en 2020
- Bilan de l'expérimentation

Calendrier :

- 2020

4.1 Simplifier l'ensemble des contrôles au sein des ports

4.1.2 **Accélérer les** actions de simplification du contrôle de marchandises

Plusieurs actions sont en cours d'études ou en cours d'expérimentation pour optimiser les procédures de contrôles aux frontières pour les marchandises.

Une communication axée sur les gains déjà obtenus et encore à venir dans le traitement des marchandises permettrait d'accroître l'attractivité des ports de la Région.

Plusieurs sujets peuvent faire l'objet d'une étude ou déjà d'une communication :

- vérifier avec les ports l'opportunité d'une relocalisation de certaines administrations dans le contexte de reconfiguration des contrôles aux frontières à l'import, liée au Brexit ;
- analyser les domaines où une polyvalence des administrations de contrôle peut être envisagée, ou dans lesquelles certaines procédures pourraient être fluidifiées par une polyvalence d'agents agréés par plusieurs administrations ; lister les domaines pour lesquels un transfert de compétence pourrait être opéré vers une administration unique ;
- mutualiser la délivrance des formalités des produits soumis, à l'export, à des contrôles sanitaires et phytosanitaires dans les pays tiers ; constituer des pôles ou « hubs » de certification et de contrôle à l'export, connectés à l'ensemble des vecteurs de reports modaux (ferroviaire, routier, fluvial) ;
- **accompagner les développements futurs du « SI Brexit », notamment afin qu'il intègre toutes les dimensions, y compris sanitaires, du passage-frontière**

Pilote : Préfecture de région

Partenaires : DGDAN, PAF, Douane, DRAFF

Livrables :

- Accompagnement des analyses et des expérimentations mises en œuvre
- Benchmark des bonnes pratiques au niveau européen
- Plan de communication sur ces améliorations

Calendrier :

- 2020 pour les actions mises en œuvre dans le cadre du Brexit

4.1 Simplifier l'ensemble des contrôles au sein des ports

4.1.3 Numériser le passage aux frontières des voyageurs

La fluidité du trafic des véhicules légers est un élément essentiel de la fluidité des ports, de leur modèle économique et de l'attractivité du territoire. Ainsi, une polyvalence accrue des agents des douanes et des SIVEP pour procéder au contrôle migratoire des chauffeurs lorsque le poids-lourd doit être physiquement inspecté par ces administrations gagnerait à être étudié.

De même, une polyvalence des agents des douanes et des agents de la police aux frontières en matière de contrôle migratoire et de lutte contre la fraude (contrôle des bagages) pourrait être envisagée, en fonction des circuits de circulation des véhicules sur les trois infrastructures.

De plus, le contrôle des personnes embarquées à bord de véhicules légers doit être fluidifié. Le Conseil régional des Hauts-de-France souhaite expérimenter, sur Dunkerque, Calais, Eurotunnel et Douvres un projet « Fastpass » permettant le contrôle automatisé des passagers dans leur véhicule. Ce projet permet d'assurer la prise d'information des passagers (reconnaissance faciale et contrôle des passeports biométriques), à l'image des e-gates passagers des aéroports.

Or, la Border force réalise, à la frontière britannique, une prise d'information similaire pour un traitement en pleine souveraineté. Le projet d'e-gates gagnerait à donner lieu à un contrôle simultané, bien que distinct, des autorités britanniques et françaises pour améliorer sensiblement la fluidité et la qualité des du contrôle des personnes à la frontière.

Pilote : ports maritimes et Getlink

Partenaires : Préfecture de région, DGDAN, Police aux Frontières, Conseil régional

Livrables :

- Expérimentation « Fastpass » pour les ports
- Expérimentation « e-gates » pour getlink

Calendrier : 2022

4.2 Améliorer la fluidité des biens et des marchandises

4.2.1 Déployer des outils numériques visant à accroître la compétitivité logistique

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.

Différents territoires et ports internationaux ont par ailleurs fait de ce thème l'un de leurs axes majeurs de développement. Les Hauts-de-France ne sont par ailleurs pas en reste avec le développement d'outils de cette nature sur différentes plateformes (Cargo Community System, etc). Ce territoire présente en outre différentes entreprises et instituts de recherche spécialisés dans les transports, en mesure de participer à la création d'outils valorisant l'ensemble des données existantes en matière de mobilité des marchandises. Certains projets actuellement menés sur les ports de cette région, en lien avec des établissements de recherche (par exemple, projet des ports maritimes sur leurs jumeaux numériques), sont par ailleurs en mesure de grandement conforter l'attractivité de ces équipements.

Aussi, le travail à mener sur ce sujet peut apparaître triple :

- Valoriser les initiatives de recherche en cours dans ce domaine ;
- Améliorer les outils existants pour accroître la compétitivité ;
- Construire un écosystème d'informations et de massification des flux.

L'interopérabilité entre les systèmes et la cybersécurité seront des enjeux majeurs pour la réussite de cet écosystème d'informations.

Pilote : Norlink

Partenaires : DGDAN

Livrables :

- Benchmark européen des outils de gestion de trafic
- Séminaire de présentation des projets numériques
- Déploiement de l'écosystème
- Veille permanente sur les évolutions

Calendrier : 2022

4.2 Améliorer la fluidité des biens et des marchandises

4.2.2 Limiter les impacts et saisir les opportunités dans le cadre du Brexit

Les récentes élections au Royaume-Uni ne laissent plus guère de doute sur la mise en œuvre d'un Brexit à l'horizon de janvier 2020. Les contours d'un possible accord se dessineront d'ici là et il conviendra alors :

- d'identifier les entreprises pouvant être les plus impactées ;
- d'accompagner ses entreprises dans leurs évolutions.

Ce sujet est crucial dans le cadre de l'adaptation du tissu économique local à ce bouleversement. Il fera donc l'objet d'une attention particulière de l'ensemble des acteurs économique sous le pilotage de la Préfecture.

Pilote : Préfecture de région

Partenaires : DGDAN, CCI, agences d'urbanisme

Livrable :

- Cartographie des entreprises potentiellement impactées
- Définition d'un plan d'accompagnement

Calendrier :

- 2020 pour l'accompagnement des entreprises
- 2021 pour le lancement des études d'opportunités dans le cadre du CPER

4.3 Améliorer la sécurité et la sûreté des biens et des marchandises

4.3.1 Comparer les moyens utilisés par les autres pays pour améliorer la sûreté et la sécurité dans les ports

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.

Un recueil de pratiques et des expérimentations en cours au niveau européen permettra d'alimenter un projet de plan d'action pour améliorer l'efficacité des contrôles et donc la sécurité et la sûreté des ports des hauts-de-France.

Pilote : Préfecture de la zone de défense

Partenaires : DGDAN, douane, gendarmerie

Livrables :

- Benchmark au niveau Européen
- Proposition de plan d'action

Calendrier : 2023

4.3 Améliorer la sécurité et la sûreté des biens et des marchandises

4.3.2 Évaluer les moyens à mettre en œuvre 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 par 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 semblent pas en mesure de répondre à ces nouvelles ambitions sécuritaires. Le renforcement des contrôles dans le fluvial doit faire l'objet d'approfondissement. La recherche de moyens devra être privilégiée, qu'il s'agisse des équipements dont les acteurs concernés peuvent être dotés ou des moyens sur les infrastructures des voies navigables.

Pilote : Préfecture de la zone de défense

Partenaires : Gendarmerie

Livrables :

- Plan d'action en accompagnement de l'essor du canal Seine-Nord

Calendrier : 2021

C – L'essentiel du plan d'action 2020-2025

1 Développer une action de promotion pour faire des ports des Hauts-de-France un acteur central du hub européen

action	Pilote et partenaires	Livrables et calendrier
1.1 Promouvoir l'axe nord		
1.1.1 Structurer l'écoute client	Norlink ports , AUTF, CCHDF, TLF Overseas, TLF Nord, fédérations sectorielles	2020 : Diagnostics annuels des attentes des chargeurs ; Communication régulière des suites données.
1.1.2 Déployer des outils de « marketing régional » pour affirmer les forces logistiques et portuaires des Hauts-de-France	Norlink Ports , associations régionales, ports, plateformes logistiques	2021 : Élaboration d'un cahier des charges de numérisation de l'offre de transport en 2020 puis mise en œuvre.
1.1.3 Constituer un réseau international d'ambassadeurs	Norlink Ports , MEL, Douanes, CCI, Team Export HDF, Business France, CCI International, NFI	2022 : Structuration des actions auprès des réseaux existants dès 2020 ; Déploiement d'un nouveau réseau et/ou complément avec de nouveaux acteurs en 2022.
1.1.4 Impliquer davantage les chargeurs dans la définition des politiques portuaires et logistiques	AUTF , club des chargeurs des Hauts-de-France, Norlink Ports	2020 : Structuration autour du club chargeurs dès 2020 ; Renforcement du réseau par la suite.
1.1.5 Étendre et valoriser les labellisations des ports et plateformes	Norlink Ports , ports, plateformes multimodales, porteurs des labels	2023 : Échanges de bonnes pratiques dès 2020 ; Guide des labels.
1.2 S'outiller pour analyser et expertiser l'attractivité et la compétitivité		
1.2.1 Créer un conseil scientifique et technique	Norlink , DGDAN, Euralogistic, Universités, laboratoires, agences d'urbanisme, DRRT	2023 : S'entourer d'expertise à travers de rencontres « regards croisés » dès 2020 ; Institution d'un conseil scientifique et technique.
1.2.2 Créer un observatoire de la performance administrative	DGDAN , Norlink, service de l'État	2021 : Exploration des données disponibles ; Remontée des opérateurs ; Premiers tableaux de bord ; Actions pour améliorer la performance.
1.3 Former aux enjeux de la logistique		
1.3.1 Intégrer davantage les offres fluviales, ferroviaires et portuaires dans les formations	Norlink , Rectorats, universités, Conseil Régional, Campus des métiers et des qualifications, Pôle Emploi	2022 : Formations professionnelles au fluvial depuis 2019 ; Élaboration des modules ferroviaires et fluviaux ; Formation ferroviaire avec une école d'ingénieur ; Cartographie des formations existantes ; Propositions de modification des formations existantes aux nouveaux enjeux de la logistique.
1.3.2 Créer en région un centre européen de la logistique accélérant la capacité d'innovation de l'axe nord	Euralogistic , Norlink, CCI	2020 : Modules de recherche opérationnelle ; Module de démonstration ; Modules de formation ; Déploiement d'innovation.

2 Favoriser la fluidité et la complémentarité des modes de transport de marchandises sur l'axe Nord et préparer l'arrivée du Canal Seine Nord Europe

action	Pilote et partenaires	Livrables et calendrier
2.1 Améliorer la performance des réseaux		
2.1.1 Feuille de route axe Seine- axe Nord Optimiser l'offre ferroviaire	SNCF Réseau , Norlink, DGDAN, Conseil Régional, opérateurs, DIDVS, DIMeRS	2022 : Lancement des groupes de travail « flux » et « plateformes » ; cartographie des flux ; Identification des leviers de performance et des hubs logistiques ; Identification des investissements et services à inscrire au CPER ; Création d'une entité en capacité d'assurer la fonction d'organisation du transport de fret à l'échelle régionale.
2.1.2 Améliorer l'accessibilité des ports routière	DGDAN , DIR Nord, DREAL, Conseil Régional, ports, SANEF	2021 : Projet intercor en phase opérationnel ; Étude d'opportunité sur l'A16 en vue d'une prochaine programmation au CPER.
2.1.3 Redonner une vitalité au réseau secondaire fluvial combinant des usages touristiques et industriels	VNF , service infrastructures logistiques du Conseil Régional, Norlink Plaisance, CRT et CCI Région, intercommunalités	2025 : Convention Scarpe aval ; Travail en commun de mise en produits touristiques sur les territoires faisant l'objet de contractualisation- Contractualisation avec les territoires traversés par le petit gabarit désireux de s'investir sur le développement économique.
2.1.4 Déployer une stratégie concertée de régulation des poids lourds avec les acteurs de l'aire métropolitaine et du littoral	DGDAN , MEL, DREAL, DIR, CCI, Comité Grand Lille, CUD, Norlink, les ports	2021 : Mise en place d'un think tank ; Propositions d'actions pour rationaliser l'usage des PL sur l'aire métropolitaine lilloise et du littoral (stratégie de logistique urbaine).
2.2 Améliorer la performance des hubs		
2.2.1 Cartographier les zones d'implantation logistique et de plateformes intermodales le long de l'axe nord	DGDAN , Conseil régional, collectivités, Norlink, Euralogistic, CCI, Établissements fonciers, gestionnaires de réseaux.	2023 : Une cartographie et ses enjeux logistiques associés élaboration d'un volet logistique au CPER
2.2.2 Restructurer la gouvernance fluviale sur l'ensemble de l'axe	VNF , Intercommunalités, conseil régional, les CCI, Norlink-ports	2021 : Étude de soutenabilité des modèles financiers sur les regroupements de ports de l'Escaut et du canal d'Aire-bassin miniers ; Examen de l'interface avec l'Oise (secteur Oise / Val d'Oise) et les ports de l'axe Seine (HAROPA).

2.2.3 Construire une gouvernance de projet partagée pour des plateformes ferroviaires	DGDAN/ Ferroviaire, Réseau, territoriales, de transport ferroviaire, VNF, Port de Dunkerque	Norlink SNCF collectivités opérateurs	2024 : Définition d'un modèle d'organisation sur un site test
---	--	--	---

2.3 Créer les opportunités autour de la liaison Seine-Escaut

2.3.1 Feuille de route axe Seine- axe Nord Constituer une dynamique commune de recherche et développement à l'échelle Seine-Escaut	DIDVS, DRRT, DGDAN, établissements d'enseignement supérieur, de recherche et innovation, pôles de compétitivité, territoires	Cadrage et définition du pilotage en 2020 2023 : Formalisation de la coopération des acteurs de la recherche des 3 régions ; Études / solutions technologiques.
2.3.2 Feuille de route axe Seine- axe Nord Développer les synergies entre le bassin de la Seine et du Nord Pas-de-Calais pour passer à l'échelle Seine-Escaut	VNF national, Norlink, Haropa, GIEE Seine Escaut, Filières Chargeurs (AIMCC, Interceréales...) et opérateurs logistiques (TLF, AUTF...), SNCF réseau, SCSNE, DGDAN, DIDVS	2025 : Préparation d'une feuille de route entre les acteurs de l'Interprofession Fluviale ; Projet RIS-Comex ; Projet Multiregio ; Fluvialisation du chantier CSNE ; Partenariat entre VNF et SNCF Réseau ; Étude portuaire Seine Escaut.
2.3.3 Feuille de route axe Seine- axe Nord Fabriquer une stratégie interrégionale du développement du transport combiné	DGDAN / DIDVS, DIMeRS, agences d'urbanisme, conseils régionaux, collectivités, services de l'État, gestionnaires d'infrastructures, Norlink, Haropa, représentants des filières, chargeurs et transporteurs	2021 : Lancement de l'étude avec les agences d'urbanisme et intégration des résultats au CPER en 2021 ; Élaboration puis déploiement d'une stratégie.

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

action	Pilote et partenaires	Livrables et calendrier
3.1 développer une planification stratégique pour faire des plateformes et des ports des espaces exemplaires en matière de développement durable		
3.1.1 Généraliser les plans d'aménagement et de développement durable (incluant les plans de gestion des sédiments)	Norlink , DREAL, Ports, VNF, Conseil Régional, industries, DIDVS, DIMeRS, Medlink	2022 : Inventaire des plans et de leurs « statuts » ; Échanges de bonnes pratiques ; Diffusion d'information.
3.1.2 Étendre à la chaîne logistique la qualité environnementale en réduisant les externalités négatives	Norlink , DGDAN, Ports, Transporteurs, DREAL, collectivités, DIDVS, DIMeRS, Medlink	2020 : Guide des coûts externes dans le transport ; Sensibilisation de tous les acteurs.
3.1.3 Déployer une stratégie de développement de l'économie circulaire	DGDAN , Conseil Régional, Ports, Norlink Ports, Norlink fluvial, DIDVS, DIMeRS, Medlink	2022 : Animation des réseau et création des outils ; Stratégie.
3.2 Généraliser l'utilisation de transport d'énergies propres, dans le cadre d'un mix énergétique plus durable		
3.2.1 Partager les stratégies de développement du GNL et des stations multi-énergies	Norlink , Polénergie, Ports, transporteurs, DGDAN, DREAL, DIDVS, DIMeRS, Medlink	2020 : Cartographie des points d'approvisionnement existants et potentiels ; Liste des points réglementaires bloquants à lever ; Projets pilotes et prototypes sur les modes massifiés.
3.2.2 Développer la mise en place du dispositif de branchement à quai dans les ports et plateformes intérieures	Norlink , Ports, VNF	2023 : Étude de faisabilité sur les branchements à quai.
3.2.3 Porter des modèles de financement spécifiques aux projets de développement durable dans le secteur des transports et de la logistique	Norlink	2020 : Groupe de suivi et d'animation des démarches de financement ; Séminaires réguliers sur les aides.

4 Déployer une frontière intelligente dans un contexte de Brexit et renforcer la sécurité et la sûreté du transport de personnes et de marchandises

action	Pilote et partenaires	Livrables et calendrier
4.1 Simplifier l'ensemble des contrôles au sein des ports		
4.1.1 Mettre en place un point unique de contrôle des marchandises au port de Dunkerque	DGDAN , Préfecture de région, Douanes, DRAAF, DGCCRF, PAF, Port de Dunkerque	2020 : Mise en place de l'expérimentation ; Bilan de l'expérimentation
4.1.2 Accélérer les actions de simplification du contrôle de marchandises	Préfecture de région , DGDAN, PAF, Douane	2020 : Accompagnement des analyses et des expérimentations mises en œuvre ; Benchmark des bonnes pratiques au niveau Européen ; Plan de communication sur ces améliorations.
4.1.3 Numériser le passage aux frontières des voyageurs	Préfecture de région , DGDAN, PAF, Douane, DRAFF	2022 : Expérimentation « Fastpass » ; Expérimentation « e-gates ».
4.2 Améliorer la fluidité des biens et des marchandises		
4.2.1 Déployer des outils numériques visant à accroître la compétitivité logistique	Norlink , DGDAN	2022 : Benchmark européen des outils de gestion de trafic ; Séminaire de présentation des projets numériques ; Déploiement de l'écosystème ; Veille permanente sur les évolutions.
4.2.2 Limiter les impacts et saisir les opportunités dans le cadre du Brexit	Préfecture de région , DGDAN, CCI, agences d'urbanisme	2021 : Cartographie des entreprises potentiellement impactées Définition d'un plan d'accompagnement
4.3 Améliorer la sécurité et la sûreté des biens et des marchandises		
4.3.1 Comparer les moyens utilisés par les autres pays pour améliorer la sûreté et la sécurité dans les ports	Préfecture de zone de défense , DGDAN, douane, gendarmerie, PAF	2023 : Benchmark au niveau européen ; Proposition de plan d'action.
4.3.2 Évaluer les moyens à mettre en œuvre pour améliorer la sécurité fluviale	Préfecture de zone de défense , Gendarmerie	2021 : Plan d'action en accompagnement de l'essor du canal Seine-Nord

Annexe

1. Liste des participants au Conseil de Coordination Interportuaire de l’Axe Nord

Le Conseil de coordination interportuaire et logistique de l’Axe Nord a été créé par décret du 12 avril 2019 et installé le 15 avril 2019 par Mme la ministre chargée des transports.

Le tableau ci-dessous reprend la liste des membres du CCILAN et intègre également des membres invités par la délégation dans la perspective d’une future intégration.

Représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements	
représentant du conseil régional des Hauts-de-France, au titre des ports	Mme Natacha Bouchart
représentant du conseil régional des Hauts-de-France, au titre des transports	invité
représentant de la communauté urbaine de Dunkerque	M. Patrick Vergriete
représentant de la communauté d’agglomération Grand Calais Terres et Mers	M. Philippe Mignonet
représentant de la communauté d’agglomération du Boulonnais	M. Frédéric Cuvillier
Représentant de la Métropole Européenne de Lille	invité
Représentants de l’État	
le préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord	M. Michel Lalande
le délégué général au développement de l’axe Nord	M. Xavier-Yves Valère
Le commissaire coordonnateur auprès du conseil de coordination interportuaire et logistique de l’axe Nord	M. Nicolas Trift
Le commissaire coordonnateur adjoint auprès du conseil de coordination interportuaire et logistique de l’axe Nord	M. Geoffroy Caude
Le Directeur Régional de l’Environnement, de l’Aménagement et du Logement ou son représentant	invité
Le Directeur interrégional de la Mer Manche Est Mer du Nord ou son représentant	invité
Représentants des ports	
le président du directoire du conseil de surveillance du grand port maritime de Dunkerque	M. Stéphane Raison
le président-directeur général de la société d’Exploitation des Ports du Déroit ou son représentant	M. Jean-Marc Puissesseau
le président-directeur général de la société GETLINK SE ou son représentant	M. Jacques Gounon
le président de l’association Norlink Ports, représentant les ports fluviaux, ou son représentant	M. Bruno Fontaine
Représentants des établissements gestionnaires d’infrastructures	

le président du conseil d'administration de SNCF Réseau ou son représentant	M. Patrick Jeantet
le directeur général de l'établissement public Voies navigables de France ou son représentant	M. Thierry Guimbaud
le directeur général de la société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France ou son représentant	M. Arnaud Quémard
le directeur interdépartemental des routes Nord	M. Xavier Delebarre
Personnalités qualifiées	
un membre désigné par le conseil de surveillance du grand port maritime de Dunkerque	Mme Emmanuelle Verger
un membre désigné par le conseil d'administration de la société d'Exploitation des Ports du Détroit	M. Benoît Rochet
un membre désigné par le conseil d'administration de la société GETLINK SE	M. Michel Boudoussier
un membre désigné par le conseil de surveillance de la société du Canal Seine-Nord Europe	M. Jérôme Dezobry
une personnalité qualifiée en raison de ses compétences dans les activités intéressant les ports, les transports, l'aménagement ou l'économie, désignée par la chambre de commerce et d'industrie de région Hauts-de-France parmi ses représentants élus	M. Philippe Hourdain
une personnalité qualifiée en raison de ses compétences dans les activités intéressant les ports, les transports, l'aménagement ou l'économie, nommée par le ministre chargé des ports maritimes	Mme Jeannine Vaillant
le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine	M. François Philizot
le délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône	M. Jean-Christophe Baudouin
une personnalité désignée par l'organe délibérant du groupement d'intérêt économique HAROPA.	Mme Catherine Rivoallon-Pustoc'h
Une personnalité désignée par le CESER	invité

La composition officielle du Conseil de Coordination, ainsi que ses évolutions, sont établies par décret.

2. Détail des emplois comptabilisés Conseil de Coordination Interportuaire de l’Axe Nord

Données Emploi
Hauts de France, secteur du transport et de la logistique
Données de source URSSAF

e_NOI	Libellé_NOM17	Code_NAF	Libelle_Code_NAF	effectifs 2018
EP	Transports et logistique	4920Z	Transports ferroviaires de fret	432
EP	Transports et logistique	4941A	Transports routiers de fret interurbains	22 231
EP	Transports et logistique	4941B	Transports routiers de fret de proximité	15 850
EP	Transports et logistique	4950Z	Transports par conduites	368
EP	Transports et logistique	5020Z	Transports maritimes et côtiers de fret	18
EP	Transports et logistique	5040Z	Transports fluviaux de fret	298
EP	Transports et logistique	5121Z	Transports aériens de fret	1
EP	Transports et logistique	5210A	Entreposage et stockage frigorifique	1 926
EP	Transports et logistique	5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	15 569
EP	Transports et logistique	5221Z	Services auxiliaires des transports terrestres	6 474
EP	Transports et logistique	5222Z	Services auxiliaires des transports par eau	1 493
EP	Transports et logistique	5223Z	Services auxiliaires des transports aériens	589
EP	Transports et logistique	5224A	Manutention portuaire	668
EP	Transports et logistique	5224B	Manutention non portuaire	723
EP	Transports et logistique	5229A	Messagerie, fret express	2 630
EP	Transports et logistique	5229B	Affrètement et organisation des transports	6 380
			Total transport logistique	75 650

Source URSSAF, nomenclature CCI



Crédits photos :

Port de Dunkerque : Jean-Louis Burnod

Dock Seine Escault : photo libre de droits

Getlink : Pascal Montary

Port de Boulogne-Calais : G.Martin