

Juillet 2016



HAUTS-DE-FRANCE-SUR-MER

**Comment rendre attractive et compétitive
la Porte Nord de la France ?**

**Rapport remis au Premier Ministre et au Secrétaire d'Etat chargé des
Transports, de la Mer et de la Pêche**

Par

Jérôme BIGNON, Sénateur de la Somme

René VANDIERENDONCK, Sénateur du Nord

Avec le concours de

Geoffroy CAUDE, Conseil général de l'environnement et du développement durable
et d'Alexandra MAHE et Lucile de MONSPEY, collaboratrices parlementaires

TABLE DES MATIERES

Avant-Propos 4

I- Les ports de la Côte d'Opale : un positionnement logistique répondant à une extrême concurrence.... 6

1.1.	Situation des ports de la Côte d'Opale et de leur hinterland.....	6
1.1.1.	Eléments d'éclairage sur la situation concurrentielle du port de Dunkerque	7
1.1.2.	Eléments d'éclairage sur la situation concurrentielle du port de Calais.....	9
1.1.3.	Diagnostic des ports du Détrict (Dunkerque, Calais et Boulogne)	10
1.2.	La connexion des ports avec leur hinterland	14
1.2.1.	L'hinterland du port de Dunkerque comparé à celui d'Anvers et à celui de Rotterdam.....	14
1.2.1.	L'hinterland du port de Calais.....	18
1.3.	Expression des acteurs portuaires et logistiques de l'axe Nord à l'égard de la mission Axe Nord.....	19
1.3.1.	Les acteurs économiques des ports maritimes.....	19
1.3.2.	Les CCI et partenaires fluviaux	22
1.3.3.	Les CCI et partenaires ferroviaires	24
1.3.4.	Les Services de l'Etat.....	25
1.4.	Améliorations attendues en matière d'infrastructures, de qualité des services et de simplification des démarches administratives	31
1.4.1.	Recensement des projets d'infrastructures.....	31
1.4.2.	Simplifications administratives et procédurales	33
1.4.3.	Projets des ports concurrents proches de la rangée Nord	34

II- Quelle vision logistique et industrielle pour les ports des Hauts de France à l'horizon 2020-2025 ? 36

2.1.	Apports de la stratégie nationale logistique 2025 et des stratégies de relance du fret ferroviaire et du fret fluvial.....	40
2.1.1.	La stratégie nationale logistique.....	40
2.1.2.	La stratégie de relance du fret ferroviaire.....	41
2.1.3.	La stratégie de relance du fret fluvial	42
2.2.	Les projets stratégiques des ports de Dunkerque et de Calais	44
2.2.1.	Le Plan stratégique du GPMD pour la période 2014-2018	44
2.2.2.	Le projet Calais 2015	45
2.3.	La composante portuaire et logistique du schéma directeur stratégique régional transports	47
2.4.	Deux projets structurants majeurs nationaux	48
2.4.1.	Le canal Seine-Nord-Europe.....	48
2.4.2.	L'autoroute ferroviaire Calais - Le Boulou	52
2.5.	Les filières industrielles et logistiques régionales.....	53
2.6.	Comment reprendre des parts de marché à terme dans la compétition intra-européenne ?	57

III- Recommandations pratiques pour les 5 ans à venir..... 59

3.1. Quelle gouvernance pour concrétiser l'ambition portuaire, logistique et industrielle des Hauts-de-France ?	59
3.2. Comment mettre en place une stratégie d'aménagement et une stratégie foncière cohérentes dans la durée?.....	64
3.3. Faciliter et coordonner la réalisation des projets logistiques (ou industriels)..	68
3.4. Des investissements de court et long termes dans les ports et leurs hinterlands: quels choix privilégier ?	70
3.5. Quelles propositions de nature à faciliter l'intermodalité ?	72
3.6. Des mesures spécifiques concernant le projet du canal Seine Nord Europe.	73
3.7. Des mesures nationales d'ordres règlementaire, fiscal, économique et social pour favoriser la compétitivité de l'axe Nord ?	75
3-7-1 Mesures douanières ou para-douanières	76
3-7-2 Mesures fiscales et économiques.....	77
3-7-3 Mesures propres à VNF	78
3-7-4 Mesures propres au secteur fluvial (issues de la conférence nationale sur le fret fluvial) 78	
3-7-5 Mesures propres au ferroviaire	79
3-7-6 Mesures de portée réglementaire relatives aux ports et aux entreprises logistiques	79
3-7-7 Mesures sociales.....	80

Conclusions de la mission Axe Nord..... 81

Conclusions communes aux quatre missions parlementaires 83

Liste des propositions de la mission Axe Nord..... 87

Annexes..... 91

Avant-Propos

Quand le Premier Ministre a lancé les quatre missions parlementaires en nous interpellant pour nous rappeler que « *rien ne pouvait expliquer que la France, première façade maritime d'Europe, soit durablement un acteur de seconde zone dans le domaine du transport de marchandises* »¹, il nous a lancé un défi à relever, celui de lui proposer un ensemble d'actions cohérentes, novatrices et étayées par de très nombreux entretiens avec les acteurs économiques et politiques concernés ainsi que par des visites de terrain afin d'améliorer l'attractivité et la compétitivité de la façade maritime du Nord de la France.

La porte maritime Nord de la France qui pénètre depuis les trois principaux ports de la Côte d'Opale (Grand Port Maritime de Dunkerque, le Port de Calais et celui de Boulogne-sur-Mer) dans les Hauts de France bénéficie à notre sens d'une exceptionnelle conjonction de facteurs favorables avec la création d'une grande Région aux pouvoirs étendus, avec une métropole d'envergure européenne avec un développement transfrontalier et avec le projet logistique majeur que représente le canal Seine-Nord Europe intégré au projet européen Seine-Escaut et ainsi que, pour la liaison Transmanche, l'autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou.

Un carrefour européen au niveau routier, ferroviaire et portuaire

La région des Hauts de France se situe au cœur d'un des premiers bassins de consommation européens, avec 78 millions de consommateurs dans un rayon de 300 km. Elle se situe au cœur d'un véritable hub de transport qui lui confère une position de carrefour européen, au niveau routier, ferroviaire, fluvial et portuaire. Elle regroupe également de grandes entreprises (grande distribution, textile, industrie agroalimentaire, métallurgie...) qui représentent autant de chargeurs potentiels.

¹ Cf. lettres de mission du Premier ministre figurant en annexe 1

Notre conviction est, que, tirer le meilleur parti de ces atouts actuels ou à venir dans un contexte de très forte concurrence logistique, réclame un effort sans précédent de coordination des acteurs réunis autour de la Région, qui bénéficie depuis la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République – dite Loi NOTRe - de compétences élargies tant en matière économique que d'aménagement du territoire.

L'un des principaux points d'accroche : la concurrence des ports du Benelux

L'un des principaux inconvénients (qui peut également s'apparenter à un avantage concurrentiel) est la proximité géographique avec les ports du Benelux, qui font preuve d'une compétitivité toute particulière.

Au travers de ce rapport, nous nous proposons de définir les ambitions de la façade maritime du Nord de la France en procédant tour à tour à un diagnostic de la situation actuelle, à une prospective à dix ans avant de formuler les recommandations qui en découlent.

Nous tenons à remercier tout particulièrement l'ensemble des acteurs rencontrés - élus, acteurs institutionnels et économiques, représentants d'entreprises et de salariés - pendant la mission tant lors des auditions que des déplacements sur le terrain et pour la franchise des propos échangés et des messages transmis.

Enfin, nous remercions Geoffroy CAUDE, membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable, pour son accompagnement dans l'organisation des travaux de la mission et la préparation du présent rapport.

Jérôme BIGNON

Sénateur de la Somme

René VANDIERENDONCK

Sénateur du Nord

I- Les ports de la Côte d'Opale : un positionnement logistique répondant à une extrême concurrence

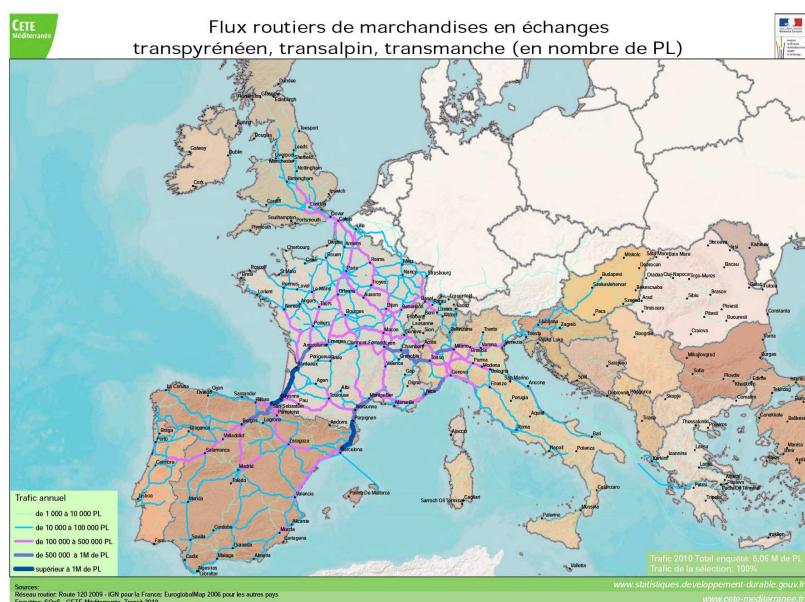
1.1. Situation des ports de la Côte d'Opale et de leur hinterland

Les trois ports majeurs du Détrict dans les Hauts de France que sont Dunkerque, Calais et Boulogne représentent un atout essentiel pour les accès maritimes du Nord de la France. Ils pèsent à eux seuls près de 90 millions de tonnes (MT) soit 20% des flux portuaires français. La fusion récente des ports de Calais et de Boulogne représente un premier pas vers une coordination portuaire d'autant plus nécessaire que le projet Calais 2015 représente un pari sur l'avenir commun du trafic Transmanche entre Calais et Douvres.

Deux axes logistiques principaux leur sont attachés :

- un axe Nord-Ouest/ Sud-Est dirigé d'un côté vers le Royaume Uni avec le lien fixe Transmanche d'une part, et avec les principales liaisons régulières de ferries entre Calais et Douvres d'autre part, et vers le Sud-Est d'autre part grâce au double couloir ferroviaire et fluvial des vracs industriels orienté vers Lille et Valenciennes en direction de Metz et de Strasbourg ;
- un axe Nord-Sud dirigé depuis les ports du détroit vers le nord de la région parisienne qu'il faut pouvoir consolider tant au niveau fluvial que ferroviaire.

La carte des flux routiers de marchandises de 2010 illustre l'orientation de ces axes logistiques :



Deux axes Nord Sud, l'un longeant la côte et l'autre de Lille à Paris, se traduisent par des flux de plusieurs centaines de milliers de poids lourds, comme l'axe Nord-Ouest/Sud-Est qui va de Calais à Reims.

La façade maritime des Hauts de France va jusqu'au port du Tréport, équipement départemental concédé à la CCI littoral normand-picard, qui a fusionné récemment au mois d'avril 2016 avec la CCI de la Côte d'Opale.

Vu leur position géographique à proximité de la frontière belge, autant le port de Dunkerque que celui de Calais font face à une concurrence redoutable : pour Dunkerque, elle tient de longue date aux trois ports majeurs que sont ceux de la zone ARA (Anvers-Rotterdam-Amsterdam), qui bénéficient d'une situation géographique exceptionnelle par rapport à une large partie des bassins de consommation en Europe (ce qui n'est pas sans commencer à leur poser des problèmes de congestion routière) et d'atouts en matière logistique avec une connexion directe avec le Rhin et son réseau fluvial. Grâce aux effets d'échelle de leurs volumes, ces ports bénéficient d'excellentes conditions d'attractivité.

1.1.1. Eléments d'éclairage sur la situation concurrentielle du port de Dunkerque

Le tableau ci-dessous établi à partir de la réflexion stratégique du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) permet de se rendre compte à quel degré de compétition se situe ce port par rapport à ceux de la zone Anvers-Rotterdam-Amsterdam (ARA) :

Nature du trafic	Trafic 2013 du GPMD	Trafic 2013 du marché considéré	Ports considérés par nature de trafic	Part de marché du GPMD
Minerais importés	10,814 MT	58,197 MT	ARA-Gand-Dunkerque	18,6 %
Céréales exportées	1,543 MT	10,7 MT	Rouen-Dunkerque-Rotterdam-Anvers	14,4 %
Roulier (fret)	0,548 422 MT	4,784 057 MT	Calais-Tunnel-Zeebruges-Dunkerque	11,5 %
Vracs liquides	5,138 MT	308,824 MT	ARA-Le Havre-Rouen-Gand-Zeebruges	1,66 %
Conteneurs	292 000 EVP	25 239 000 EVP	ARA-Le Havre-Zeebruges-Rouen-Gand	1,16 %

A l'exception des céréales où le port de Rouen joue un rôle pivot et du trafic Transmanche dominé par Calais, les ports de la zone ARA détiennent la majeure partie des parts de marché. Il faut souligner que pour les minerais importés, Dunkerque joue un rôle déterminant.

Une analyse plus ciblée et générale peut être établie en se restreignant aux quatre ports majeurs de la rangée Nord-Ouest que sont Rotterdam, Anvers, Le Havre et Dunkerque : elle donne les résultats suivants en prenant la période 2007-2015 :

Evolution parts de marché entre 2007 et 2015 d'un ensemble de 4 ports de la rangée Nord

Port considéré/année	2007	2009	2011	2013	2015
Rotterdam					
Tonnage MT	407	387	435	440	466
Part Marché	56,07%	58,30%	59,02%	59,32%	59,07%
Anvers					
Tonnage MT	183	158	187	191	208
Part marché	25,21%	23,80%	25,37%	25,75%	26,37%
Le Havre					
Tonnage MT	78,8	73,8	67,6	67,2	68,3
Part marché	10,86%	11,12%	9,17%	9,06%	8,66%
Dunkerque					
Tonnage MT	57,1	45	47,5	43,6	46,6
Part marché	7,87%	6,78%	6,44%	5,88%	5,91%
Total	725,9	663,8	737,1	741,8	788,9

Même si une large partie de la perte relative de parts de marché s'explique à Dunkerque par la fermeture de la raffinerie de Flandres et plus largement, pour Le Havre et les ports français, par la baisse importante des importations de pétrole brut conjuguée avec la baisse des exportations de produits raffinés due à l'autosuffisance des Etats-Unis liée à leur production de pétrole et de gaz de schistes et si celle-ci semble se stabiliser, elle demeure très préoccupante et justifie pleinement la réflexion demandée à la mission.

Il est clair que les ports de la zone ARA bénéficient d'une position géographique exceptionnelle du fait de leur proximité des grands bassins de consommation européens comme de leur accès privilégié au système fluvial européen à grand gabarit réalisé autour du Rhin et de l'Escaut mais aussi de leur dynamique commerciale performante dans le secteur industriel et dans la logistique, notamment lorsqu'il s'agit de créer dans leur hinterland proche des centres européens de distribution logistique. Nous reviendrons sur ces éléments par la suite.

1.1.2. Eléments d'éclairage sur la situation concurrentielle du port de Calais

La liaison transmanche avec Douvres représente la très grande majorité des trafics du port de Calais.

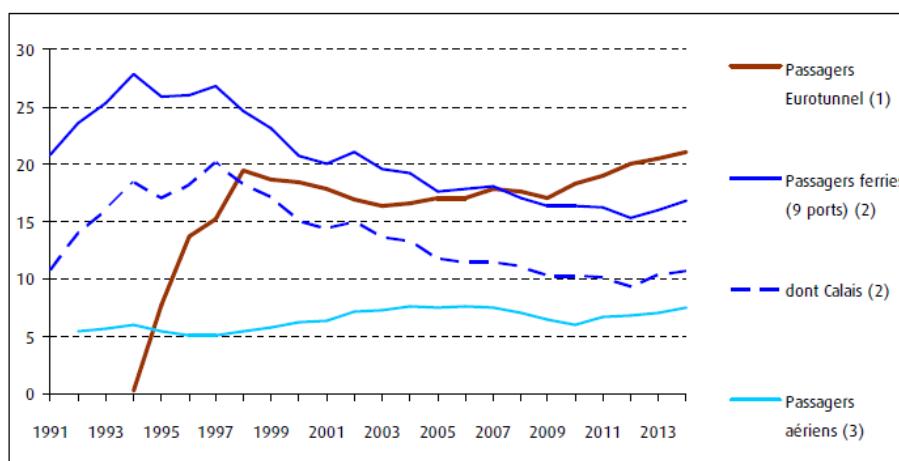
L'étroitesse du Détrroit est un facteur de compétitivité très favorable par rapport aux liaisons maritimes plus éloignées où le parcours Transmanche est beaucoup plus long. Néanmoins, il exige en contrepartie une vigilance pour garder un niveau de service optimal, en termes de fréquence et de services aux passagers et au fret dans le contexte difficile de l'émigration massive vers le Royaume-Uni.

A ce facteur favorable vis-à-vis des autres ports Transmanche s'est ajouté un facteur de compétition accru avec la création du Tunnel sous la Manche si bien qu'Eurotunnel s'est imposé en quelques années comme acteur majeur du trafic Transmanche, tant sur le marché du transport de passagers que du transport de fret.

Autant pour les passagers une vision claire des évolutions des parts de marché est accessible comme en témoigne le graphique suivant établi par le Service de l'Observation et des Statistiques du Commissariat Général au Développement Durable du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, autant ne dispose-t-on pour le fret depuis 2006 d'aucune donnée précise de l'évolution des parts de marché.

Graphique 12 : évolution du trafic transmanche depuis 1991

En millions de voyageurs



(1) Passagers d'Eurostar et des véhicules empruntant le tunnel sous la Manche.

(2) Y compris vers l'Irlande et les îles anglo-normandes.

(3) Donnée non disponible en 1991.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SOeS, d'après la DGAC, la DGTM et Eurotunnel

Depuis 2012, l'effritement des parts de marché des passagers ferries lié à la fois à la montée en charge d'Eurotunnel et à la suppression de l'avantage commercial que représentaient les ventes hors taxes sur les ferries semble s'être stabilisé.

1.1.3. Diagnostic des ports du Détrict (Dunkerque, Calais et Boulogne)

1.1.3.1. Le Grand Port Maritime de Dunkerque

Le port de Dunkerque est un grand port maritime, c'est-à-dire un port d'Etat dont le statut est celui d'établissement public avec une double fonction administrative pour l'autorité portuaire et à vocation industrielle et commerciale : il est administré avec un directoire et un conseil de surveillance depuis la réforme portuaire de 2008.

La répartition de son trafic peut être appréhendée à l'aide de deux types de données:

a) le regroupement de la nomenclature NST de ce port pour 2013 (source DGITM)

Regroupement NST en tonnes ²	Entrée	Sortie	Total
Produits agricoles et agroalimentaires	871 676 T	1 964 454 T	2 836 130 T
Combustibles minéraux solides	5 412 126 T	64 651 T	5 476 777 T
Produits pétroliers raffinés	4 776 898 T	578 004 T	5 354 902 T
Minerais ferreux et déchets métallurgie	10 153 726 T	1 562 518 T	11 716 244 T
Minerais et déchets non ferreux	744 980 T	68 919 T	813 899 T
Produits métallurgiques ferreux	104 508 T	848 099 T	952 607 T
Minéraux bruts et matériaux de construction	600 762 T	400 227 T	1 000 989 T
Produits chimiques de base	171 727 T	403 208 T	574 935 T
Autres articles manufacturés (conteneurs et rouliers...)	6 536 003 T	7 613 164 T	14 149 167 T
Total des trafics supérieurs à 50 000 tonnes	29 372 406 T	13 503 244 T	42 875 650 T

Ainsi,

- les vracs solides industriels représentent environ 19 MT soit 46,6 % du tonnage transbordé ;
- le trafic roulier et les conteneurs représentent 14,15 MT soit 33 % :

² N'ont été reportés dans ce tableau que les trafics supérieurs à 50 000 tonnes si bien que le total 42,9 MT diffère légèrement du total d'ensemble de 43,6 MT

- les vracs liquides 5,93 MT, soit 13,8 % ;
- les vracs agricoles et agroalimentaires 2,84 MT soit 6,6 %.

Le trafic total pour la même année s'établit à 43,57 MT (source : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer - DGITM).

Le port a donc une base industrielle très solide, qu'il s'agisse de la sidérurgie avec Arcelor-Mittal ou des minéraux solides (énergétiques ou autres). Cette base industrielle explique très sûrement pourquoi les dessertes terrestres ferroviaires notamment et fluviales font de Dunkerque le port français dont les dessertes par des modes massifiés sont les plus importantes.

b) un travail de la DGITM mené en 2011³ sur la composition des trafics et sur les origines destination géographiques des grands ports maritimes

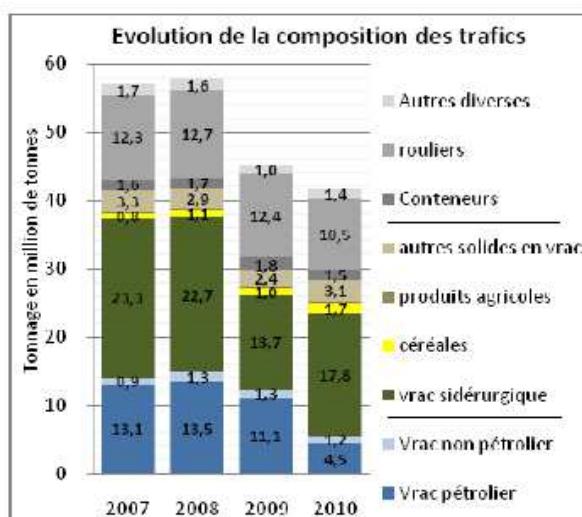


Fig 5.1 – tonnage annuel de toutes marchandises liquides en vrac (vrac pétrolier, vrac non pétrolier), solides en vrac (sidérurgique, céréales, produits agricoles et autres) et marchandises diverses (conteneurs, rouliers et hors conteneurs)

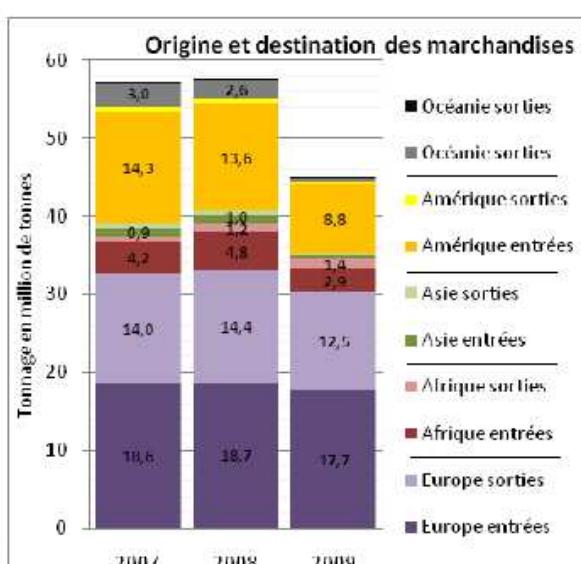


Fig 5.2 – Tonnage annuel de toutes marchandises confondues échangées avec les cinq continents

Il montre clairement les effets de la crise en 2009 conjuguée avec la baisse des vracs pétroliers en 2010 marquée par la fermeture de la raffinerie des Flandres ainsi que la prédominance de l'Europe dans les entrées sorties très marquée depuis 2009.

Une étude réalisée chaque année par la CCI de région Nord de France, en partenariat avec le GPMD, l'Union maritime et commerciale et l'agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR) a confirmé que le port de Dunkerque joue un rôle d'autant plus moteur pour le territoire qu'il crée davantage d'activité qu'un port tourné vers les seuls trafics de transit.

³ DGITM- stage Erwan Minvielle- « Analyse spatiale des échanges de transports de marchandises des grands ports maritimes » - 2011

En 2013, il induit environ 24 000 emplois et crée une valeur ajoutée de l'ordre de 3,7 milliards d'euros :

	Emplois 2013	V.A. 2013 (milliards d'euros)	
Effets directs	5 477	0,27	Transport maritime, manutention portuaire, services aux navires ...
Effets indirects	18 540	3,43	Industrie, services, construction
TOTAL	24 007	3,7	

(*) Poids économique du port = 77% de la Valeur Ajoutée du territoire

A titre de comparaison, voici ce que donne la comparaison avec d'autres grands ports européens de la rangée Nord :

(*) Poids	Dunkerque	Hambourg Impact local	Hambourg Impact national	Anvers
Trafic	47,1 MT	139 MT	139 MT	190 MT
Valeur Ajoutée	3,7 Mds €	11,74 Mds €	20,5 Mds €	18,8 Mds €
Emplois directs indirects induits	25 000	126 919	267 372	146 000

Source : grand port maritime de Dunkerque

Les **forces du port de Dunkerque** sont :

- ↳ son armature industrielle puissante,
- ↳ sa position au cœur du premier bassin de consommation européen, avec 78 millions de consommateurs dans un rayon de 300 km,
- ↳ sa très courte distance par rapport au trafic maritime du Détrroit,
- ↳ son excellente répartition modale par rapport aux modes massifiés (52% en 2015 dont 31% par le fer, 16% pour le fluvial et 5% par le pipe),
- ↳ le système concurrentiel intense dans lequel il évolue.

Le port de Calais

Le port de Calais est un port décentralisé et transféré par l'Etat à la Région Nord-Pas de Calais en 2006 : la CCI de Calais bénéficiait d'une concession octroyée par l'Etat pour une durée de 50 ans (1975-2025). Son exploitation est regroupée aujourd'hui avec celle du port de Boulogne.

Cette concession a en effet été transformée par une nouvelle délégation de service public accordée par la Région Nord-Pas de Calais à la société d'exploitation des ports du Détrict pour une nouvelle durée de 50 ans à partir du 22 juillet 2015. Cette société regroupe au sein d'une SA, la Chambre de Commerce et d'Industrie Côte d'Opale et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Nord de France (72,1%), CDC Infrastructure(11%), Meridiam (11%), les salariés de la société (4,9%) et le Grand Port Maritime de Dunkerque (1%).

Le trafic de ce port est essentiellement concentré sur le trafic Transmanche et un jumelage étroit a été passé en 2014 avec le port britannique de Douvres.

La répartition de son trafic montre pour l'année 2013 la prédominance du Trafic Transmanche dont le tonnage atteint 40,6 MT soit près de 99% du trafic total de 41,2 MT. Les autres trafics sont principalement des vracs à hauteur de quelque 500 000 tonnes ; le trafic des câbliers joue un rôle très spécifique et nécessite un poste dédié.

PORT DE CALAIS MARCHANDISES comparatif 2012 - 2013 à fin Décembre	NOMBRE			TONNAGE		
	2013	2012	%	2013	2012	%
IMPORT - EXPORT						
Sucre raffiné				11 739	41 190	-71,50
Gaz-oils				48 389	19 256	151,29
Coke de pétrole				36 291	28 600	26,89
Minerai de titane (et mattes)				54 702	121 374	-54,93
Sables communs et graviers sables n.d.a				97 637	79 968	22,10
Pierres et agrégat				148 299	159 736	-7,16
Brais & autres produits chimiques				5 572	4 227	31,82
Voitures neuves	101 047	102 488	-1,41	123 604	125 937	-1,85
Cable sous marins				10 020	20 215	-50,43
Divers				6 272	5 000	25,44
TOTAL TONNAGE HORS TRANSMANCHE				542 525	605 503	-10,40
Véhicules de tourisme	1 891 824	1 714 349	10,35	2 191 778	1 992 378	10,01
Ensemble routiers	1 658 299	1 370 177	21,03	19 469 107	15 624 444	24,61
Marchandises net car-ferries				18 975 900	15 924 952	19,16
TOTAL TONNAGE TRANSMANCHE				40 636 785	33 541 774	21,15
TOTAL TONNAGE PORT DE CALAIS				41 179 310	34 147 277	20,59

Source : CCI Côte d'Opale

Pour situer les ordres de grandeur, l'activité Transmanche en 2015 a concerné environ 10 millions de passagers, 1,6 millions de véhicules légers, 87 700 autocars, 90 000 camions et 41,5 MT de marchandises.

Le port de Calais bénéficie donc :

- ↳ d'une position privilégiée sur le Détriot pour le trafic Transmanche,
- ↳ de quelques trafics de niche comme les câbliers ou le mineraï de titane,
- ↳ d'une excellente connexion ferroviaire.

1.1.3.2. Le port de Boulogne

Le port de Boulogne est premier port de pêche français en tonnage avec 34 000 tonnes de poisson débarquées en 2014 et le second en valeur après Lorient, avec une flottille diversifiée de près de 150 bateaux.

Plus de 70 espèces différentes sont débarquées et vendues à la Halle à Marée chaque jour. De plus, Boulogne fonctionne comme le Centre leader européen des Produits de la Mer avec plus de 140 entreprises.

Labellisé pôle de compétitivité national, le port de Boulogne-sur-Mer concentre toutes les activités de la filière : de la capture à la transformation, de la commercialisation à la distribution des produits de la mer, de la formation à la recherche et développement.

Il dispose d'une logistique d'approvisionnement et de distribution unique ainsi qu'une importante capacité d'entreposage frigorifique et de conditionnement de produits frais et surgelés. Chaque année, 380.000 tonnes de produits de la Mer sont acheminées au port de Boulogne-sur-Mer.

Les atouts de ce port sont :

- ↳ la présence sur son territoire d'un cluster rassemblant l'ensemble de la filière des produits de la mer sur un même site, ce qui a aussi favorisé la création du pôle de compétitivité Aquimer ;
- ↳ une position géographique exceptionnelle puisque 90% des tonnages traités par la filière sont acheminés jusqu'à ce port.

1.2. La connexion des ports avec leur hinterland

1.2.1. L'hinterland du port de Dunkerque comparé à celui d'Anvers et à celui de Rotterdam

La notion d'hinterland a donné lieu à de très nombreux travaux : elle caractérise la propension du port à pénétrer le territoire où s'exerce son action logistique. En ce sens, l'hinterland dépend à la fois de la nature des frets transportés, de la qualité et de la fréquence des dessertes maritimes comme des dessertes terrestres par la route et par les modes massifiés que sont le chemin de fer, la voie d'eau voire les pipes pour les produits liquides énergétiques.

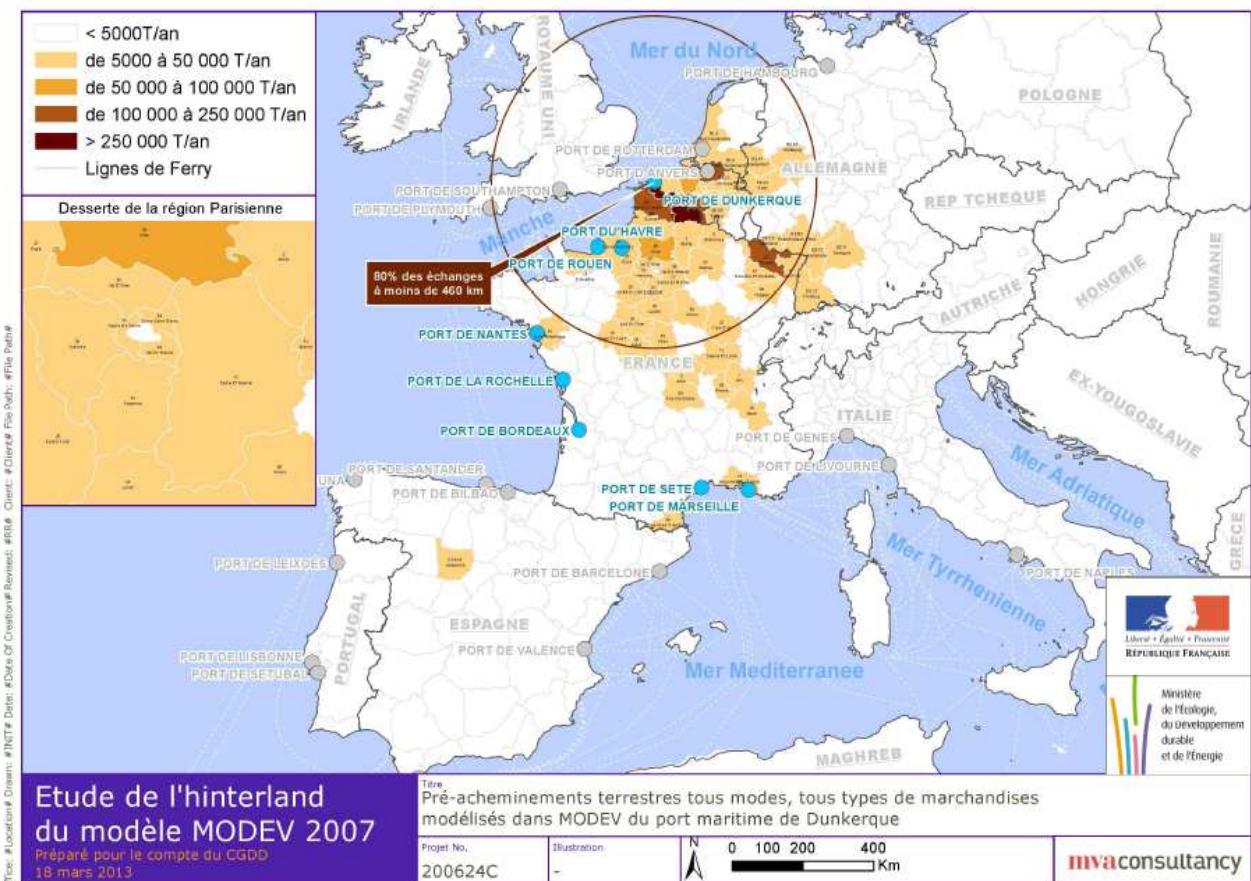
Pour le port de Dunkerque, un travail récent mené par le Commissariat général au développement durable⁴ permet de visualiser la situation, en deux cartes séparées, une pour les pré-acheminements en direction des exportations et une pour les post-acheminements pour les importations.

Si 80% des pré-acheminements s'inscrivent dans un rayon de moins de 460 km, on voit qu'ils proviennent assez largement (flux supérieurs à 250 000 tonnes) des régions frontalières belges et allemandes, avec une concentration particulière sur la province du Hainaut.

En second rang (flux compris entre 100 000 et 250 000 tonnes), les départements du Nord, du Pas de Calais et de la Moselle jouent un rôle important de même que la province belge d'Anvers. Au troisième niveau (flux compris entre 50 000 et 100 000 tonnes), on trouve le département de l'Oise et l'Est de la Flandre.

Profil de l'hinterland du port de Dunkerque : pré-acheminements

Figure 5 Pré-acheminements terrestres tous modes, tous types de marchandises modélisés dans MODEV, du port maritime de Dunkerque

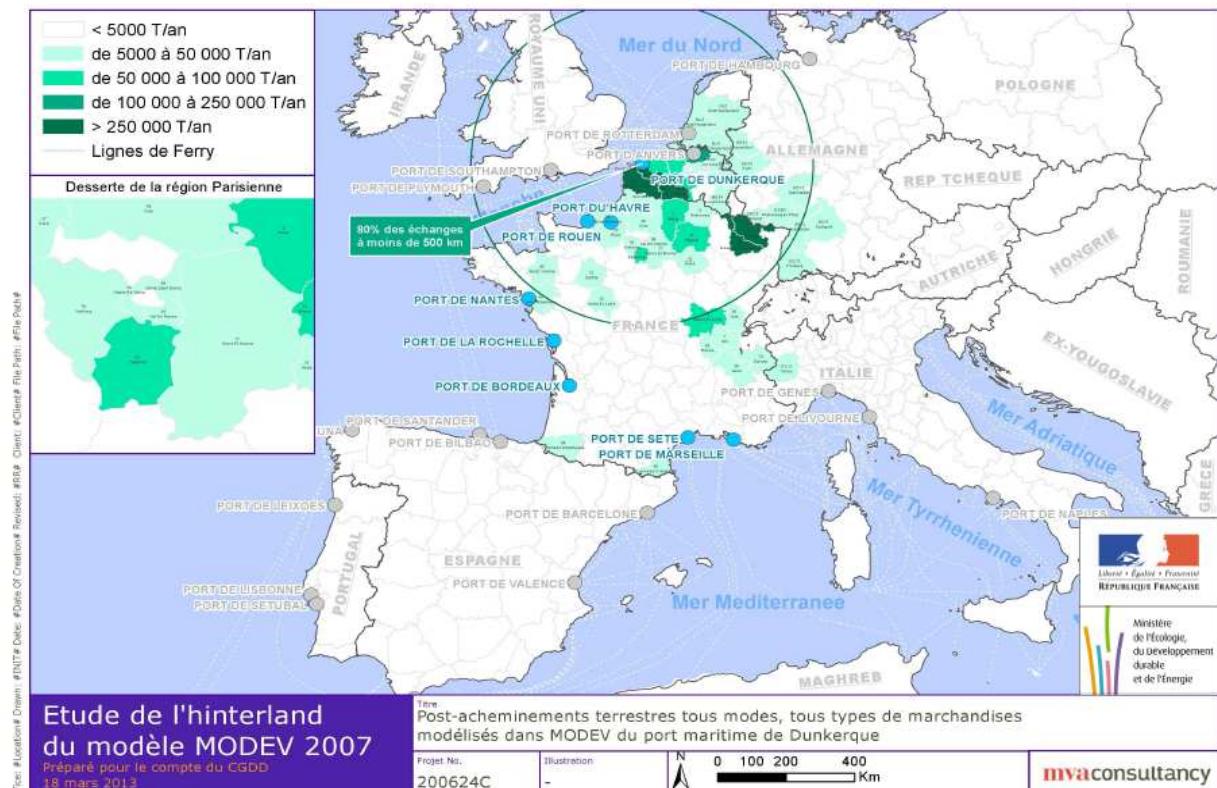


Ceci illustre bien à quel point le port de Dunkerque se situe en concurrence principale avec le port d'Anvers ainsi qu'avec celui de Zeebruges.

⁴ CGDD - Etudes et documents n° 108 juillet 2014 - Hinterland des ports maritimes - deux tomes

Profil de l'hinterland du port de Dunkerque : post-acheminements

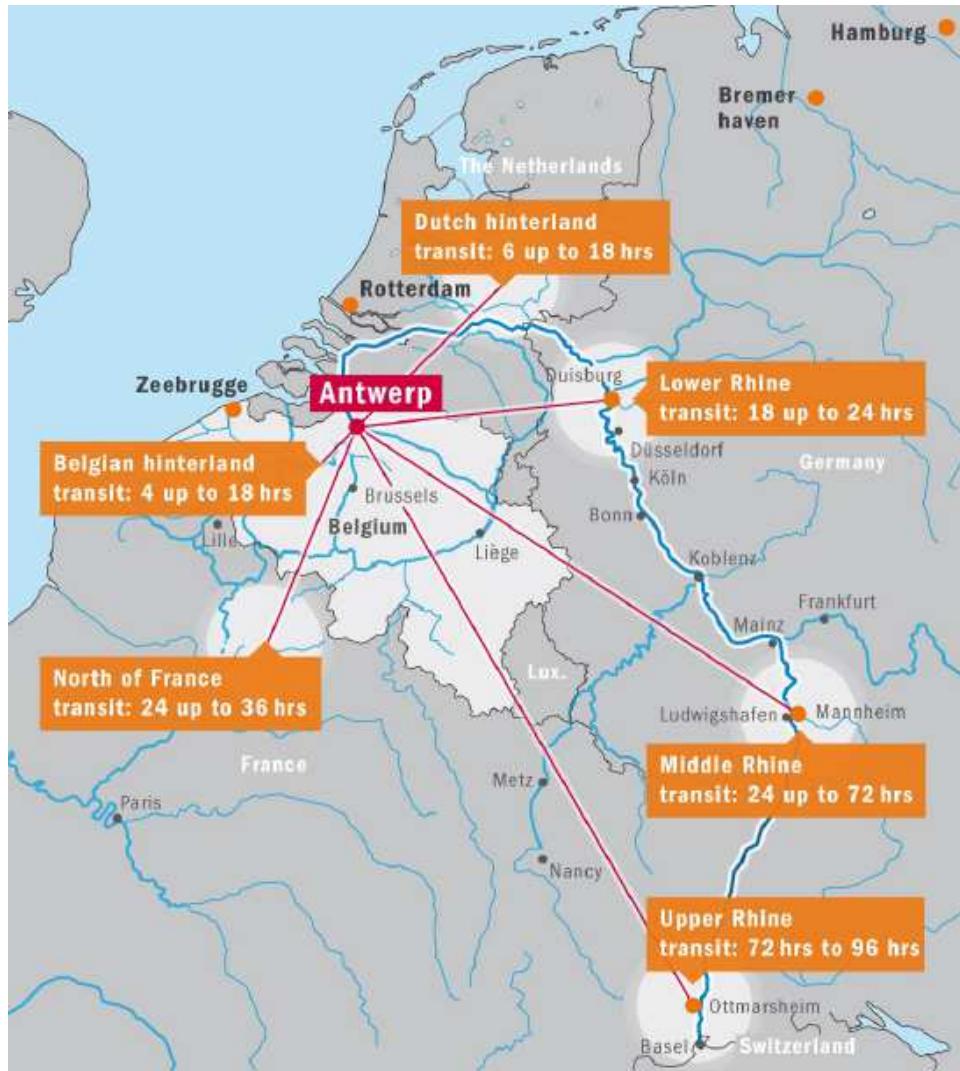
Figure 6 Post-acheminements terrestres tous modes, tous types de marchandises modélisés dans MODEV, du port maritime de Dunkerque



Là aussi, 80% des flux de post-acheminement se situent dans un rayon de moins de 500 kilomètres avec un étalement davantage dirigé vers l'Allemagne et vers les Pays-Bas, sachant que les flux supérieurs à 250 000 tonnes vont vers le Pas-de-Calais, le Nord et la Lorraine, que la province belge côtière d'Anvers bénéficie de flux compris entre 100 000 et 250 000 tonnes et que l'on trouve des flux compris entre 50 000 et 100 000 tonnes aussi bien en Saône-et-Loire que dans l'Essonne, l'Aisne ou la Marne ainsi que vers les provinces belges limitrophes du Hainaut.

Deux cartes complètent cette visualisation pour les ports de Rotterdam et d'Anvers, issues des sites internet de chacun de ces deux ports :

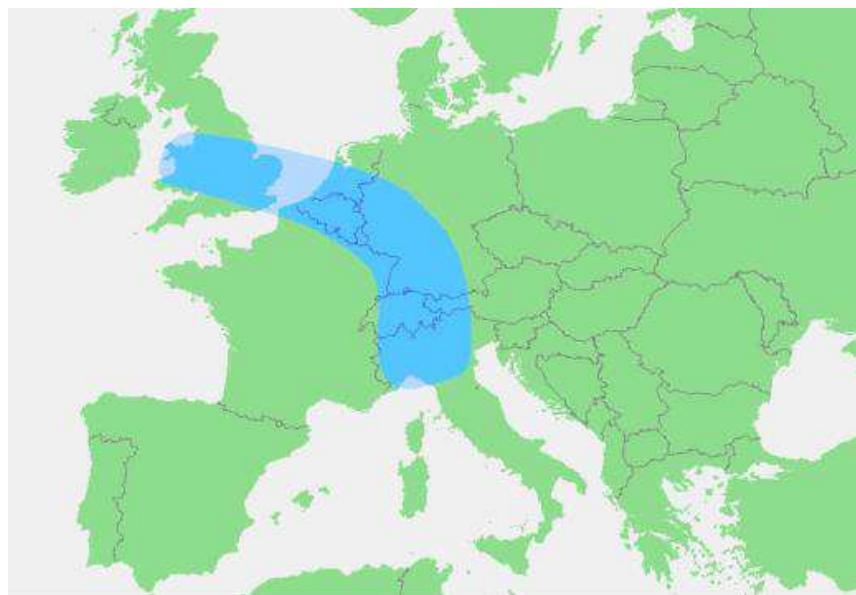




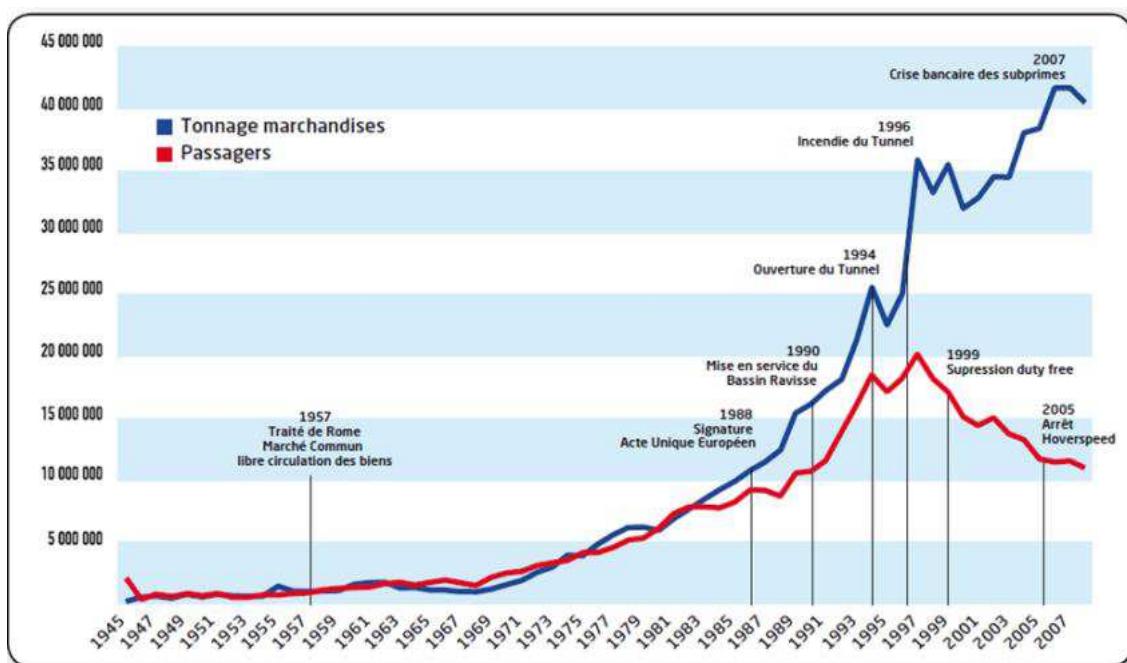
La première carte montre bien la pénétration du port de Rotterdam jusque vers l'Italie par la voie ferroviaire et vers la Slovaquie via le réseau fluvial tandis que le port d'Anvers donne les temps d'accès à son hinterland en s'appuyant là aussi sur le réseau fluvial rhénan. Il est clair que ces deux ports jouent un rôle de « gateway » bicéphale exceptionnel tant en raison de leur position géographique que grâce à leur connexion avec le système fluvial rhénan. Le grand port maritime de Dunkerque considère quant à lui sur le pur hinterland des conteneurs que 75% de son hinterland direct accessible dans un rayon de 150 kilomètres est détenu par les ports concurrents évoqués (Anvers, Zeebruges et Rotterdam).

1.2.1. L'hinterland du port de Calais

Un travail conjoint⁵ a été mené par plusieurs ports et régions riveraines de la Manche pour caractériser les enjeux de ces ports dont celui de Calais :



Il rappelle la proximité forte de la « banane bleue » et analyse l'évolution du trafic transmanche de 1945 à 2007 (source : Commission nationale du débat public sur le projet Calais 2015).



⁵ CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy) : « Croissance et diversification pour les ports locaux : études de cas français- Mars 2013 »

Un travail plus ancien⁶ sur la question des hinterlands dans l'hinterland peut aussi être rappelé car ses conclusions sur l'hinterland du port de Calais restent en grande partie valables :

« Le port de Calais présente un hinterland beaucoup moins concentré que les autres ports : il s'étend sur le territoire situé à l'Est de l'axe Calais-Paris-Marseille, jusqu'en Méditerranée pour les exportations, sensiblement moins au Sud pour les importations. Au-delà de l'amélioration de la desserte autoroutière de Calais (A26), il apparaît que ce port bénéficie d'une attractivité particulière pour les échanges franco-britanniques, dont il capte en 1991 près du quart du volume : sa situation géographique privilégiée explique donc l'amplitude de son influence ».

1.3. Expression des acteurs portuaires et logistiques de l'axe Nord à l'égard de la mission Axe Nord

La mission parlementaire a tenu à entendre un grand nombre d'acteurs de l'axe Nord au cours de réunions tenues à Lille, à Dunkerque, à Calais et pour un petit nombre à Paris (cf. annexes 2 et 3). Ces acteurs ont tenu à faire passer à la mission un certain nombre de données et de messages qu'il est utile de synthétiser en les regroupant par ensembles.

1.3.1. Les acteurs économiques des ports maritimes

1.3.1.1. Le Grand Port Maritime de Dunkerque

Pour le port de Dunkerque, la consolidation des trafics, dont le niveau maximal atteint en 2008 avant la crise n'a pas encore été retrouvé, passe par plusieurs actions simultanées, visant principalement trois objectifs :

- ↳ Le développement des **vracs minéraliers** à destination de la sidérurgie pour améliorer la productivité logistique du site de Dunkerque, car le site d'Arcelor-Mittal doit conserver une efficacité logistique de premier plan⁷.
- ↳ le développement des **conteneurs** pour faire changer d'échelle le port avec l'objectif de pouvoir lui faire franchir aussitôt que possible le cap du million d'EVP, grâce à l'ouverture de nouvelles escales maritimes et au développement du short-sea shipping vers la Scandinavie. Cet objectif passe par un ensemble d'actions simultanées portant sur les infrastructures (projet

⁶ Gilles Dumartin- synthèse OEST Novembre 1995 - « Le marché maritime français : trafics et hinterlands portuaires »

⁷ Ainsi, le mercredi 27 avril 2016, avec l'escale du Stella Laura, navire de 295 mètres de longueur et de 46 mètres de largeur, le port a passé une nouvelle étape pour desservir la première usine du groupe ArcelorMittal en Europe avec une capacité de production de 7 Millions de tonnes d'acier.

CAP 2020 d'extension des bassins Atlantique et Baltique), sur l'amélioration de la desserte terrestre massifiée, sur l'implantation de centres de distribution logistique dans l'hinterland du port et sur diverses mesures facilitant le passage portuaire (autoliquidation de la TVA, CCS portuaire élargi à l'axe dans le concept d'extended gateway, etc).

- ↳ la **reconversion énergétique** du pétrole vers le gaz amorcée par le terminal méthanier et par l'ouverture au soutage GNL amène de facto le port à se positionner en anticipation d'un mouvement plus large de conversion énergétique que le port d'Anvers a bien perçu de son côté. Certains déplorent que la capacité de stockage stratégique que représente le site de l'ancienne raffinerie des Flandres ne soit pas mise à profit pour une gestion plus dynamique des produits stockés.

Parallèlement, les vracs alimentaires (céréales, sucre) représentent des opportunités de croissance à condition que le port bénéficie de nouvelles lignes maritimes.

Les trafics rouliers peuvent être maintenus dans une perspective de complémentarité avec ceux de Calais et du tunnel sous la Manche, sachant qu'une demande de développement de trafics non accompagnés vers la Grande Bretagne a été formulée.

Le travail d'anticipation engagé par le Port en pré-aménageant des zones dédiées à l'accueil d'activités industrielles ou logistiques (300 hectares le sont déjà) est un facteur d'accélération des implantations futures, dont certaines industries électro-intensives devraient pouvoir tirer parti du fait de la proximité de la centrale de Gravelines.

1.3.1.2. Le Port de Calais

Comme évoqué précédemment, l'activité Transmanche représente l'activité essentielle du port de Calais en relation avec le port de Douvres (cf. chiffres page 13).

La question de la gestion des migrants a été évoquée tant par la Société d'exploitation des Ports du Détrict que par Natacha BOUCHART, Maire de Calais : elle ne facilite pas la qualité des services logistiques et impose de fortes contraintes de contrôle au port dont plus de 15% du chiffre d'affaires sert à couvrir les charges afférentes : l'outil législatif semble inadapté pour rendre efficaces les contrôles opérés et prendre des mesures coercitives pour limiter les intrusions dans l'espace portuaire. Depuis, la loi sur l'économie bleue a adopté des mesures plus coercitives pour les intrusions dans les zones à accès réservé⁸, mais la question reste préoccupante comme en témoigne l'interruption temporaire par VIAA des services de la nouvelle autoroute ferroviaire Calais – Le Boulou⁹.

⁸ Article 71 de la Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue

⁹ Article « L'autoroute ferroviaire Calais - Le Boulou déjà suspendue » de la Voix du Nord du 12 juillet 2016

Au niveau de l'adéquation du port aux besoins des armements, l'augmentation de la taille des ferries rend les opérations d'évitage complexes et justifie le projet Calais 2015 visant à fournir des postes à quai.

La première phase de ce projet qui a fait l'objet d'un débat public comprend :

- ﴿ la **création d'une nouvelle digue** d'environ 3 km et d'un bassin de 110 ha, indispensables à tout développement futur du port de Calais ;
- ﴿ la **création de 44 ha de nouveaux terre-pleins** par l'utilisation des matériaux de dragage du bassin, dans une logique d'équilibre déblais-remblais ;
- ﴿ la **construction de postes d'accostage** pour maxi-ferries de dernière génération (215 mètres de longueur) ;
- ﴿ les aménagements de **desserte routière et ferroviaire** associés ;
- ﴿ la **création d'un terminal fer – route – mer** au point de contact des futures autoroutes de la mer et ferroviaires en provenance du sud de la France ainsi que du reste de l'Europe.

Ces travaux de première phase vont permettre :

- d'assurer une meilleure opérabilité des terres-pleins transmanche Nord et une connexion raccourcie avec le terminal existant ;
- de disposer d'une zone publique de fret remodelée pour un plus grand linéaire de contrôle.

1.3.1.3. Le Port de Boulogne

Le port de Boulogne a fait parvenir à la mission parlementaire le fruit des réflexions stratégiques menées au cours de l'année 2014 qui l'ont conduit à préconiser plusieurs développements spécifiques sous forme de plan-masse :

- ﴿ la **création d'un port de plaisance de grande capacité** destiné à permettre au port de changer d'échelle en passant d'une capacité de 760 places à une capacité comprise entre 1000 et 2000 anneaux et de regrouper les anneaux actuels sur un site unique (60 à 70 M€ HT) ; un appel à investisseurs « nouveau port de plaisance et marina » a d'ailleurs été lancé par la communauté d'agglomération du Boulonnais au mois de mai 2016 ;
- ﴿ la création d'une **zone portuaire dédiée à la pêche professionnelle européenne** complémentaire au port de pêche actuel (25 à 30 M€ HT) ;
- ﴿ la **dépollution** d'un certain volume de sédiments de dragages, avec la création d'un site d'expérimentation de chaîne de traitement, transformation et valorisation des matériaux dragués ;
- ﴿ une analyse de la **faisabilité du développement d'une activité de croisière** ;

- ↳ une mise en œuvre des réflexions préliminaires sur le développement ponctuel de **projets d'énergie marine renouvelable** (démonstrateurs ou sites pilotes R&D en matière d'énergie houlomotrice¹⁰ ou de thalasso-thermie).



Site envisagé pour le nouveau port de plaisance

1.3.2. Les CCI et partenaires fluviaux

Dans les Hauts de France, le réseau navigable s'étend sur quelque 780 km de canaux et de fleuves canalisés (681 km dans le Nord- Pas de Calais et 99 km dans la Picardie), ce qui représente un peu plus de 10% du réseau national. Néanmoins, dans sa grande majorité, le réseau fluvial est constitué de voies à petit gabarit, ce qui ne facilite pas toujours son exploitation à visée commerciale.

Le développement du fret fluvial répond à des enjeux écologiques (réduction empreinte carbone et énergétique) et économiques (des coûts plus compétitifs que le mode routier notamment dans un contexte de congestion accrue des infrastructures routières).

La décision gouvernementale de faire aboutir le Canal Seine Escaut, confortée le 8 juillet dernier par la délibération du Conseil régional des Hauts-de-France sur l'approbation du plan de financement, pourrait venir très nettement accentuer le potentiel de développement de ce mode de transport alternatif à la route.

¹⁰ L'énergie houlomotrice ou énergie des vagues désigne la production d'énergie électrique à partir de la houle, c'est-à-dire à partir des vagues successives nées de l'effet du vent à la surface de la mer et parfois propagées sur de très longues distances.

Les acteurs fluviaux ont produit un document de synthèse sur les enjeux fluviaux de l'axe Nord dans les Hauts-de-France en avril 2016¹¹. Il identifie plusieurs leviers de développement du transport fluvial :

- **l'adaptation des infrastructures fluviales aux besoins économiques** : cela suppose de lever un certain nombre de contraintes pesant sur la capacité de charge potentielle des bateaux et la fluidité des trafics. Il s'agit de la **levée des goulots d'étranglement** que représentent certaines écluses comme celle de Quesnoy-sur-Deûle, ou les écluses déjà inscrites au contrat de plan Etat-Région (Don, Grand Carré, Denain, etc) ainsi qu'une attention accrue portée à la durée des chômage¹² d'entretien compte tenu du rattrapage d'entretien et de maintenance à opérer par Voies Navigables de France (dragage, confortement de tronçons de berges...).

Il s'agit également du **relèvement de certains ponts** : de fait, le canal Albert en Belgique dégage un tirant d'air de 9 mètres tandis que l'opération de relèvement des ponts du canal Dunkerque-Valenciennes ne dégage que 5,25 mètres ;

- **l'assouplissement de certaines réglementations** permettant de favoriser les reports modaux telles que celles portant sur l'accroissement de l'amplitude des horaires de navigation, sur la généralisation de l'auto-liquidation de la TVA, ou encore sur les procédures d'aménagement (dragage des canaux...);
- le soutien au **développement de l'innovation dans le transport fluvial** comme par exemple, les innovations d'ordre matériel attendues en matière de motorisation, de services d'information fluviale, de guidage, d'évolution des systèmes de chargement ou de déchargement des unités fluviales.

Il s'agit également d'innovations en termes d'organisation sur la gestion des conteneurs ou de services de massification des flux. La présence dans la région des Hauts de France du Pôle de compétitivité I-Trans à vocation mondiale est un atout dans la réflexion sur la R&D à renforcer dans le secteur fluvial ; s'appuyant sur ses réseaux au plan européen, Alice, l'expérience opérationnelle du pôle d'excellence régional « logistique et supply chain » Euralogistic en matière de massification des flux interchargeurs, doit être confortée.

- **la réduction du différentiel de coûts entre transport routier et fluvial** (harmonisation des THC suite à l'expérimentation sur le GPMD, allègement des péages de VNF pour les rendre équivalents à ceux observés en moyenne en Belgique, aide au transport combiné, etc...).

L'objectif est bien double : renforcer le développement du fret fluvial et récupérer des parts de marché face aux concurrents du Benelux.

¹¹ « Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Nord-Pas de Calais-Picardie » - CCI Région Nord de France/Consortium des voies navigables Nord de France

¹² Chômage : arrêt total de la navigation pour travaux de maintenance et d'entretien

Par ailleurs, les ports intérieurs qui sont en train de se regrouper au sein d'une structure collaborative à l'échelle des Hauts-de-France ont clairement rappelé à la mission parlementaire deux problématiques prégnantes :

- d'une part, l'inconvénient que fait peser pour les décisions d'investissement des concessions à renouveler régulièrement avec des dates différentes ;
- d'autre part, la raréfaction de disponibilités foncières économiques en bord en canal, souvent concurrencées par des programmes résidentiels, ce qu'avait déjà relevé la mission CGEDD/CGEFI de juillet 2014¹³.

Sur ce point, l'article 15 du projet de loi SAPIN II relatif à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique vient ouvrir une réflexion sur la réforme du droit domanial via une habilitation du gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance. Il serait judicieux que le travail préparatoire sur l'ordonnance intègre la problématique des concessions portuaires, qui concernent à la fois les ports intérieurs et les ports maritimes et que les parlementaires puissent être associés aux travaux de préparation de l'ordonnance. Ce sujet sera repris sous forme de proposition dans la partie 3.7.2.

1.3.3. Les CCI et partenaires ferroviaires

Les partenaires œuvrant au renouveau du secteur ferroviaire dans les Hauts de France se sont regroupés depuis 2015 au sein d'une association intitulée 2A2F « Association Activer des solutions nouvelles pour le Fret Ferroviaire en Nord de France », qui regroupe 26 partenaires.

Les acteurs rencontrés, regroupés pour la plupart au sein de 2A2F, ont mis en avant les éléments qui portent surtout sur la capacité à redresser la compétitivité du transport ferroviaire en évoquant :

- une **série d'investissements ferroviaires**, déjà mentionnés par SNCF Réseaux lors de l'audition nationale, comme l'amélioration de l'accès au port de Calais, la modernisation de la ligne Calais-Dunkerque et après l'achèvement en 2015 du contournement ferroviaire de Lille, la modernisation de la signalisation Somain-Lourches-Cambrai (SOLOCA) et le renouvellement des voies et du ballast (RVB) entre Busigny et Somain ;
- l'utilisation d'**anciennes plates-formes ferroviaires désaffectées** telles que celles de Somain ou de Longueau pour **re-développer des activités logistiques** ;

La mission Axe Nord souligne le fait que cette proposition va de pair avec une **réflexion stratégique sur la hiérarchisation des plates-formes logistiques notamment bimodales fer-voie d'eau au sein du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires**

¹³ CGEDD n° 009149.01 - CGEFI 13.06.39 - Evolution de la gouvernance des ports intérieurs - Jean-Paul Le Divenah - Christian Formagne - François Renvoisé - Pierre Uhel - Juillet 2014

(SRADDET), que la Région Hauts de France doit mettre en œuvre dans les trois années qui suivent le renouvellement général et dont la vocation est d'être le document essentiel de planification des orientations stratégiques des régions en matière d'aménagement du territoire, de mobilité et de lutte contre le changement climatique (cf. proposition n° 6 du rapport figurant dans le chapitre 3.2).

- la création de **commissionnaires ferroviaires de proximité** (OFP) destinés à mutualiser les flux entre plusieurs chargeurs avec le même objectif de massification que celui des opérateurs ferroviaires de proximité pour les wagons isolés ;
- la recherche d'**expérimentation de trains longs** (1000 à 1500 mètres) et/ou d'autres **solutions innovantes** via le pôle de compétitivité I-Trans (certains ont d'ailleurs suggéré d'étendre au fluvial la compétence du pôle) ou encore en s'appuyant sur les réseaux du pôle Euralogistic autour de l'internet physique ;
- l'importance de la **question transfrontalière notamment pour rechercher des financements** plurimodaux via les programmes européens INTERREG ;
- la poursuite du travail engagé avec le port de Dunkerque pour faire **baisser le coût de maintenance des voies ferrées**.

En outre, la présence lors de l'audition de représentants du Cluster Grand Est de Lorraine montre que l'axe ferroviaire nord-ouest / sud-est parallèle à la frontière est un axe structurant. Enfin, certains acteurs ont fait remarquer que les grands ports de la zone ARA disposent d'une plateforme ferroviaire de massification bien positionnée comme Anvers avec Athus, avant la frontière belge.

1.3.4. Les Services de l'Etat

Les services déconcentrés de l'Etat (Préfecture, SGAR, DREAL, DDTM) ont mené une réflexion sur les pistes nécessaires à l'amélioration de l'attractivité et de la compétitivité de l'axe Nord qu'ils ont partagé avec la mission parlementaire. Elle porte sur cinq domaines :

- la collaboration interportuaire des ports maritimes et intérieurs,
- la nécessaire instauration d'itinéraires de fret de qualité,
- l'adaptation des infrastructures portuaires aux enjeux de développement,
- le désenclavement du réseau fluvial du nord de la France grâce au projet Seine-Escaut,
- des pistes d'évolution réglementaires plus allantes vis-à-vis du report modal ou de l'économie circulaire.

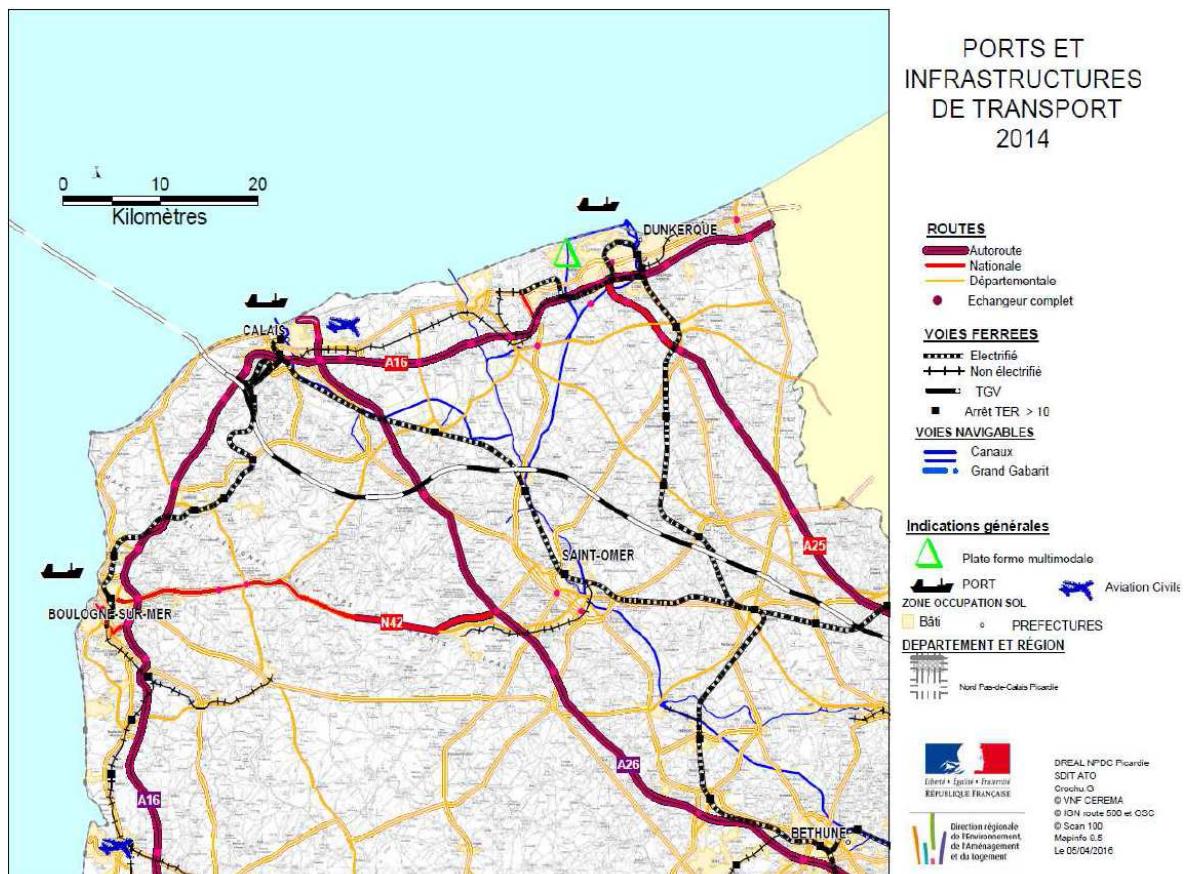
Pour la commodité de la présentation, nous aborderons ici les deux premiers sujets renvoyant au chapitre 1-4 les pistes attendues en matière d'infrastructures ou de réglementations.

Pour le moment, la coopération interportuaire sur la façade maritime est limitée à des actions communes de prospection internationale. Le Grand Port Maritime de Dunkerque, la plate-forme multimodale de Dourges - Delta 3 - et les ports de Lille sont associés au sein du **GIE Nord Gateway**. Par ailleurs, sous l'impulsion de l'Eurométropole Lille- Kortrijk- Tournai, les ports intérieurs français, wallons et flamands ont initié un processus de partenariat au travers de la constitution en juin 2013 d'une **commission de travail transfrontalière** Nord de France sur la « meilleure articulation des offres et incitations au transport intermodal » qui a rendu ses conclusions fin juin 2016. L'élargissement de ces coopérations à d'autres thématiques et à l'ensemble des entités logistiques de la région des Hauts de France apparaît nécessaire sachant qu'un équilibre doit être trouvé entre les actions destinées à favoriser la façade maritime de la région et celles qui contribuent à faciliter les liaisons vers les ports concurrents de la rangée Nord.

La performance de la logistique est directement corrélée à la **compétitivité des infrastructures** selon les acteurs consultés dans le cadre de la conférence nationale sur la logistique. Cette performance se traduit concrètement par une prestation fiable au meilleur coût. Si l'on considère les trois catégories d'infrastructures de fret, l'amélioration de leur qualité respective passe par les pistes suivantes :

Réseau routier

Les autoroutes A16 entre Calais et Dunkerque et A25, A26 vers Lille et vers Arras jouent un rôle structurant.

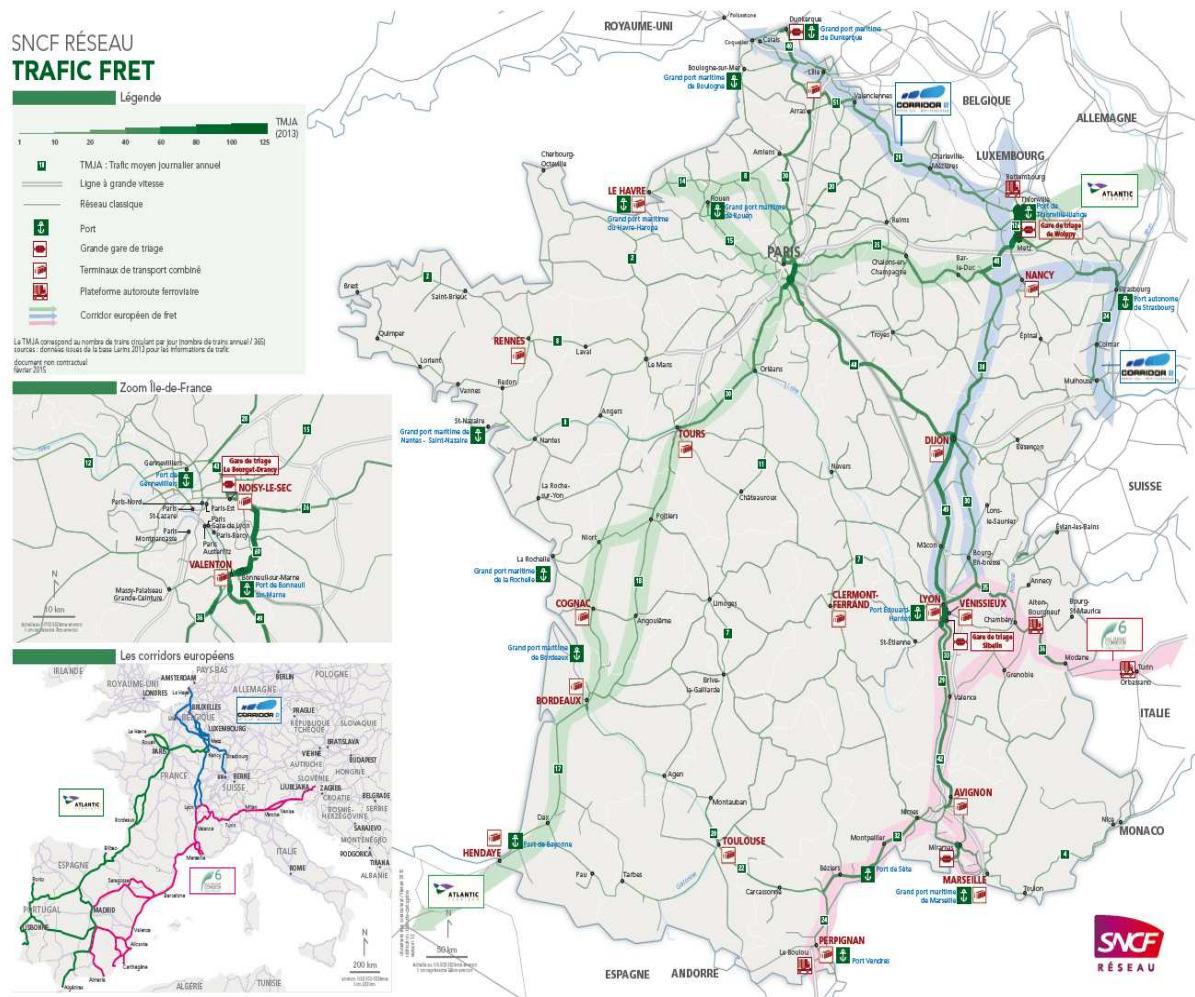


L'autoroute A16 à 2 fois 2 voies est déjà très sollicitée et sujette à des congestions régulières dans la traversée des agglomérations de Dunkerque ou de Calais (qui restent encore sans commune mesure avec celles qu'on trouve au quotidien aux abords du port d'Anvers) : le trafic journalier moyen annuel s'établit à 45 000 véhicules par jour au niveau de Calais et à 53 000 au niveau de Dunkerque.

La proportion de poids lourds y est plus importante de moitié que la moyenne nationale (22% de poids lourds à Calais et 23 % à Dunkerque ce qui veut dire 10 000 à 12 000 poids lourds en moyenne par jour). Avec les projets Calais 2015 et Cap 2020 du port de Dunkerque, ces trafics devraient croître sensiblement si bien que pour éviter la congestion, **trois pistes de travail sont envisagées** : accroître sensiblement le report modal vers les modes non routiers, passer à 2 fois 3 voies l'autoroute A16 ou favoriser le report modal de l'A25 vers l'A26.

Réseau ferroviaire

La carte nationale du réseau ferroviaire de fret donne une bonne idée générale du trafic fret, sachant que très peu d'axes sont dédiés au fret proprement dit. Le GPMD est la 1ère plate-forme de fret ferroviaire en France, avec environ 13 millions de tonnes de marchandises traitées en 2014. L'épine dorsale des échanges du GPMD est l'artère Nord-Est, qui s'étend du port jusqu'à l'Est de la France puis l'Allemagne.



L'axe Nord est principalement concerné par le corridor Mer du Nord Méditerranée (axe bleu sur la carte), qui longe depuis le Nord les frontières belge, luxembourgeoise et allemande pour redescendre vers Lyon avec une branche vers Strasbourg.

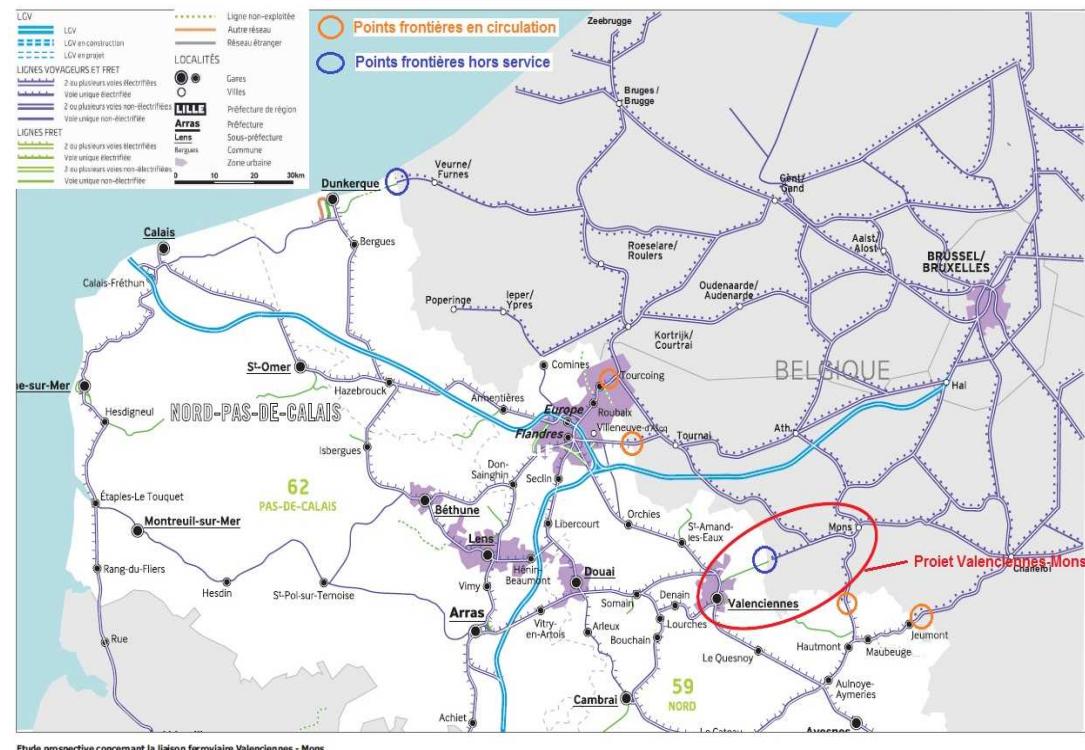
Le fret ferroviaire est essentiel au bon développement du GPMD, du Port de Calais, et d'Europatunnel. Comme les chargeurs et les opérateurs ferroviaires restent insatisfaits de la fiabilité de ce mode et comme la Région Nord Pas-de-Calais porte l'ambition de doubler la fréquentation des voyageurs dans les TER à l'horizon 2020, ce qui se traduira probablement par une consommation accrue des sillons pour ce type de trafic, potentiellement au détriment des trains fret, l'attention de la mission a été appelée sur plusieurs sujets importants :

- le contournement ferroviaire de Lille (CFL) réalisé au cours du contrat de plan précédent n'offre pas les 2 sillons/heure/sens initialement prévus¹⁴ ;
- les lignes capillaires sont souvent dans un état dégradé (ce qui rejoint le constat national) et la mission a aussi pu observer que leur cartographie n'était pas connue clairement. Un inventaire précis reste à faire et à diffuser, car cette réalité, qu'elle résulte d'une absence réelle ou d'un manque de communication entre les acteurs, est jugée incompréhensible par la mission parlementaire ;
- des sillons fret peuvent être rajoutés à l'Heure de Pointe du Matin, mais sans qu'il soit toujours aisément de mesurer les conséquences en termes de fiabilité des horaires ;
- de nombreux conflits d'usage fret / voyageurs existent sur le réseau régional (Hazebrouck, Ostricourt,...) ;
- de nombreuses plages de travaux prévues en 2016 et 2017 sur le Réseau ferré national (RFN) vont réduire les sillons fret accessibles ;
- le gabarit de l'itinéraire Calais - Dunkerque ne permet pas la circulation des navettes Eurotunnel.

On peut ajouter à ces observations la demande du GPMD de rationaliser la séparation du réseau ferroviaire portuaire et du réseau national avec le poste 8.

¹⁴ La mission a été informée qu'en réalité cet investissement réalisé en grande partie pour dégager des sillons pour le fret ne peut pas être pleinement utilisé à cause des interdictions de faire circuler le fret la nuit, ce qui réduit en conséquence la capacité projetée en deçà des deux sillons pas sens et par heure prévus.

La carte plus détaillée du réseau régional ferroviaire permet de visualiser ces enjeux :

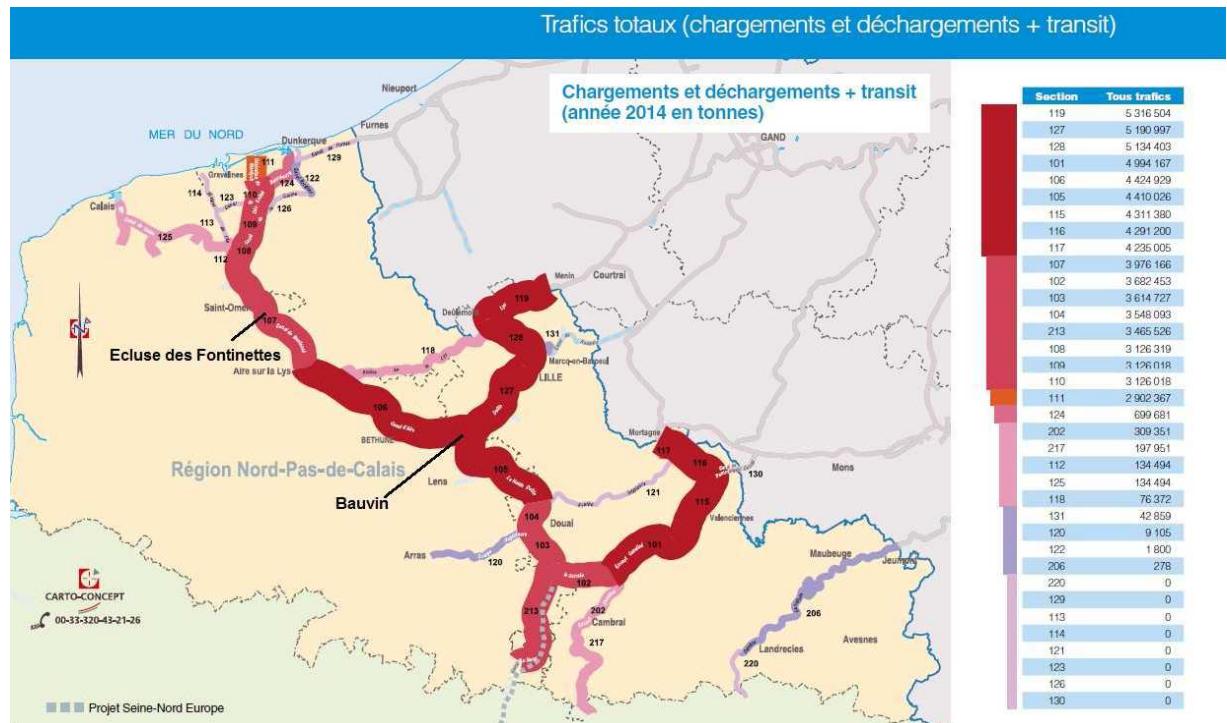


Réseau fluvial



La carte illustre clairement que les ports de Rotterdam, d'Amsterdam et d'Anvers sont directement accessibles par des voies de classe VI et que si l'on se limite à la classe V, seul le canal Dunkerque-Valenciennes offre un débouché suffisant. On voit bien dans cette perspective que le projet Seine-Nord-Europe prolonge les hinterlands de Dunkerque et celui des ports de l'axe Seine.

Par ailleurs, la carte des trafics totaux par tronçon de voie pour 2014 illustre que l'axe fluvial Dunkerque-Bauvin est une artère essentielle au grand port maritime de Dunkerque.



La vigilance de la mission a été appelée dans ce contexte sur :

- l'itinéraire du canal Dunkerque-Valenciennes compris entre Bauvin et Dunkerque, seul accès fluvial au GPMD, toujours sensible aux chômagés et avaries : l'écluse des Fontinettes sur l'axe Bauvin-Dunkerque se trouve dans un état préoccupant, ce qui nécessitera probablement un investissement de plus de 200 M€ à l'horizon 10-15 ans ;
- le tour de table de financement des opérations de réouverture du Canal de Condé-Pommeroeul et de recalibrage de la Lys reste à consolider dans le cadre de la revoyure du CPER 2015-2020.

Voies Navigables de France, dans l'entretien que cet établissement public a eu avec la mission, a pour sa part mis l'accent sur les priorités urgentes que représentent à ses yeux la réouverture de la liaison Condé-Pommeroeul et l'aménagement de la Lys, l'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle en la passant de 110 à 143 m, puis le recalibrage de la Deûle et de la Lys mitoyenne qui donnent accès à Gand, avec une enquête publique prévue en 2017.

1.4. Améliorations attendues en matière d'infrastructures, de qualité des services et de simplification des démarches administratives

1.4.1. Recensement des projets d'infrastructures

Les améliorations attendues des réseaux d'infrastructures de transport intéressant les ports peuvent être abordées en examinant d'abord la zone de compétence des ports, puis celle, plus large de l'hinterland dans la région.

1.4.1. Dans la zone portuaire ou péri portuaire

Le projet stratégique du Grand Port Maritime de Dunkerque pour la période 2014 - 2018 établit un plan pluriannuel de financement d'investissements nécessaires au développement durable du port dans une perspective d'aménagement des espaces tenant compte de leur richesse environnementale.

L'ensemble représente en hypothèse haute un volume d'investissement de **240 M€ pour la période dont 160 M€ consacré à des projets de développement** : modernisation du Quai à Pondéreux Ouest (QPO), parachèvement des travaux liés au terminal méthanier en intégrant une station d'avitaillement de GNL, optimisation des accès maritimes du port Ouest avec agrandissement du cercle d'évitage, extension des quais et du terminal à conteneurs des Flandres pour accueillir deux ULCS (Ultra Large Container Ship)¹⁵.

Le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 reprend ces opérations en y ajoutant une amélioration des dessertes ferroviaires visant à séparer physiquement les voies ferroviaires dont la gestion a été confiée au GPMD par la loi de 2008 de celles du réseau ferroviaire national.

Les développements ultérieurs de l'activité conteneurs (projet Cap 2020) se feront à l'aide d'études préalables soumises au débat public en 2016.

Le CPER mentionne aussi la rénovation des infrastructures de réparation navale.

De plus, la mission parlementaire relève que le schéma directeur du patrimoine naturel du GPMD validé par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) en 2011 précise le zonage des espaces naturels et identifie entre autres des espaces naturels à protéger ou propices à des mesures compensatoires futures, en distinguant la trame verte et bleue future.

¹⁵ Sont considérés comme ULCS les porte-conteneurs offrant une capacité supérieure à 10 000 équivalent vingt pieds (EVP), sachant qu'aujourd'hui des conteneurs de plus de 20 000 EVP sont en commande.

Proposition 1 : L'Etat et à la Région doivent faciliter le projet CAP 2020, veiller à l'avancement rapide des opérations identifiées dans le CPER et intervenir auprès de la SNCF pour séparer rapidement le réseau des voies ferrées portuaires du réseau ferroviaire national.

1.4.2. Dans les autres parties de l'hinterland

Réseau fluvial

Le CPER mentionne quatre sujets : l'accroissement de capacité que permettra la réalisation du canal Seine-Nord-Europe ; sa connexion avec le port de Dunkerque et avec l'Escaut (cf. détails au chapitre 2-4-1) ; ainsi que les besoins propres à la fiabilisation et à la qualité du niveau de service, qui passe par une fiabilisation des écluses de Don et de Grand Carré, en vue de permettre leur télégestion, par le confortement de berges, là où le trafic accroît le batillage et réduit la largeur du chenal navigable ; enfin la réalisation de bassins de virement et l'amélioration des services offerts aux navigants.

La fiabilisation de la branche du canal Dunkerque-Valenciennes vers Dunkerque suppose à la fois de lancer les études de doublement des écluses de cette branche et de réexaminer l'opportunité de restaurer à terme l'écluse des Fontinettes.

Réseau ferroviaire

Le volet fret du CPER mentionne plus spécifiquement l'articulation et la coordination des projets de fret en connexion avec les ports maritimes ou fluviaux et avec les pôles économiques du territoire, en attachant une importance particulière à la voie-mère de Calais, dans l'attente d'un contournement par l'Est et en vue d'un transfert ultérieur à la Région.

Il mentionne aussi l'urgence de la réalisation de l'électrification de la liaison Amiens-Rang du Fliers pour contribuer au développement de l'activité du fret ferroviaire à traction électrique en créant un itinéraire alternatif au flux de passage par Lille pour faciliter, entre autres, les liaisons entre les ports maritimes du Nord de la France (Calais, Boulogne et Dunkerque), la région Île-de-France et l'Est et le Sud de la France.

1.4.2. Simplifications administratives et procédurales

Le rapport conjoint CGEDD/CGEIET d'octobre 2013¹⁶ reste d'une grande actualité : il constate en effet globalement que « *le projet reste pour l'investisseur une aventure, hors du temps, parsemée d'embûches, parfois imprévisibles, et donc souvent incompatible dans le contexte d'une économie mondialisée* ». A cet effet, les rédacteurs du rapport ont demandé à chaque grand port maritime d'étayer ce constat avec des exemples précis à l'appui.

Pour le grand port maritime de Dunkerque, huit projets de nature logistique et industrielle ont été recensés en 2012 dont 4 projets avortés soit par insuffisance des infrastructures existantes, soit à cause de la durée globale des instructions allongée par des études complémentaires demandées par les services instructeurs. Trois étaient en cours d'instruction et seul un avait vu le jour non sans difficultés, celui du terminal méthanier. Malgré l'approbation du schéma directeur du patrimoine naturel, pourtant approuvé par arrêté préfectoral après avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) et du CNPN, ce dernier a été jugé insuffisant par les services instructeurs.

Si l'on reprend à titre pédagogique l'exemple du terminal méthanier, voici le constat établi : alors que le protocole initial Etat-EDF avait été signé en mars 2007, l'instruction du projet menée au titre de la loi sur l'eau a conduit à deux reprises, en raison de la présence d'une colonie de sternes naines, puis de l'existence de salicornes, à modifier le contour de la plateforme pour un surcoût estimé à 30 M€. L'autorisation administrative de l'aménagement a été délivrée en avril 2010. Puis, la modification de la réglementation en matière d'étude parasismique, avec le décret n°2010-1254 du 22 octobre 2010, a amené à revoir le séisme de référence en se référant à un séisme historique en Grande Bretagne, si bien que les postes à quai ont dû être redimensionnés également. La combinaison de ces deux facteurs aurait pu aboutir à une remise en cause complète d'un projet d'intérêt national.

Une large partie des recommandations essentielles issues de ce rapport conjoint CGEDD/CGEIET restent valables : à savoir la nécessaire **production sous forme d'instruction du Gouvernement marquant la volonté forte de l'Etat de favoriser le développement industriel et logistique des ports maritimes**.

Cette instruction pourrait comporter des dispositions pratiques pour aller dans ce sens sélectionnant dans le rapport parmi les nombreuses recommandations, celles qu'il est utile de mettre en œuvre (par exemple, un dispositif d'opération complexe intégrant urbanisme et environnement, une autorisation environnementale unique, une gestion en « mode projet » des instructions administratives, un dossier environnemental unique, etc). Elle pourrait également intégrer des modalités pratiques de gestion foncière et de gestion des mesures compensatoires à long terme évitant que des espaces inutilisés à des fins industrielles ne deviennent inutilisables aux fins pour lesquelles ils ont été réservés.

¹⁶ Rapport sur la « mise en œuvre des projets portuaires pour y développer durablement les activités logistiques et industrielles » - Serge Catoire, Françoise Gadbin, Jean-Marc Lacave, Gérard Patey-CGEDD n° 0087246001 et CGEIET n° 2012/34/CGEIET/SG octobre 2013

En dehors de ce sujet essentiel, plusieurs autres sujets de nature variée ont été portés à la connaissance de la mission par les différents interlocuteurs rencontrés. Il en sera fait état de façon plus exhaustive dans le chapitre 3.7 pour celles que la mission préconise de retenir effectivement :

- La mise en place d'une **gouvernance commune du risque** associant le GPMD en application des dispositions de la circulaire « plates-formes » du 25 juin 2013 pour la gestion des risques Seveso dans le cadre des plans de prévention des risques technologiques (PPRT);
- L'**amélioration de la qualité des eaux de surface** avec une attention accrue portée aux masses d'eau côtières ;
- L'assouplissement de l'application des réglementations environnementales par rapport à l'efficacité des mesures relatives à la gestion des migrants ;
- La généralisation de l'**autoliquidation de la TVA** ;
- Les mesures à reprendre de la conférence nationale sur le fret fluvial (mutualisation des THC notamment) ;
- L'**harmonisation des aides au développement du transport combiné** avec la Belgique;
- L'examen de l'éventualité de circulation de poids lourds les week-ends et jours fériés sur l'A16 en cas d'utilisation de l'autoroute ferroviaire ;
- L'**exonération de la taxe parafiscale** perçue pour les importations au profit de France-Agri-Mer pour les produits de la mer à l'importation qui favorise le passage par Dunkerque (économie de 400€ par conteneur qui supprime l'avantage du coût de traction plus faible entre Dunkerque et Boulogne).

1.4.3. Projets des ports concurrents proches de la rangée Nord

Sans entrer dans le détail de la concurrence des ports de la zone ARA, qui n'était pas l'objet de la mission et dont quelques éléments prospectifs sont évoqués dans la partie II pour le cas de Rotterdam et d'Anvers, la mission parlementaire n'a pas manqué de relever lorsqu'elle s'est entretenue avec les représentants du ministère flamand qu'un nouveau chantier de très grande ampleur visait à la fois les ports de Gand et de Terneuzen pour améliorer la connexion de ces deux ports avec le réseau.

En effet comme le souligne la revue Mer et Marine¹⁷ : « *Après le Maasvlakte 2 de Rotterdam et le Deurganckdok d'Anvers, ce sont les ports de Gand (Belgique) et Terneuzen (Pays-Bas) qui viennent de signer un traité pour la construction d'une nouvelle écluse sur le canal (mesurant 32 km de long) qui les relient à la mer du Nord. Celle-ci mesurera 427 mètres de long, 55 mètres de large et 16.44 mètres de profondeur, soit les dimensions des nouvelles écluses du canal de Panama. Elle sera construite dans le complexe éclusier Middensluis de Terneuzen, à travers lequel*

¹⁷ Mer et Marine-9 Février 2015

près de 65.000 navires ont transité en 2013. Ce chantier, qui va démarrer en 2017, va coûter 920 millions d'euros (cofinancés par les Pays-Bas, la Province de Flandres et les autorités portuaires). La nouvelle écluse devrait être opérationnelle en 2021. Cette augmentation de capacité vise notamment la desserte du marché français. »



Vaarweg Voie navigable	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer – Maritiem Vervoer Service public fédéral Mobilité et Transports – Transport maritime 2007				
	Klasse Classe	Tonnenmaat Tonnage	Lengte Longueur	Breedte Largeur	Diepgang Tirant d'eau
Behoudens beperkingen - Sauf restrictions					
I	250-400	38,50	5,05	2,20	4,00
II	400-650	50,00	6,60	2,50	5,00
IV	1000-1500	80,00	9,50	2,50	5,25
Va	1500-3000	95,00	11,40	2,70	7,00
Vb	3200-6000	185,00	11,40	2,80	7,00
Vib	6400-12000	185,00	22,80	3,40	7,00

Comme l'illustre cette carte du réseau fluvial belge, le port de Gand bénéficie de deux accès alternatifs au réseau français via Courtrai vers Lille et via Tournai vers Valenciennes.

Ce projet conséquent illustre la dynamique d'investissement des ports concurrents belges et néerlandais qui ne se limite pas aux deux seuls ports d'Anvers et de Rotterdam.

II- Quelle vision logistique et industrielle pour les ports des Hauts de France à l'horizon 2020-2025 ?

Alors que dans d'autres pays, les exercices de prospective nationale se sont poursuivis en matière portuaire, en France, on ne peut que déplorer une absence notable de prospective nationale sur le fret maritime, le dernier travail significatif national remontant aux années 1990 avec l'étude de prospective des échanges maritimes mondiaux menée par l'INRETS (devenu aujourd'hui IFSTTAR) sous le terme de PROSMAR¹⁸.

Bien entendu des travaux de prospective générale ont été menés de façon globale sur les transports comme le rapport du Conseil général des ponts et chaussées (CGPC) en 2006¹⁹ ou celui du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Predit) en 2011²⁰, mais ils donnent des visions très générales et ne détaillent pas les filières si bien qu'ils restent peu applicables aux ports. De plus, un travail spécifique a été mené dans le cadre des études d'estimation des trafics et des travaux économiques menés pour le projet de canal Seine-Nord-Europe, qui intègre une composante portuaire.

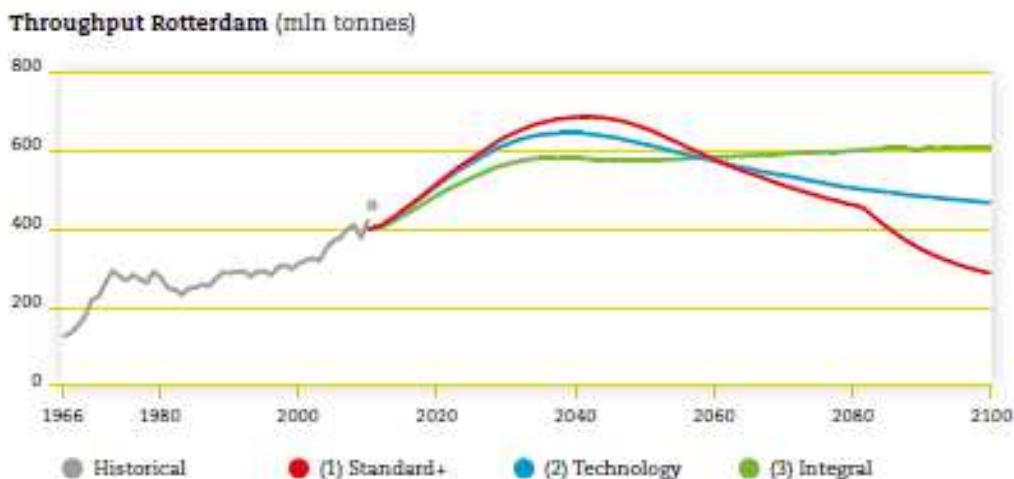
Force est de constater qu'à l'inverse, les autres pays de la rangée Nord-européenne ont réalisé ce type de prospective : le port de **Rotterdam**, par exemple, de façon très originale avec une prospective de type club de Rome²¹, a mené en 2012 - donc juste à la fin des travaux d'extension du Maasvlakte 2 -, une prospective à l'horizon 2100. Elle met l'accent sur une progressive dématérialisation de l'économie qui conduit le trafic global à plafonner en tonnage autour de 600/650 millions de tonnes vers 2040 selon trois scénarios considérés. Rappelons à titre indicatif que le trafic 2015 du port de Rotterdam s'établit globalement à 466 millions de tonnes, ce qui signifierait un potentiel de croissance en tonnage de l'ordre de 30 à 40%.

¹⁸ PROSMAR : prospective maritime -« Echanges maritimes mondiaux au XX^{ème} siècle » - Volume 1 : « Méthode, moyens et matériaux » ; volume 2 : « prospective et scénarios » ; volume 3 : « sélection de documents » ; volume 4 : « annexes »

¹⁹ MTETM / CGPC - « Démarche prospective Transports 2050 » - Eléments de réflexion- mars 2006

²⁰ Cinq scénarios pour le fret et la logistique en 2040 - Samarcande Etude et Conseil

²¹ "Updating the future : the next steps in becoming the sustainable global port , using scenarios from limits to growth"- a report from the port of Rotterdam Authority by the Club of Rome Climate program- November 2013



Les **britanniques**, malgré la privatisation opérée de leurs ports en 1986, ont maintenu une prospective de type national : c'est ainsi qu'en 2006, ils ont réalisé une étude de prospective à l'horizon 2030 qui sert de base aux réflexions stratégiques de leurs ports²². Même si cette étude se situe juste avant la crise financière mondiale, elle prévoyait une croissance des trafics conteneurisés de l'ordre de 80% en EVP et de 112% en nombre de poids lourds alors que les vracs n'augmenteraient que faiblement (+ 8%). La projection globale donnait une croissance en volume de l'ordre de 37%.

Le **gouvernement fédéral allemand** a publié en 2015 un document de travail intitulé « Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen » qui se traduit littéralement par « approche nationale des ports maritimes et fluviaux ». L'examen de cette étude²³ est intéressant à plus d'un titre, car les objectifs logistiques de cette approche font partie du programme de la coalition politique qui préside aux destinées du pays : ce concept national applicable aux ports maritimes et fluviaux correspond à une stratégie nationale portuaire partagée entre Etat fédéral, Länder, professionnels portuaires et syndicats ; il rappelle en préambule le rôle majeur des ports dans le leadership allemand en matière d'exportation.

Les projections de trafic à l'horizon 2030²⁴ envisagent une progression globale du trafic de 269 millions de tonnes à 468 millions de tonnes entre 2010 et 2030, soit une croissance de l'ordre de 74%.

Cette forme de stratégie nationale portuaire décline ensuite une série de mesures dans les sept domaines suivants :

- l'adaptation des infrastructures portuaires,
- l'amélioration de la compétitivité des ports maritimes et intérieurs,
- la politique portuaire internationale et européenne,
- la protection de l'environnement et du climat,

²² UK Port demand forecasts to 2030 - final report by MDS Transmodal Limited-May 2006

²³ Nationales Hafenkonzept für die See - und Binnenhäfen 2015

²⁴ MWP, IHS, UNICONSULT, Fraunhofer CML - Seeverkehrsprognose 2030 - mai 2014

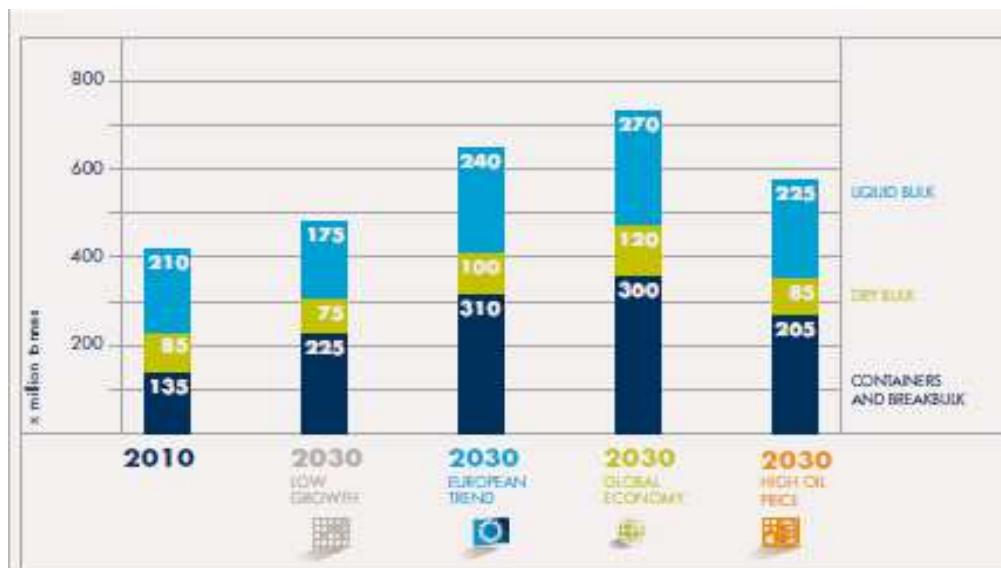
- la formation professionnelle et le développement des emplois portuaires,
- la sûreté et la sécurité des opérations,
- l'amélioration de la coordination de la politique portuaire entre le niveau fédéral et celui des Länder.

Enfin, les deux ports majeurs que sont **Rotterdam** et **Anvers** ont décliné aussi une vision stratégique respectivement aux horizons 2030 et 2020, qui, bien que non nationale, mérite d'être considérée, compte tenu de l'importance majeure de ces deux ports en Europe :

- ↳ pour **Rotterdam**²⁵, une vision stratégique assez complète a été élaborée et approuvée par la Ville de Rotterdam en 2011. La projection de trafic à l'horizon 2030 est très ouverte :

Trafic 2030		Croissance faible	Prix du pétrole fort	Tendanciel européen	Economie globalisée
430 (2010)	MT	475 MT	575 MT	650 MT	750 MT

On relèvera de ce travail que la consommation d'acier en Europe (72 MT en 2010) est supposée peu évoluer : de 75 à 95 millions de tonnes selon les scénarios et que seuls les conteneurs et les marchandises diverses sont croissantes dans tous les scénarios.

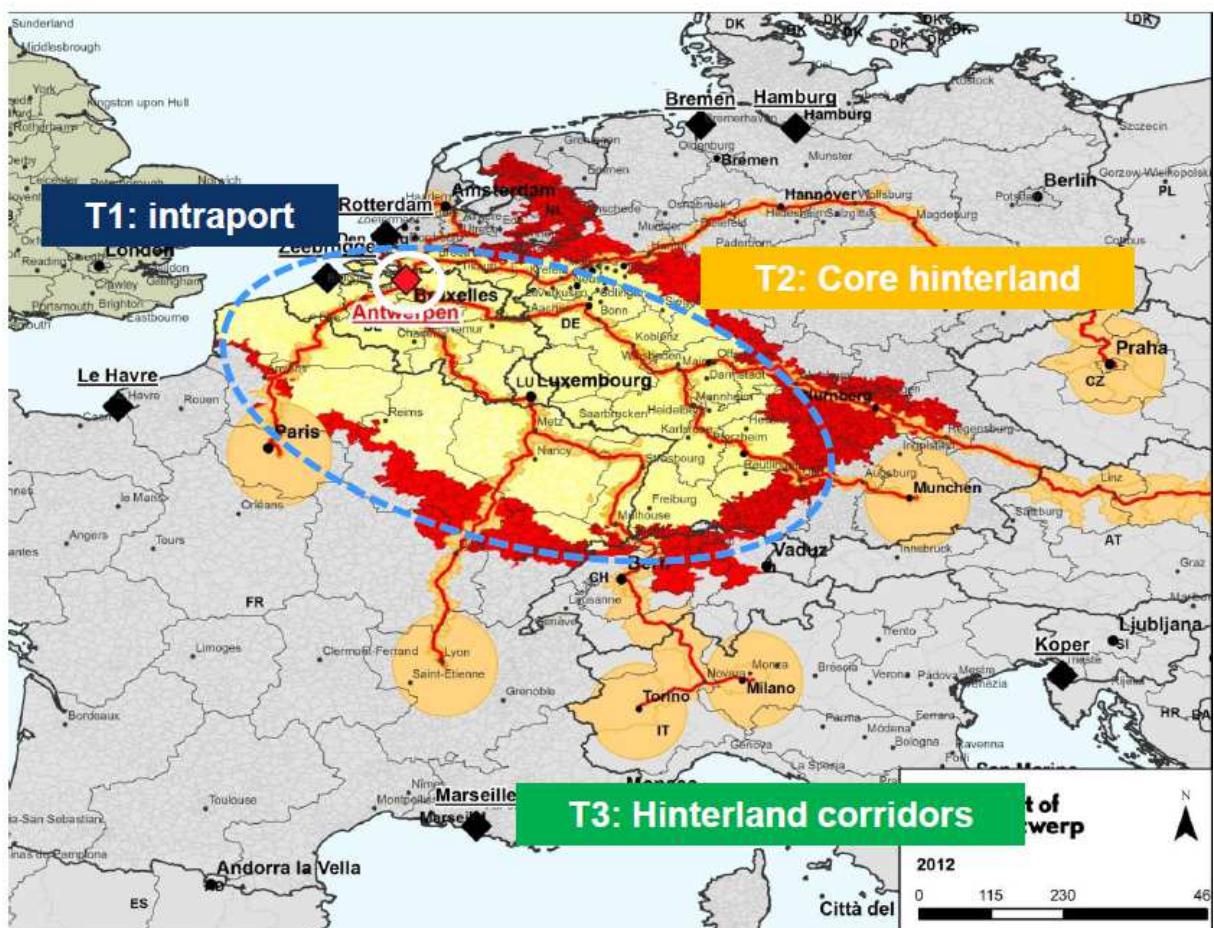


²⁵ Port Vision 2030-Port Compass- approved by the city council of Rotterdam on the 15th of December 2011

↳ le port **d'Anvers** adopte une démarche très pragmatique visant à éviter la congestion routière et à accroître la pénétration de son hinterland : le plan masse 2020 établi par le gouvernement flamand retient les investissements suivants :

- le bouclage du périphérique au Nord d'Anvers grâce à un troisième franchissement de l'Escaut pour les poids lourds,
- l'amélioration de ce périphérique (ring R2) avec la construction d'un second tunnel Tijsmans,
- le redéveloppement du barreau E313 vers la Ruhr, qui donne aussi accès à Kempen et au réseau économique du canal Albert,
- l'étude d'une réalisation conjointe sur l'emprise de l'autoroute A102, d'une voie autoroutière reliant le port aux barreaux E34/E313 et d'une voie ferroviaire vers le Rhin d'acier et vers la ligne de Montzen.

Dans une vue similaire, il est intéressant de montrer comment un consultant mandaté par le port d'Anvers figure ses moyens de pénétration de l'hinterland²⁶ :



²⁶ Présentation de Jan Van Dessel du 10 décembre 2012 intitulée « Enhancing supply chain efficiency within Europe- the port of Antwerp case »

Il distingue 3 zones avec des priorités différencierées :

- la zone intra portuaire est précisément la zone, où éviter la congestion et où l'approche trimodale sont à privilégier ;
- la zone « cœur de l'hinterland » suppose une desserte fréquente et avec une priorité au fluvial lorsque c'est possible ;
- enfin, la troisième zone privilégie les corridors ferroviaires.

Cette vision est sans doute simplificatrice d'un point de vue strictement logistique mais elle montre bien l'ambition du port scaldéen vis-à-vis de son hinterland.

2.1. Apports de la stratégie nationale logistique 2025 et des stratégies de relance du fret ferroviaire et du fret fluvial

2.1.1. La stratégie nationale logistique

La stratégie nationale logistique 2025, élaborée à la suite de la conférence nationale logistique 2025 qui s'est déroulée en 2015, a donné lieu au mois de mars 2016 à un document co-élaboré par les Ministres en charge de l'Environnement, de l'Economie et des Transports intitulé **France Logistique 2025**.

Parmi le vaste éventail de mesures proposées, celles qui ont suscité le plus large écho de la mission axe Nord sont les six suivantes :

- **Renforcer les communications auprès des investisseurs étrangers et des entrepreneurs français désireux d'investir**, en valorisant davantage la logistique et la gestion de la supply chain ;
- Agir sur la **fluidification des portes d'entrée portuaire ou aéroportuaire en simplifiant les procédures**, notamment administratives et douanières avec la décision d'étendre l'auto-liquidation de la TVA ;
- **Améliorer l'interopérabilité des systèmes d'information** pour un meilleur partage des flux entre les acteurs de la chaîne logistique, avec l'objectif de mettre en place un « Cargo Community System » unique pour le portuaire et d'un « Cargo Information Network » pour l'aérien ;
- **Engager un programme de préservation des espaces fonciers stratégiques**, connectés aux grands réseaux d'infrastructures pour y développer les fonctions logistiques terrestres ;

- Mettre en place une **instance nationale permettant d'assurer un dispositif de gouvernance des flux d'informations et des flux physiques**, par un point central de synchronisation, sur le modèle du Cargo Community System (CCS²⁷) pour les places portuaires françaises ;
- **Engager un diagnostic de la logistique inverse**, qui correspond aux flux de produits ou d'éléments non utilisables vers des sites de stockage, de retraitement ou de recyclage, et soutenir l'expérimentation de nouveaux services et technologies associés.

2.1.2. La stratégie de relance du fret ferroviaire

Le groupe 3 de la conférence nationale relative à la relance du fret ferroviaire répondait à la question « Comment faire des ports français des points d'entrée du fret européen et inscrire le mode ferroviaire dans la politique nationale portuaire ? » et concernait de ce fait l'amélioration de la compétitivité du mode ferroviaire dans et vers les grands ports maritimes.

Suite aux travaux de ce groupe, le ministre des transports avait adopté l'objectif de "Faire des grands ports maritimes des acteurs centraux du fret ferroviaire", et retenu deux mesures immédiates pilotées directement par les Ports :

- **intégrer aux projets stratégiques de chaque Grand port maritime** (redéfinis en 2014) **des objectifs de développement du fret ferroviaire** ;
- **créer au niveau de chaque Grand port maritime une instance de coordination du fret ferroviaire**, avec RFF (devenu depuis SNCF Réseaux) et les Conseils régionaux, autour des enjeux de desserte.

La déclinaison dans le cas du grand port maritime de Dunkerque de ces objectifs permet de mettre en lumière plusieurs démarches très positives :

- la **réservation de sillons** par le GPMD a pu être réalisée sur la liaison Dunkerque-Bonneuil pour développer une navette ferroviaire vers le port fluvial de Bonneuil sur Marne,
- la **création de la structure 2A2F** mentionnée au chapitre 1-3-3 est une conséquence directe de l'initiative tendant à organiser une assemblée de fret ferroviaire par port,
- divers **services de gestion d'infrastructure** ont été proposés aux clients portuaires : location de voies pour stationnement, station de distribution de gazole par la SNCF notamment,

²⁷ Système d'information portuaire dédié aux marchandises sachant que les informations relatives aux navires sont des PCS (Port Community Systems), sauf pour nombre de ports où ces deux systèmes d'information ne font qu'un comme à Anvers ou à Rotterdam

- initiation par le GPMD d'études d'installation terminale embranchée (ITE) pour **faciliter la création d'embranchements ferroviaires** pour les chargeurs.

De façon plus large sur ces sujets de développement du fret ferroviaire, le GPMD travaille sur plusieurs pistes complémentaires :

- la séparation àachever des réseaux ferroviaires portuaire et national (poste 8 et isolation caténaire) ;
- réforme des blancs travaux (c'est-à-dire des réservations de sillons pour travaux par SNCF Réseaux) non utilisés par la SNCF sur la grande région et l'artère nord est ;
- un travail sur le capillaire pour les trafics que le port cherche à rapatrier (sucre et céréales) ;
- une convention récente a été passée le 20 juin 2016 avec SNCF Logistics pour mener une action commerciale ciblée chez les clients, pour développer de nouveaux outils multimodaux à destination du sud des Hauts-de-France, pour offrir un nouveau service aux clients de la région, et pour contribuer au développement des convois longs pour rendre le fret ferroviaire compétitif par rapport à la route (convois de 1000 m, voire de 1500 m comme évoqué supra).

Pour le port de Calais, celui-ci n'a pas été associé à la démarche de stratégie de relance nationale dans la mesure où celle-ci ne concernait que les grands ports maritimes. Néanmoins, on peut mentionner que le projet Calais 2015 comprend la réalisation d'un terminal mer/fer/route au point de contact des futures autoroutes ferroviaires et maritimes.

2.1.3. La stratégie de relance du fret fluvial

Les travaux de consolidation de la conférence nationale relative au fret fluvial ont été organisés à la fin 2015 et au cours du 1^{er} semestre 2016 en deux groupes de travail dont les propositions d'actions ont été portées à la connaissance de la mission parlementaire à la fin du mois de juin.

Le second groupe de travail portait sur le développement commercial. Ses travaux ont appelé l'attention de la mission sur les actions suivantes :

- la **mise en place d'une agence de développement du transport fluvial pour le bassin fluvial du Nord** : si celle-ci voit le jour pour l'axe Nord, il sera essentiel d'y associer VNF, l'ensemble des ports fluviaux des Hauts-de-France ainsi que les professionnels. En effet, outre le développement de solutions logistiques intégrant le mode fluvial, cette agence pourrait lancer des appels à projets par exemple dans le domaine de la logistique urbaine, thématique essentielle pour la Métropole européenne de Lille ;

- la **préservation du foncier** face aux tentations d'utiliser les terrains desservis par la voie d'eau à des finalités différentes de celles des logistiques fluviales devra être précisée dans ses modalités et rejoindre entièrement les préoccupations de la mission. Ce point sera développé dans le chapitre 3-2.
- la **question de la mutualisation des Terminal Handling Charges**²⁸ entre l'ensemble des modes de transport a donné lieu à de très nombreux travaux nationaux, notamment au cours de l'année 2014.

En deux mots et sans entrer dans l'ensemble des détails, la mission rappelle que pour les ports français, le manutentionnaire facture au transporteur fluvial un surcoût de manutention pour le rechargement d'un conteneur sur une barge, alors que dans les ports européens concurrents, ces surcoûts sont intégrés aux THC payées par l'armateur au manutentionnaire.

Ces travaux ont abouti à mener une **expérimentation relative au Terminal des Flandres à Dunkerque**. Cette dernière montre que cette disposition convient au principal armateur opérant sur ce port : sa généralisation à l'ensemble des armements suppose toutefois la conclusion d'un accord de place.

Le premier groupe de travail relatif à la compétitivité, à l'innovation et à la sécurité a proposé également plusieurs actions dont les suivantes ont retenu l'attention de la mission parlementaire :

- la **modernisation de la flotte française** pour lui permettre de s'adapter aux nouvelles normes européennes sur les émissions des moteurs fluviaux est d'autant plus importante dans la perspective de la réalisation du canal Seine-Nord-Europe : elle comprend des dispositions relatives au mode de financement public et privé ainsi que la création d'un centre d'innovation ;
- le **développement de services aux navigateurs et de services d'information fluviale** avec un souci d'harmonisation de ces équipements au niveau de l'ensemble du réseau.

La mission Axe nord tient aussi à souligner que **toutes les mesures de nature à aligner les conditions de concurrence économique, fiscale et sociale de la profession fluviale française sont d'autant plus importantes que le réseau fluvial du Nord de la France est directement accessible aux concurrents européens.**

²⁸ Ensemble des frais de passage portuaire facturés par les services portuaires aux navires et par le manutentionnaire à l'armateur

2.2. Les projets stratégiques des ports de Dunkerque et de Calais

2.2.1. Le Plan stratégique du GPMD pour la période 2014-2018

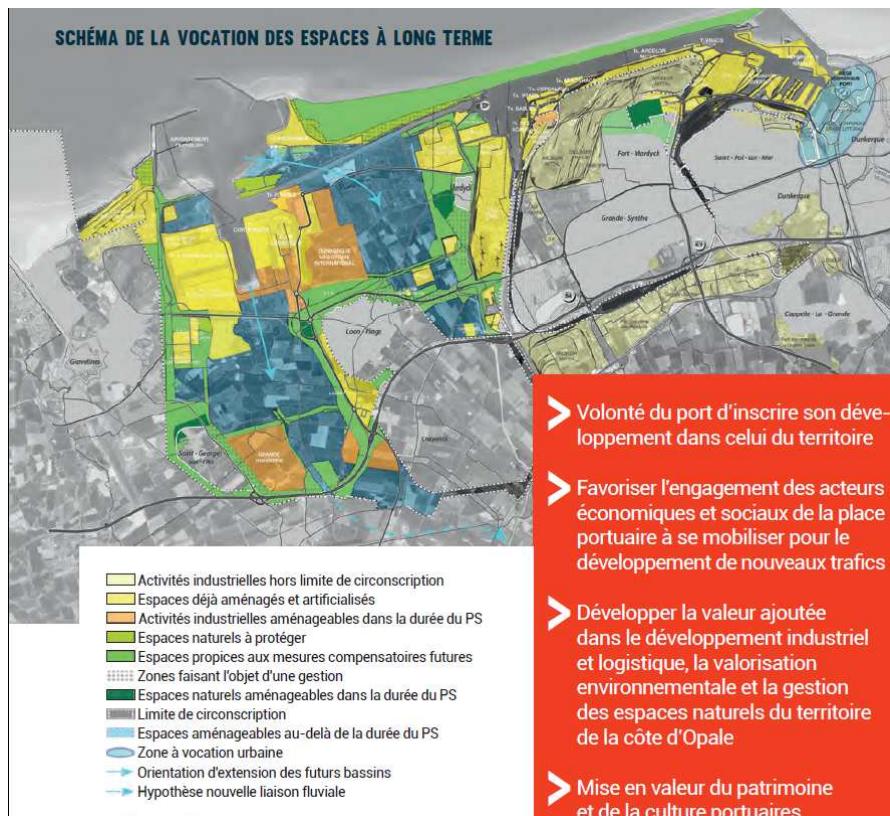
Le plan stratégique du Grand Port Maritime de Dunkerque décline la stratégie nationale portuaire en quatre composantes :

- ↳ **Le port « Nord de France »** qui vise à consolider et à reconquérir des parts de marché dans l'hinterland naturel que représente le Nord de la France : cette composante revêt un sens d'autant plus pertinent avec la création récente de la région élargie des Hauts-de-France et correspond à l'objectif du législateur en 2008 de faire du grand port maritime un « architecte » ou un « intégrateur de solutions logistiques » sur un périmètre d'actions pertinent. Elle permet aussi de tirer parti du fait que le port de Dunkerque est celui qui utilise le mieux les modes massifiés à l'instar de ses concurrents de la zone ARA ;
- ↳ **Le port « gateway »** : sous cette dénomination, on trouve d'une certaine manière une préfiguration certaine de l'idée selon laquelle la façade maritime française de la mer du Nord représente un « gateway » naturel même s'il est limité au GPMD et n'intègre pas Calais. Le positionnement du port de Dunkerque comme port d'éclatement des vracs solides correspond bien à sa part de marché qui en fait le second port de la rangée Nord pour les vracs, juste derrière Rotterdam et avec un double effort marqué de développement du deep-sea et du short-sea, ce qui est une façon de préfigurer les évolutions futures avec la préparation du débat public sur les projets d'extension des installations de réception des conteneurs. La composante de complexe d'avitaillement GNL correspond à la création du terminal méthanier et à la transition énergétique en cours²⁹ ;
- ↳ le « **port durable** » recense nombre de mesures dont l'élaboration du plan d'aménagement et de développement durable (PADD) ainsi que les aspects relatifs à l'économie circulaire en tant que première plateforme énergétique et sidérurgique : elle n'insiste peut-être pas assez comme le souligne l'autorité environnementale dans son avis³⁰ sur l'enjeu de l'amélioration de la qualité de l'air. Le PADD mentionne aussi la capacité du port à développer des capacités d'accueil d'entreprises logistiques et industrielles sur 300 hectares ;

²⁹ Association française du gaz- rôle du GNL carburant marin et fluvial- contribution au cadre national sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. L'AFG indique que « *les solutions de soutage s'appuieront sur les terminaux GNL en place à Marseille-Fos, Montoir (Nantes Saint-Nazaire) et Dunkerque, et situés sur chacune des façades maritimes françaises* »

³⁰ Avis délibéré n° 2014-107 de l'autorité environnementale sur le projet stratégique 2014-2018 du Grand port maritime de Dunkerque

- le « **port partenaire** » traduit l'effort entrepris pour partager une vision du développement du port avec le territoire tant au niveau de la gestion des espaces industriels que naturels ou urbains comme en témoigne le schéma de vocation des espaces à long terme.

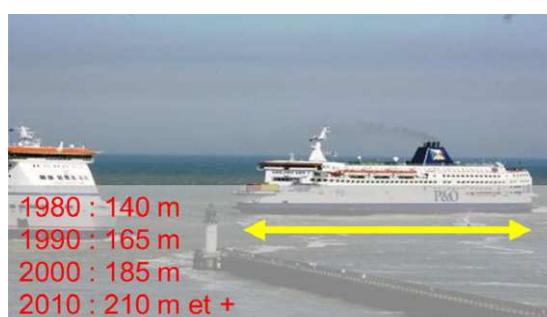


Tel qu'il apparaît, ce plan stratégique représente un plan de transition qui prépare l'avenir à plus long terme du port dans un contexte de fortes incertitudes.

2.2.2. Le projet Calais 2015

Le projet Calais 2015 correspond à la nécessité d'adapter le port à l'allongement de la taille des navires ferries et au développement concomitant du port de Douvres, dans un effort de recherche de compétitivité tant vis-à-vis des ports de la zone ARA que de la concurrence d'Eurotunnel.

De 1980 à 2010, la longueur des ferries est en effet passée de 140 à 210 mètres, si bien que les manœuvres d'évitage deviennent de plus en plus délicates.

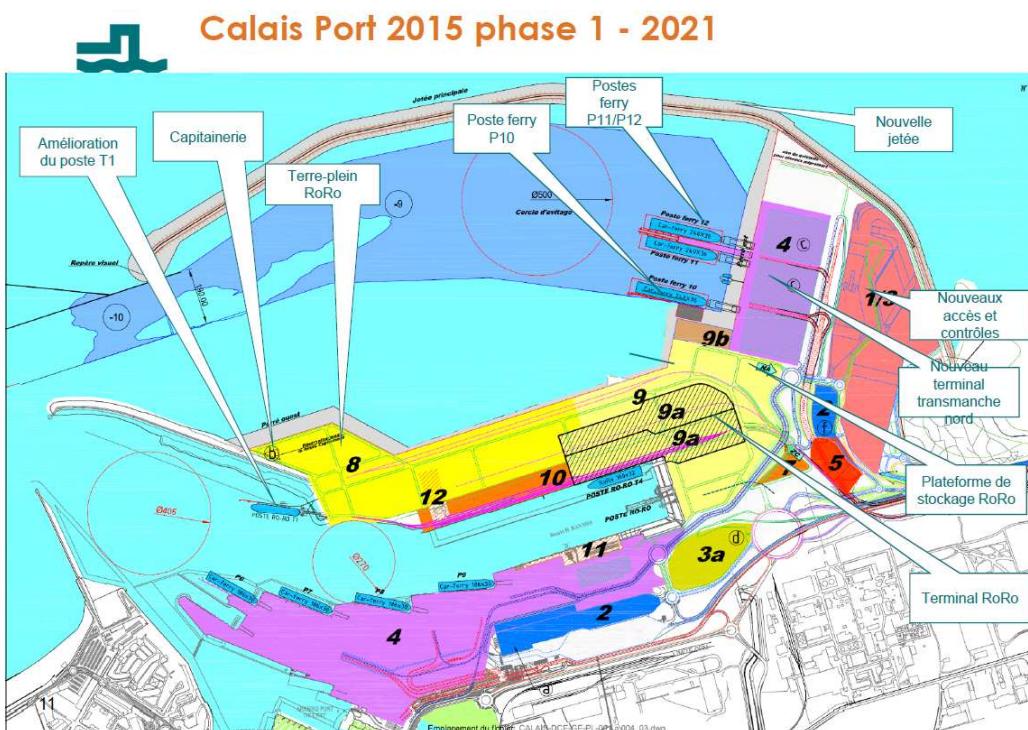


Les 1ères réflexions à ce sujet remontent à 2003-2004 sachant que simultanément, le port de Douvres faisait réaliser une réflexion stratégique à l'horizon de 30 ans.

A la suite d'un débat public qui s'est déroulé de septembre 2009 à janvier 2010³¹, l'opportunité de ce projet a été reconnue. Il consiste à réaliser principalement :

- une nouvelle digue extérieure de 3 kilomètres, ce qui crée un nouveau plan d'eau de 90 hectares,
- trois nouveaux postes d'accostage accessibles aux ferries de grande taille,
- 45 hectares de terres-pleins remblayés à partir des matériaux dragués pour réaliser ces bassins.

Le plan de principe de la première phase prévue pour une mise en service en 2021 est le suivant :



2.3. La composante portuaire et logistique du schéma directeur stratégique régional transports

Le volet « Transports et Mobilités » du SRADDT³² de la Région Nord- Pas de Calais, adopté en 2012, offre une réflexion prospective régionale à l'horizon 2030 qui s'appuie aussi bien sur les orientations européennes du Livre blanc sur les transports que sur les grands projets d'infrastructures ou sur les orientations nationales de la politique des transports. Il n'est guère possible d'en résumer les diverses facettes qui couvrent un spectre très large de solutions.

Avant de souligner les éléments novateurs de ce document par rapport à ceux déjà évoqués précédemment, il est nécessaire de citer deux éléments forts du diagnostic de la région (page 10 du SRTM) :

« La densité de ses infrastructures (routières, ferroviaires, fluviales et maritimes), l'importance internationale de la vente à distance, de la grande distribution et des industries automobiles et ferroviaires notamment, en font un territoire très prisé pour les activités logistiques. La plate-forme multimodale de niveau européen Delta 3 en constitue le pôle nodal.

La valorisation des flux internationaux représente, pour la région, une réelle opportunité de développement économique et territorial si elle sait accompagner l'évolution de la géographie économique et mieux arrimer son système logistique aux grands axes européens qui l'entourent (rail maritime de la Manche, axe rhénan et Europe de l'est). »

Les pistes de travail du SRTM mentionnées en matière de fret et de logistique sont :

- l'écartement des flux de transit des aires urbaines **vers le rail et la voie d'eau**, en basculant les flux de transit à l'est de la métropole, en captant les flux sur les plates-formes et en dirigeant le fret maritime sur des axes Nord-Ouest/Sud-Est ;
- l'organisation d'un **fonctionnement en réseau des ports et plates-formes intérieures** (Dourges, Ports de Lille, Valenciennes, Marquion, Béthune) et leur connexion avec la façade maritime (développement de services logistiques intégrés avec des navettes fluviales ou ferroviaires, homogénéisation des procédures) ;
- **améliorer la desserte ferroviaire des ports** : désaturer les voies actuelles avec la mise en place du Nouvel Itinéraire Fret de Transit (NIFT) et la création d'un itinéraire alternatif (Dunkerque - Calais - Boulogne - Abbeville - Amiens...) ; disposer d'une desserte terminale adaptée à Dunkerque pour améliorer sa connexion ferroviaire au tunnel sous la Manche ; créer une desserte ferroviaire pour le port roulier de Calais (Ro-Ro), pour développer un pré-acheminement massifié par rail issu de divers points du continent

³² Région Nord-Pas-de-Calais - « Schéma régional des transports et des mobilités (SRTM) » - projet soumis à la consultation et à la disposition du public - octobre 2012

(remorques routières ou caisses mobiles) ; moderniser et régénérer le réseau ferroviaire du littoral (doublement et électrification de la ligne Calais-Dunkerque et ouverture vers la Belgique) ;

- **améliorer parallèlement la desserte fluviale en valorisant Seine-Escaut**, ce qui passe par une liaison entre Dunkerque et Seine-Escaut, adaptée au trafic de conteneurs (ponts déjà rehaussés à 5,25m et écluses redimensionnées pour un gabarit de 4 400 tonnes à moyen/long termes) ; recalibrage de la Lys non mitoyenne ;
- **mieux intégrer et anticiper les enjeux environnementaux**, par exemple en poursuivant les efforts de réduction de la pollution des eaux et sédiments portuaires et en expérimentant des filières durables de valorisation des sédiments non immergables au travers notamment de la démarche Sédimatéraux³³

Sur ce dernier sujet, il est essentiel que la France puisse se doter comme en Belgique d'une réglementation stable comparable à celle des autres pays européens, pour favoriser l'émergence de telles filières industrielles, car, pour le moment, VNF est contrainte d'évacuer les sédiments fluviaux dragués en Belgique où de véritables filières industrielles existent.

2.4. Deux projets structurants majeurs nationaux

Deux projets majeurs structurants en matière de fret touchent l'axe Nord : le Canal Seine-Nord-Europe d'une part, qui fait partie intégrante du projet européen Seine-Escaut et l'autoroute ferroviaire Calais-le Boulou d'autre part.

2.4.1. Le canal Seine-Nord-Europe

Le canal Seine-Nord-Europe répond au besoin de créer une liaison fluviale à grand gabarit permettant de relier la Seine et le réseau fluvial européen à grand gabarit (3000 à 4500 tonnes) puisque peu après son inauguration, le canal du Nord, conçu en 1910 et achevé en 1965, n'est accessible au plus qu'aux unités de 700/800 tonnes et s'est trouvé rapidement saturé avant de voir son trafic plafonné autour de 6 millions de tonnes.

Il est intégré au plan européen au sein de la liaison fluviale Seine-Escaut.

³³ La démarche SEDIMATERIAUX, portée par le CD2E depuis 2009, a pour ambition d'apporter une réponse adaptée et dimensionnée à la problématique de la gestion et de valorisation terrestre des sédiments de dragage portuaires et fluviaux. Avec l'appui financier de la Commission européenne, elle associe la Région, la DREAL, le CEREMA, l'Ecole des mines de Douai, le ministère de l'environnement, du développement durable et de l'énergie, ainsi que des entreprises spécialisées (telle que l'entreprise Ghent Dredging).

La Commission Européenne a intégré le réseau des ports maritimes et fluviaux au sein des Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE-T), ce qui est une novation. Elle a également défini neuf corridors prioritaires à ses yeux et le corridor Mer du Nord/Méditerranée y joue un rôle déterminant pour les Hauts de France : connecté à la liaison Seine-Escaut, ce corridor offre l'opportunité aux acteurs de financer des projets de platesformes trimodales aptes à améliorer de façon significative le fret portuaire maritime et fluvial de la porte Nord de France.



La mission Axe Nord s'est entretenue avec M. le Député du Nord Rémi Pauvros qui, a produit une première réflexion en 2013 sur la reconfiguration du projet³⁴. Ce rapport parlementaire a permis au Gouvernement de demander et d'obtenir un financement européen au niveau de 42% du montant du projet reconfiguré³⁵.

³⁴ « Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe - Réseau Seine-Escaut : Un projet pour la relance de la croissance » - Rapport de Remi Pauvros, Député du Nord – 11 décembre 2013

³⁵ Jean-Claude JUNCKER, président de la Commission européenne, et Violeta BULC, Commissaire aux Transports, ont dévoilé le 29 mai 2015, les propositions de subventions de la Commission européenne pour le financement des infrastructures de transport dans les Etats membres. Le projet Seine-Nord-Europe bénéficiera d'une subvention de près de 980 millions d'euros pour une 1^{ère} tranche de travaux estimée à 2,326 milliards d'euros, soit 42 % du coût du projet sur la période 2016-2020.

Le député a ensuite été chargé par le Premier Ministre ³⁶ en novembre 2014 d'une nouvelle mission relative à ce projet de liaison fluviale à grand gabarit, visant à préfigurer une démarche « Grand chantier » et fédérer l'ensemble des acteurs. Ce second rapport³⁷, remis le 5 mai 2015, constitue une feuille de route pour la structuration du projet, s'agissant aussi bien de son développement économique que de son financement.

Il apparaît utile à la mission Axe Nord de synthétiser dans un premier temps les cinq enseignements que le Député Rémi Pauvros indique comme conditions nécessaires au plein succès d'un projet qui représente à la fois un projet logistique complet et un projet de développement économique essentiel au territoire :

- **repenser les flux pour éviter les pollutions urbaines accrues**, ce qui rejoint entièrement les analyses du SRTM de la région Nord-Pas de Calais cité précédemment ;
- un projet construit « dans trois dimensions complémentaires et interdépendantes : une **gouvernance partenariale, des démarches participatives et des méthodes veillant au respect du développement durable** », ce qui est en cours ;
- un projet conçu pour assurer le **développement économique du territoire**, associant pleinement les acteurs économiques régionaux ;
- le lancement rapide d'une **société de projet partenariale** dotée de recettes dédiées : la mission Axe Nord constate à cet égard que cette société de projet a bien donné lieu à la prise d'une ordonnance spécifique ³⁸ dans le cadre de la Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. Néanmoins, cette ordonnance renvoie la mise en place effective de la société à la fin 2016, ce qui décale d'un an le calendrier de réalisation prévu ;
- poursuivre le projet à un **rythme rapide d'avancement pour « être au rendez-vous fixé par l'Europe et les attentes des citoyens et milieux économiques** » : à ce sujet, la mission Axe Nord exprime la crainte, si ce calendrier dérive, de ne pas placer la France en mesure de bénéficier du financement élevé européen obtenu en mai 2015.

³⁶ Après que le Premier Ministre a confirmé à Arras le 26 septembre 2014 « l'engagement total du Gouvernement pour la réalisation de ce grand projet structurant qui constitue une réponse essentielle pour le développement durable des territoires ».

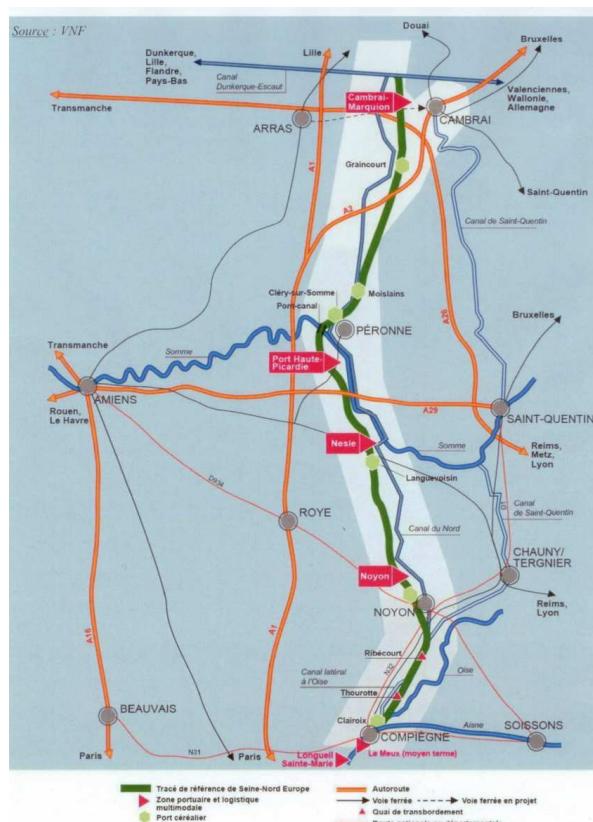
³⁷ « Réseau Seine-Escaut-Canal Seine-Nord-Europe : 10 propositions pour réussir un projet majeur de relance de la croissance pour le développement durable de la France et de l'Europe » - Rapport de Rémi Pauvros, Député du Nord - 5 mai 2015

³⁸ Ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe

Le rapport de Rémi Pauvros formule ensuite une dizaine de propositions relatives à la conduite du projet en insistant fortement sur sa dimension partenariale et participative. A ce sujet, la mission Axe Nord souhaite souligner l'importance des deux dernières propositions car elles conditionnent la réussite du projet :

- Concernant la proposition 9 qui recommande de « Mettre en place un modèle économique de la société « Seine Nord Europe - Réseau Seine-Escaut » incitatif au report modal, la mission juge essentielle que le mécanisme destiné à favoriser le report modal après l'échec de l'écotaxe soit repensé tant au niveau européen que national ;
- Concernant la proposition 10 relative à l'élaboration d'un contrat de développement territorial spécifique, la mission a eu l'assurance, de la part du nouvel exécutif de la Région des Hauts-de-France, qu'un contrat de développement territorial spécifique au projet Seine-Escaut est effectivement prévu. Néanmoins, il n'est pas certain que la démarche puisse aboutir avant fin 2016.

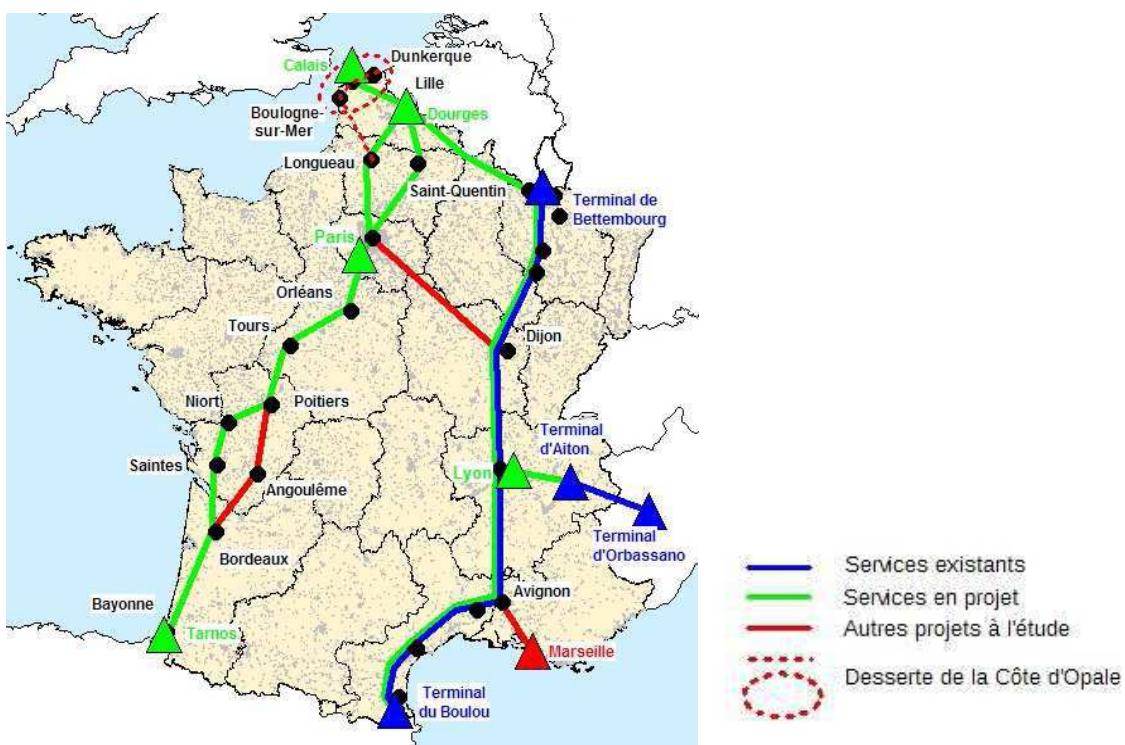
Par ailleurs, la mission s'est attachée à rencontrer les collectivités locales responsables des plates-formes du futur Canal de façon à se forger une appréciation d'ensemble des problématiques liées au projet du canal Seine-Nord-Europe. Elle a pu se rendre compte pendant ces entretiens que VNF travaille avec les collectivités territoriales et avec les industriels, chargeurs possibles sur la voie d'eau, à anticiper le recours à la voie d'eau pendant la phase chantier ainsi qu'au développement possible du trafic fluvial à partir des quatre projets de plates-formes de Cambrai-Marquion, Péronne-Haute Picardie, Nesle-Languevoisin et Noyon.



2.4.2. L'autoroute ferroviaire Calais - Le Boulou

Initié dans les années 1990, le concept d'autoroute ferroviaire a mis un certain temps à se mettre en place en France. Grâce à la réalisation industrielle à partir de 2006 de wagons surbaissés pivotants permettant aux ensembles routiers complets d'embarquer, le réseau s'est constitué de deux lignes principales, comme l'illustre la carte établie par le ministère des transports en septembre 2013 :

- la ligne Le Boulou-Bettembourg, dite Perpignan-Luxembourg d'une part ;
- la ligne Aiton-Orbassano permettant de franchir les Alpes entre Chambéry et Turin d'autre part.



La troisième ligne permettant de relier Calais et Le Boulou a été lancée le 29 mars 2016. Elle relie ainsi en une vingtaine d'heures Calais et Le Boulou et est opérée par VIIA, filiale de SNCF Logistics. Elle devrait permettre d'alléger environ 10% du trafic routier de poids lourds sur cet axe. Le trafic est plus intense dans le sens sud-nord, les transporteurs pouvant ensuite rejoindre le port de Calais pour embarquer sur des ferries à destination de Douvres.

L'ajournement temporaire du service par VIIA à cause de la présence des migrants dans les navettes illustre que cette question mérite un traitement national.

2.5. Les filières industrielles et logistiques régionales

Il est utile de relever la façon dont le comité scientifique de la conférence nationale sur la logistique, après avoir segmenté le territoire national en six grands espaces logistiques, qualifie la région Nord de territoire industriel et frontalier en liant étroitement ses dimensions industrielle et logistique³⁹:

« Sa logistique repose sur un socle industriel ancien, mais en fort renouvellement et une puissance démographique et métropolitaine qui favorise l'implantation dense d'outils logistiques de la grande distribution : c'est une grande région de logistique endogène avec des acteurs dynamiques. L'autre élément majeur est le positionnement de ce territoire, au contact d'un des espaces les plus dynamiques du continent, et sur un important corridor multimodal, qui le relie à la très puissante Ile-de-France ».

Les deux dimensions industrielle et logistique sont donc étroitement liées. Lors des entretiens que la mission a menés, les filières les plus solides existantes ou à venir lui sont apparues celles de la sidérurgie et des métaux, de la grande distribution, de l'agriculture et de l'agroalimentaire, celles liées à l'économie circulaire et certains ont mentionné les filières industrielles électro-intensives.

Les chiffres clés 2015 de la région des Hauts de France⁴⁰

1,4 millions de salariés
282 000 entreprises
285 000 emplois industriels
PIB : 148,9 milliards €
5 ^{ème} région exportatrice française
8 pôles de compétitivité

Le projet Seine-Nord-Europe offre une occasion idéale du point de vue de la mission de travailler ce projet par filière, en partant du travail réalisé à ce sujet par VNF et en y intégrant les éléments du contrat de développement territorial spécifique que projette d'élaborer la Région des Hauts-de-France dans le cadre du SRADDET.

L'un des atouts dont bénéficie par ailleurs la région est celui du taux élevé de plateformisation, en distinguant un simple entrepôt d'une plate-forme d'éclatement. Ainsi, si on ne considère parmi les entrepôts et zones d'activité logistique que grossièrement les ports ou aéroports, les zones logistiques dédiées et les parcs logistiques, on obtient pour le Nord-Pas de Calais 58% en 2013, presque autant que la Haute-Normandie qui atteint 61%.

³⁹ Rapport du comité scientifique de la conférence nationale logistique du 10 mars 2015 - page 15

⁴⁰ Source : Chiffres clés 2015 Nord-Pas de Calais Picardie – CCI Picardie / CCI Région Nord de France

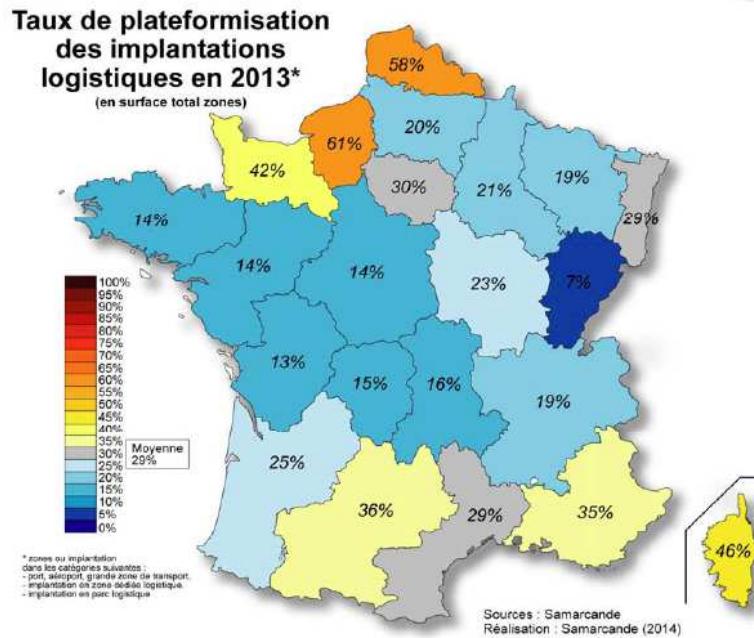
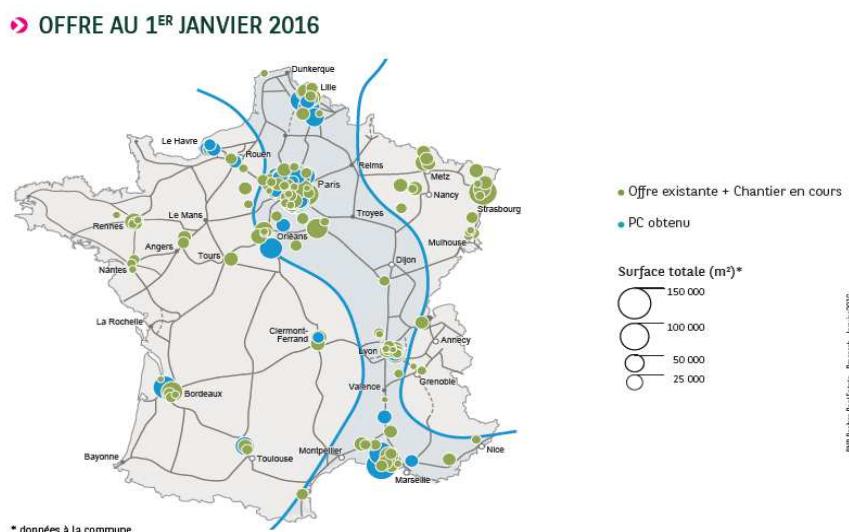


Figure 4 : la plateformisation en France (source : Samarcande)

41

Par ailleurs, la reprise des transactions dans le domaine de l'immobilier logistique s'est très nettement fait sentir en 2015⁴². La demande placée s'exerce au niveau de 3 100 000 m² en France soit au niveau de 2008, et l'offre disponible sur la dorsale Lille-Paris-Lyon-Marseille (cf. carte ci-dessous⁴³), qui concentre environ 75% du marché se contracte d'environ 11% en 2015 si bien que les constructions à blanc recommencent à se réaliser. La région lilloise a vu croître les transactions de près de 74% au niveau de « 367.000 m² avec Carrefour (55.000 m²) et Orchestra (50.000 m²) pour locomotives ». Ces éléments confirment que la mise au point d'une stratégie logistique passe aussi par une interaction avec les investisseurs offrant de l'immobilier logistique.



⁴¹ Op déjà cité pages 30 à 32

⁴² L'Antenne du 8 février 2016

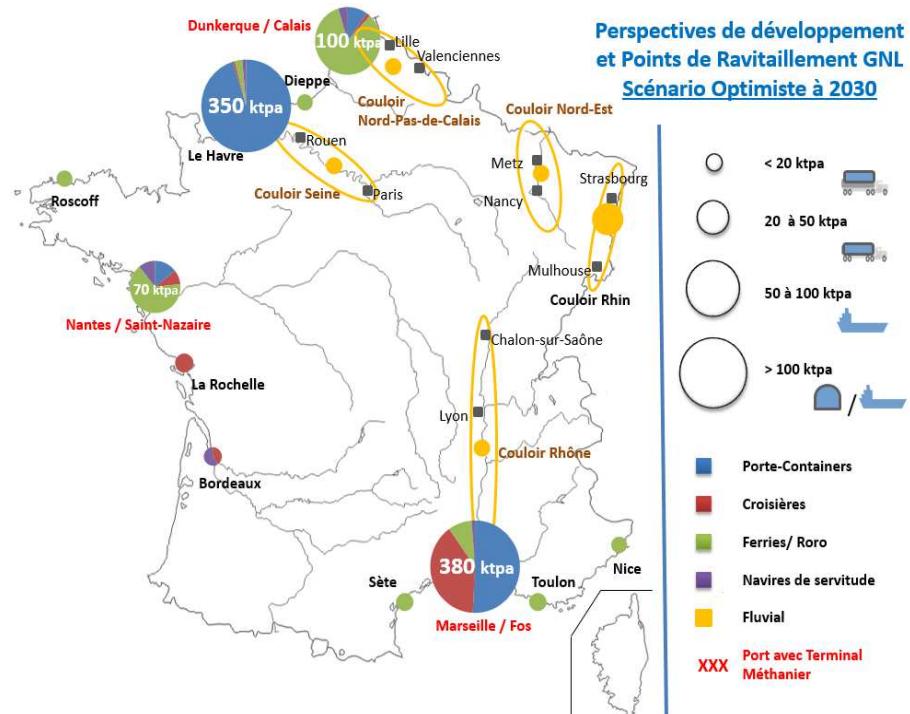
⁴³ BNP Paribas-Real Estate - At a glance – « Entrepôts supérieurs à 5000 m² en France » - 2015-T4-Janvier 2016

Enfin, la mission Axe Nord a relevé que le pré-aménagement de zones logistiques en zone portuaire est également un facteur très favorable pour faciliter les implantations et anticiper les procédures correspondantes.

Lors des auditions nationales, la mission a également eu l'occasion d'échanger avec plusieurs fédérations professionnelles de chargeurs qui ont pu également exprimer des demandes spécifiques aux différents axes. Il en va ainsi de l'Union française des industries pétrolière (UFIP), du Syndicat Français de l'Industrie Cementière (SFIC) ou de l'Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction (UNICEM) pour la filière des granulats et matériaux de carrière.

En matière pétrolière, l'UFIP a souligné la baisse de la demande de pétrole dans les transports qui passerait en France de 98% à 93% à l'horizon 2030 si bien qu'une réduction de 10,5 MT est attendue entre 2010 et 2030. La baisse du nombre de dépôts consécutive à cette baisse de consommation induira aussi une baisse corrélative de l'obligation de dépôts stratégiques. La réduction encore plus significative de la capacité de raffinage a affecté plus particulièrement la France (passage de 12 à 8 raffineries et de 98 millions de tonnes de capacité annuelle de raffinage à 69,3 millions de tonnes) et fortement Dunkerque en 2010 avec la fermeture de la raffinerie de Flandres.

La filière gaz autour du terminal méthanier est importante comme le souligne l'Association française du gaz⁴⁴, qui montre par exemple les fortes consommations attendues à Calais pour les ferries du Transmanche à l'horizon d'une vingtaine d'années.



⁴⁴ Référence déjà citée en note 27 : Association française du gaz- rôle du GNL carburant marin et fluvial - contribution au cadre national sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

L'industrie cimentière liée à l'activité maritime de l'axe Nord concerne les 5 régions des Hauts-de France, de Normandie, d'Île-de-France, du Centre-Val de Loire et d'Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine : elle a livré en 2014 environ 6,5 millions de tonnes de ciment et procuré 13,6 millions de m³ de béton prêt à l'emploi. Elle a indiqué aux quatre missions qu'elle souhaitait que le commissaire à la réindustrialisation soit intégré à la gouvernance des ports et a manifesté son souhait de se voir intégrée à la gouvernance éventuelle d'une entité logistique sur les Hauts-de-France. Par ailleurs, elle œuvre à la création de boucles d'économie circulaire locale et en matière d'écologie industrielle territoriale par exemple en valorisation des combustibles alternatifs ou en valorisant des déchets minéraux issus de recyclages.

L'UNICEM rappelle également que les industries extractives se situent à des niveaux de production de granulats et de béton fortement marqués par la crise. En effet, les niveaux actuels sont inférieurs de l'ordre de 30% à ceux de 2008 et se situent au niveau de 1964 alors qu'on est passé de 49 millions à 66 millions d'habitants soit une baisse unitaire de 25%. Les demandes exprimées portent sur l'uniformisation des tarifs portuaires par façade maritime et sur un moratoire dans l'introduction de nouvelles taxes et redevances sur les granulats marins : la filière s'inscrit également dans la logique de développement de projets participant à l'économie circulaire

Enfin, les entretiens menés avec la chambre régionale d'agriculture des Hauts-de-France et la chambre d'agriculture du Nord-Pas de Calais ont convaincu la mission que l'agriculture, l'industrie agroalimentaire ainsi que la chimie verte représentent dans l'hinterland de l'axe Nord un enjeu important en terme de débouchés pour le trafic fluvial et maritime. Avec 2/3 de la surface régionale dédiés, plus de 27 000 exploitants, plus de 100 000 emplois directs et indirects, 53 établissements de formation, une industrie de l'agromachinisme performante ou encore toute une filière des agroressources... l'agriculture est un secteur majeur des Hauts-de-France. Celle-ci représente⁴⁵, par rapport à la surface en métropole :

- pour les cultures industrielles, 48,5% de la superficie emblavée pour la betterave industrielle et 32,1% pour le lin textile ;
- pour les céréales, 16,9% des superficies de blé tendre et 8,5% d'orge ;
- pour les pommes de terre, 58,5% des superficies destinés à la consommation, 71,2% pour la féculle et 40,5% pour les plants ;
- pour les oléo-protéagineux, 11,3% du colza et 17,1% de protéagineux ;
- 91% enfin endives et 55,9% des petits pois.

De surcroît, les chambres régionales d'agriculture sont persuadées que la production agricole de la nouvelle région doit davantage servir de base à une industrie de transformation de ces produits dont la **chimie verte** est une des possibilités et que ces activités trouveraient plus facilement leur place sur les sites agricoles réservés aux futurs développements logistiques.

⁴⁵ Agreste-memento Nord-Pas de Calais Picardie 2015 (sur données 2014)

La présence des deux pôles de compétitivité autour de la chimie verte en région est aussi un atout pour le développement de la filière : le pôle **Industries & Agro-Ressources** (IAR), rassemblant des entreprises agroalimentaire d'envergure mondiale (Roquette, Bonduelle, Ajinomoto...) d'une part et le pôle **MATIKEM** sur les matériaux à usage durable d'autre part.

Enfin, pour finir ce chapitre sur les industries régionales, la mission Axe Nord souligne le fait que l'optimisation des supply chain en lien avec l'activité portuaire doit être accentuée en direction des différents secteurs industriels.

2.6. Comment reprendre des parts de marché à terme dans la compétition intra-européenne ?

La mission Axe Nord ne s'estime nullement autorisée à définir à la place des acteurs logistiques et portuaires la façon de se mettre en situation de reprendre des parts de marché dans la compétition intra-européenne. En revanche, au vu des nombreuses interrogations qu'elle a posées aux acteurs et des réponses qui lui ont été faites, elle s'est forgée les convictions suivantes.

La stratégie de développement de la façade maritime du Nord de la France a pour ambition d'être l'une des trois grandes portes d'accès au marché français. Cela passe par deux éléments majeurs :

- **la nécessité pour tout port qui souhaite rester dans la compétition de continuer à investir pour offrir le meilleur service possible aux armateurs**, ce qui justifie pleinement le projet Calais 2015 pour le trafic Transmanche et Cap 2020 pour assurer au Grand Port Maritime de Dunkerque la possibilité de changer d'échelle sur le marché des conteneurs ;
- **l'amélioration significative des modes massifiés**, chemin de fer et fleuve, voire pipes pour réduire les coûts unitaires de pénétration dans l'interland.

L'ensemble des acteurs économiques, politiques ou sociaux impliqués doit travailler de concert à l'élaboration d'une véritable **stratégie logistique et industrielle concertée du territoire** autour de la nouvelle région des Hauts-de-France avec plusieurs objectifs dont celui de re-localiser autant que faire se peut l'activité industrielle ou logistique sur le territoire régional et celui de localiser de nouveaux centres de distribution européens en tirant parti à terme de la réalisation du canal Seine-Nord-Europe.

La co-construction d'un schéma logistique apparaît également essentielle afin de phaser les investissements en les orientant vers la façade maritime des Hauts-de-France destinée à favoriser la réalisation de plates-formes logistiques trimodales ou bimodales. Une plateforme tri-modale au sud de la Région dans la région de Creil serait un exemple pratique à initier rapidement.

Pour parvenir à la mise en œuvre effective de ce schéma dans la durée, la mission est consciente de la nécessité pour les gestionnaires d'infrastructures de **conserver dans la durée la maîtrise foncière des espaces** nécessaires à leur développement : cet objectif est essentiel pour éviter d'une part, les poussées spéculatives qui empêcheraient ou rendraient très onéreux les investissements liés à la création de nouvelles plateformes et d'autre part, pour éviter que les espaces fonciers réservés restent inexploités et deviennent ensuite inutilisables du fait de la propension d'espèces protégées à s'y installer. Dans les deux cas, c'est une politique foncière dynamique qu'il s'agit de promouvoir.

Les deux portes d'entrée logistiques maritimes que sont celles de la Seine et du Nord doivent coopérer pour développer des outils de pénétration communs de l'hinterland vers l'Est, par exemple le ferroviaire depuis Amiens et pour s'assurer auprès de l'Etat que l'ouverture du canal Seine-Nord ne se réalise pas sans privilégier la desserte fluviale des deux gateways logistiques du Nord et de la Seine.

III- Recommandations pratiques pour les 5 ans à venir

3.1. Quelle gouvernance pour concrétiser l'ambition portuaire, logistique et industrielle des Hauts-de-France ?

Le premier constat de la mission est que la création de la nouvelle région des Hauts-de-France offre une opportunité sans précédent de repenser la gouvernance collective de l'ensemble des acteurs portuaires intervenant dans la logistique en région voire au-delà.

En effet, la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite Loi NOTRe, est venue conforter la Région dans son rôle de collectivité stratégie au travers de deux compétences essentielles pour agir en matière de développement des territoires :

- d'une part, la compétence « **développement économique** » : en élaborant et adoptant un schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation des entreprises (SRDEII) opposable. la région est pleinement responsable sur son territoire des orientations stratégiques en matière de développement économique, et par conséquent des filières économiques à prioriser et à soutenir. De plus, la Région est seule compétente pour définir les régimes d'aides et pour décider de l'attribution des aides aux entreprises dans la région (avec possibilité de contractualisation avec les territoires infrarégionaux).
- D'autre part, la compétence « **aménagement du territoire** » avec l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement durable et d'Égalité des territoires (SRADDET), avec une véritable portée normative à l'égard des documents d'aménagement des collectivités infrarégionales (SCOT, PLU, carte communale...). Document essentiel de planification des orientations stratégiques régionales, il fixe des objectifs de moyen et long termes en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets.

Par ailleurs, la capacité des différents acteurs de travailler ensemble et en synergie est une clef essentielle de leur efficacité collective.

Il ne fait pas de doute pour la mission que l'unification des forces vives logistiques et industrielles de la région dans son ensemble peut améliorer de façon sensible l'attractivité logistique de sa façade maritime et de son hinterland.

La mission formule à cet égard trois propositions sur les questions de gouvernance :

Proposition 2 : Réunir dans une même entité – sur le modèle d'HAROPA - les quatre ports de la façade maritime de la Côte d'Opale, que sont les ports maritimes de Dunkerque, de Calais et de Boulogne d'une part, ainsi que le port sec que représente implicitement Eurotunnel d'autre part, pour qu'ils unissent leurs efforts pour promouvoir de façon concertée l'attractivité logistique et industrielle globale des Hauts-de-France

La forme d'association de ces quatre ports doit être compatible avec leurs statuts respectifs : les ports de Boulogne et de Calais ont une structure de société anonyme, la SEPD de même qu'Europatunnel alors que le grand port maritime de Dunkerque a une structure d'établissement public sui generis⁴⁶.

La mission considère que ces quatre ports ont vocation à **coopérer**, même si des concurrences existent entre eux, dans **un mécanisme de « co-pétition »** (coopération-compétition) qui montre très bien son efficacité dans le cas des ports flamands.



⁴⁶ La structure de GPM est celle d'un établissement public non qualifié qui combine à la fois une activité industrielle et commerciale comme un EPIC et une activité administrative d'autorité portuaire comme un EPA

Sans se prononcer à la place des acteurs sur les modalités de cette association, la mission considère que le schéma de coopération interportuaire tel que celui qui existe sur l'axe Seine, sur la façade Atlantique et sur les ports ultramarins de la zone Antilles-Guyane ne peut pas être transposé directement puisqu'il ne s'applique qu'à des ports d'Etat aux structures identiques ou similaires.

En revanche, la forme de l'association dans un premier temps, ainsi que celle du groupement d'intérêt économique (GIE), lui paraissent pouvoir être toutes les deux explorées.

Cette nouvelle entité permettrait une **meilleure convergence des projets d'investissements dans les quatre ports et des actions de promotion aux échelles nationale et internationale de l'offre portuaire des Hauts-de-France** à destination des armateurs et autres utilisateurs potentiels (en application du principe de « chasser en meute »). Sur ce dernier point, elle serait un des interlocuteurs privilégiés du réseau Business France dans la conception d'offres clés en main pour des investisseurs étrangers.

Proposition 3 : Créer une instance de gouvernance resserrée sous le haut pilotage de la Région Hauts-de-France et de l'Etat pour piloter une politique volontariste en faveur du développement de l'activité portuaire et logistique à l'échelle de la région et préparer les travaux d'une conférence régionale portuaire à instaurer

Devant la multiplicité des acteurs logistiques intervenant dans l'hinterland des ports de la façade maritime de la région, la mission recommande dans un souci d'efficacité de s'appuyer sur une gouvernance resserrée : une **conférence régionale portuaire** copilotée par la Région Hauts de France (en tant que collectivité compétente sur le développement économique, l'aménagement du territoire et les ports) et par l'Etat. Il s'agit de porter de manière volontariste les enjeux stratégiques portuaires de la région et de la décliner sur les différents territoires infra-régionaux.

Cette instance pourrait venir utilement :

- **Préparer et assurer le suivi du volet « transport et logistique » du SRDEII** : choix des filières économiques à conforter en lien avec l'activité portuaire, des entreprises à accompagner et des axes de recherche et développement à soutenir afin d'accroître l'innovation dans le transport fluvial et maritime ainsi que dans la filière logistique ;
- **Préparer et assurer le suivi du volet portuaire du SRADDET** : elle permettrait de se prononcer sur la priorisation des infrastructures de transport à réaliser et sur la localisation et la spécialisation économique des plates-formes industrielles / logistiques à développer ;

- **Préparer la partie portuaire et logistique des différents contrats de développement territoriaux** en cours de préparation dont celui consacré au canal Seine Nord Europe ;
- **Préparer les contours de ce que pourrait être un Contrat de plan Etat – Région dédié au développement de l'activité portuaire et logistique régionale** avec la mobilisation prioritaire de crédits de la Région, de l'Etat (via le CPER notamment) et de l'Europe (au travers du programme opérationnel européen et des programmes INTERREG) ;
- **Elaborer des travaux prospectifs sur l'avenir de l'activité portuaire et logistique** (en lien avec le CESER par exemple).

La conférence portuaire pourrait associer les principales collectivités territoriales concernées (telles que la Métropole européenne de Lille, la Communauté urbaine de Dunkerque ou encore les intercommunalités maîtres d'ouvrage des projets de plates-formes logistiques et industrielles envisagées sur le tracé du canal Seine Nord Europe).

Elle pourrait également associer les grands acteurs du transport maritime et fluvial (les 4 ports, les CCI, VNF, le regroupement des ports fluviaux de la région, les représentants des entreprises, les partenaires sociaux...).

De façon plus large, il apparaît à la mission parlementaire que la représentation des acteurs économiques est essentielle au succès de cette mise en synergie des acteurs impliqués.

Proposition 4 : Instaurer une conférence nationale portuaire associant à minima les quatre conférences régionales portuaires

Enfin, si cette idée de conférence portuaire et logistique régionale prospère et se voit reprise sur d'autres axes ou façades maritimes français, elle pourrait donner lieu à la constitution d'une **conférence nationale portuaire**.

Le GIE Nord Gateway a représenté un effort très positif de regroupement du Grand Port Maritime de Dunkerque et des ports fluviaux de Dourges et de Lille. La mission considère aussi comme très encourageants les efforts de structuration des acteurs en matière ferroviaire avec la création de l'association 2A2F d'une part, et, plus récemment, avec le regroupement des ports fluviaux au sein d'une entité unique d'autre part, comme celui qui a vu aussi les chambres d'industrie et de commerce se regrouper progressivement et partager des référentiels d'exploitation portuaires communs⁴⁷.

⁴⁷ CCI Région Nord de France : schéma sectoriel « Gestion des équipements portuaires et aéroportuaires » adopté en assemblée générale le 22 septembre 2011

La mission a aussi examiné avec intérêt la structuration des acteurs qui s'est opérée en matière commerciale avec le GIE HAROPA, puis plus récemment avec la création de la fédération des communautés portuaires de l'axe Seine et l'association Medlink sur l'axe méditerranéen et rhodanien.

Compte tenu de l'existence du GIE Nord Gateway, des structurations des acteurs ferroviaires et fluviaux déjà mentionnées et de la proposition n°2, la mission considère qu'il est possible et souhaitable d'aller dans le sens d'une **association de l'ensemble des acteurs portuaires et logistiques de la région** voire plus largement dans l'hinterland des ports de la façade de la côte d'Opale et de la mer du Nord avec l'objectif de représenter **une réelle communauté portuaire et logistique**.

Un premier projet pratique permettrait à tous ces acteurs d'améliorer sensiblement la fluidité des opérations en instaurant **un CCS, voire un CCS-PCS unique**, pour l'ensemble de la façade maritime et accessible à toutes les plates-formes intérieures (voir proposition n°17 au chapitre 3.7.1).

Outre ces trois propositions d'organisation de la gouvernance collective des acteurs de la porte logistique Nord, la mission Axe Nord s'est interrogée sur d'autres points relatifs aux questions de capacité financière, de compétitivité et de gouvernance individuelle des ports.

La mission s'est ainsi penchée sur la question de l'équilibre financier du grand port maritime puisqu'elle s'est entretenue à la fois avec le président de l'Union des ports de France et avec des représentants de l'agence des participations de l'Etat (APE). En effet, l'attention de la mission a été appelée sur le fait que de façon générale, les grands ports maritimes subissent à la fois le contrecoup de la baisse de recettes pétrolières et se préparent dans un même temps à se voir appliquer suite à des procédures européennes un fort alourdissement de l'impôt sur les sociétés et des taxes foncières, cette disposition s'appliquant aussi bien aux GPM qu'aux ports décentralisés.

Dans le cas du port de Dunkerque, la mission observe qu'en moyenne sur la décennie 2006-2015, le niveau du dividende versé à l'Etat rapporté au résultat brut s'est établi à 26,8% et rapporté au résultat net en moyenne à 36,5%. L'application d'un impôt sur les sociétés fera passer le niveau des prélèvements de l'Etat hors dividendes automatiquement à 33,33%, ce qui signifie une augmentation de facto des prélèvements de l'Etat égale à 7% du résultat hors prélèvement d'actionnaire : dans un souci de mise en concurrence équitable, il serait logique alors que l'Etat verse effectivement aux grands ports maritimes la totalité des montant légaux dus aux ports au titre des dragages d'accès alors que ces niveaux de financement sont minorés aujourd'hui, ce qui revient à considérer en termes financiers que l'Etat demande à ces ports de prendre en charge à sa place la différence entre ce qu'il devrait verser et ce qu'il verse au titre des dragages des accès ce que ne font aucun des Etats dans les ports concurrents du Nord de l'Europe.

Proposition 5 : **Rétablissement le financement réglementaire par l'Etat des dragages d'accès des ports**

Enfin, la mission s'est interrogée sur les possibles **évolutions de gouvernance des ports de l'axe Nord**, notamment en constatant que le port d'Anvers était devenu au mois de janvier 2015 une société anonyme de droit public à 100% détenue par la municipalité d'Anvers⁴⁸. Néanmoins, elle est arrivée à la conclusion que la priorité pour le gateway des Hauts de France ne consistait pas à revoir la gouvernance de tel ou tel port mais à **conforter d'abord la « co-pétition » des ports de la façade maritime de façon à les faire apparaître comme le gateway du Nord de la France au même titre que les gateways de l'axe Seine et de l'axe Marseille-Rhône**, offrant une palette complète de solutions logistiques notamment vu de l'Asie.

Par ailleurs, la mission considère comme une avancée les dispositions sur la gouvernance de la loi 2016-816 sur l'économie bleue : les articles 21 et 22 modifient la gouvernance des grands ports maritimes en introduisant une représentation accrue des collectivités locales et de la création au sein du comité de développement d'une commission consultative des investissements présidée par le président du conseil régional.

3.2. Comment mettre en place une stratégie d'aménagement et une stratégie foncière cohérentes dans la durée?

Comme évoqué précédemment, la question de la mise en œuvre d'une stratégie d'aménagement du territoire en matière portuaire et logistique doit être traitée à l'échelle régionale. Le **SRADDET**, qui doit entrer en vigueur dans les trois années suivant le renouvellement de l'exécutif régional, ainsi que sa déclinaison prévue au travers de **contrats de développement territoriaux**, seront des outils essentiels, avec une véritable portée normative à l'égard des documents d'aménagement des autres collectivités (SCOT, PLU, carte communale...).

La mission Axe Nord s'est attachée à examiner deux thématiques en particulier : d'une part, la réflexion stratégique à mener sur le développement des plates-formes portuaires et d'autre part, l'importance de la mise en place d'une stratégie pro-active en matière de foncier.

Proposition 6 : **Elaborer un schéma directeur de développement des plates-formes portuaires, logistique et industrielles à l'échelle régionale**

⁴⁸ (cette nouvelle entité s'interroge d'ailleurs sur les modalités d'intégration des communes limitrophes)

Il s'agirait notamment d'élaborer, dans le cadre du SRADDET et grâce aux travaux de la Conférence régionale portuaire et logistique, un **schéma directeur de développement des plates-formes portuaires et logistique à l'échelle régionale**, ceci dans le but d'objectiver les investissements envisagés, de mettre en cohérence les différents projets en cours de définition et de veiller à la cohérence de leur phasage de réalisation.

Ce schéma permettrait d'examiner les capacités de (re)développement des nombreux ports fluviaux existants ainsi que les projets de plates-formes identifiées le long du futur canal Seine Nord.

Cette articulation et cette vision partagée élargie sont nécessaires afin de tendre vers une **mutualisation et une complémentarité des plates-formes existantes et futures**, plutôt qu'une concurrence entre elles.

La réflexion doit se poser sur plusieurs angles, notamment :

- la **localisation optimale des futures plates-formes** (qu'il s'agisse de nouveaux projets d'aménagement ouverts à l'urbanisation ou de la réutilisation d'anciennes plates-formes désaffectées comme celles de Somain ou de Longueau) ;
- le renforcement de **l'intermodalité** des plates-formes, notamment avec le développement à favoriser du transport combiné tant ferroviaire que fluvial ;
- leur **vocation économique** : il ne s'agit pas seulement de déployer des plates-formes logistiques mais également des aménagements permettant l'implantation de projets industriels créateurs d'emplois et de valeur ajoutée pour le territoire. L'objectif est de faire en sorte que la Région soit celle où on s'arrête et on produit, pas simplement celle où l'on passe.
- Une analyse de toute la chaîne logistique, en intégrant notamment la problématique de la **logistique de proximité** (dernier kilomètre) permettant d'organiser en secteur urbain les flux de marchandises jusqu'au commerçant de proximité (cf. réflexion économique et urbaine en cours de la Métropole européenne de Lille sur la logistique du dernier kilomètre).

Cette chaîne de plates-formes peut être un atout considérable pour la région avec un potentiel important de création d'emplois et de réindustrialisation économique.

Proposition 7 :	<p>Mettre en place une véritable stratégie d'anticipation foncière sur le territoire de projet du Canal Seine Nord Europe avec :</p> <ul style="list-style-type: none">- l'extension du périmètre de réserve foncière, afin de préserver des perspectives d'implantation d'activités industrielles et logistiques fortement utilisatrices de la voie d'eau ;- la mobilisation d'outils fonciers pertinents (EPF et SAFER) au service des projets de développement des territoires
-----------------	---

La décision de lancer le canal Seine Nord Europe a été prise par le gouvernement, suite aux travaux de M. le Député Pauvros sur la reconfiguration et l'optimisation du projet.

La **maîtrise foncière** est une question centrale dans la potentialité de développement du canal Seine-Nord : l'option retenue à la suite du rapport de Rémi Pauvros a conduit à privilégier les initiatives des collectivités territoriales qui porteraient les projets de plates-formes logistiques le long du tracé du canal et à en assurer la cohérence au sein d'un contrat de développement territorial spécifique Seine-Escaut.

Pour la mission Axe Nord, l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe, qui crée l'Etablissement public d'aménagement, a **insuffisamment intégré la problématique foncière**. Or, les risques de spéculation foncière peuvent être importants. Des exemples en attestent comme récemment dans l'Indre⁴⁹ où la SAFER n'a pu éviter le rachat par des capitaux étrangers de 1700 hectares de terre agricole.

Que ce soit pour renforcer l'attractivité des territoires, ou pour satisfaire les besoins en matière de logement, d'emploi et de mobilité sur un territoire, l'**action foncière** est une donnée essentielle de la mise en œuvre des stratégies territoriales. En effet, elle doit permettre de :

- cibler les réserves foncières à constituer,
- saisir les opportunités foncières pour les futurs aménagements,
- influer sur les prix de vente des terrains dans une logique anti-spéculative, en identifiant les moyens de libérer des terrains à des prix abordables dans des espaces stratégiques ;
- ou encore de garantir la cohérence et la qualité des projets d'aménagement.

A cet égard, la mission se demande si la question plus globale de la maîtrise foncière ne mériterait pas une réflexion plus approfondie du cas spécifique du canal Seine-Nord reconfiguré.

La mission considère que le sujet foncier doit intégrer deux problématiques particulières :

- a) **l'extension du périmètre de réserve foncière sur une bande d'un kilomètre de part et d'autre du tracé du Canal Seine Nord Europe**, à l'image de ce qui est pratiqué en Belgique le long du Canal Albert.

En effet, afin d'optimiser le foncier en bord à canal et de préserver des perspectives d'implantation d'activités industrielles et logistiques fortement utilisatrices de la voie d'eau, le gouvernement flamand donne à la société du

⁴⁹ Article « Dans l'Indre, 1 700 hectares céréaliers sous pavillon chinois » - Le Monde du 15 avril 2016

Canal Albert des possibilités de préemption dans une bande d'un kilomètre de part et d'autre du canal sur les terrains à vocation d'activité.

La mission suggère que **des dispositions analogues soient ouvertes à VNF**. L'objectif est double : ne pas obérer l'avenir en procédant à des réserves foncières d'une part, et limiter les risques de spéculation foncière sur les terrains attenants au tracé du Canal d'autre part.

Pour cela, il s'agit soit d'élargir le périmètre de la DUP ou de positionner sur l'intégralité du tracé une zone d'aménagement différé (ZAD) d'Etat sur cette emprise d'un kilomètre de part et d'autre du tracé.

b) La mobilisation d'outils fonciers pertinents (EPF et SAFER) au service des projets de développement des territoires

Comme évoqué supra, les projets de plate-forme portuaire sur le tracé du Canal seront portés par les collectivités territoriales ou leur groupement. La mission Axe Nord a rencontré les différents porteurs de projets et a pu se rendre compte de leurs différents états d'avancement.

La mission Axe Nord propose de **mobiliser l'Etablissement public foncier d'Etat**, présidé par la Vice-Présidente de la Région des Hauts-de-France en charge de l'aménagement du territoire, **afin d'accompagner les collectivités concernées dans la réalisation de leurs projets de plates-formes portuaires**.

En effet, la constitution des EPF a été un progrès notoire pour accompagner les collectivités dans leur stratégie foncière. Ils ont de longue date démontré leurs savoir-faire en matière de négociation, d'acquisition et de portage fonciers ainsi qu'en matière de démolition / dépollution. A titre d'exemple, le partenariat de longue date existant entre la Région Nord-Pas de Calais et l'Etablissement Public Foncier d'Etat a été essentiel en matière de reconversion des friches industrielles et des espaces dégradés, très présents dans le territoire. La **mobilisation de l'EPF d'Etat permettrait aux collectivités de bénéficier d'une ingénierie reconnue⁵⁰ permettant le portage foncier durant la phase de maturation des projets des plates-formes portuaires**.

La mission Axe Nord suggère deux préconisations additionnelles préalables :

- **L'extension du périmètre actuel de l'EPF d'Etat à l'ensemble de la région Hauts-de-France** (le périmètre actuel étant uniquement le Nord-Pas de Calais) ;
- **L'attribution d'un siège de droit de l'EPF au conseil de surveillance de la société de projet du Canal Seine-Nord-Europe**, afin de participer à la stratégie foncière d'ensemble à avoir sur le territoire de projet.

⁵⁰ Et s'inscrirait dans le cadre de la directive nationale d'orientation sur l'ingénierie d'Etat dans les territoires 2016-2018 publiée le 10 mars dernier visant à renforcer le rôle « facilitateur de l'Etat ».

Proposition 8 : **Etendre le périmètre actuel de l'EPF d'Etat à l'ensemble de la région Hauts de France**

Proposition 9 : **Attribuer un siège de droit de l'EPF au conseil de surveillance de la société de projet du Canal Seine Nord**

La mise en place d'une action foncière pro-active sur le tracé du Canal et ses développements environnants nécessite également de **maintenir un dialogue et une concertation avec les acteurs agricoles**, notamment du fait de son impact sur les terres agricoles (2 420 ha pour le canal lui-même).

La mobilisation de la **SAFER** doit aussi être confortée, notamment pour accompagner la recherche de compensations foncières à destination des agriculteurs (dans le cadre du compte foncier du SRADDET et des SCOT concernés) ainsi que de compensations écologiques. La question des compensations écologiques a d'ailleurs fait l'objet de discussions dans le cadre de l'examen du projet de loi Biodiversité par le Parlement, avec une interrogation sur le périmètre pertinent pour recomposer les terrains ouverts à l'urbanisation.

Ainsi, la mission Axe Nord préconise une articulation des différents outils du foncier et de l'aménagement que développent la société de projet, VNF, l'EPF et la SAFER dans le cadre du SRADDET et de la bonne mise en œuvre du projet du canal Seine Nord Europe.

3.3. Faciliter et coordonner la réalisation des projets logistiques (ou industriels)

Pour la mission, faciliter la réalisation des projets logistiques ou industriels est un objectif essentiel à l'attractivité des régions desservies par l'axe Nord.

Au niveau du financement, la mission est convaincue que le recours aux fonds européens INTERREG doit être privilégié pour financer ce type de projet logistique. Il existe déjà une commission de travail transfrontalière Nord de France /Belgique, créée par l'Eurométropole Lille – Kortrijk - Tournai, animée pour la France par la Métropole européenne de Lille, la CCI Région Nord de France et la CCI Grand Lille, qui a produit en juin dernier un rapport de synthèse et des préconisations sur une «meilleure articulation des offres et incitations au transport intermodal Nord de France-Belgique ».

Cette commission a par exemple produit une carte détaillée des périmètres de coopération existants entre plates-formes dans l'espace transfrontalier et préconisé d'engager concrètement d'ici la fin 2016 trois actions prioritaires sur le territoire Nord de France - Belgique :

- ↳ Créer un **comité consultatif transfrontalier** sur les dispositifs d'aides et d'incitations vers le transport intermodal massifié ;

- ↳ **Désigner une instance de concertation à la bonne échelle** qui permette de développer des travaux partenariaux concrets entre opérateurs, gestionnaires de plates-formes et d'infrastructures ;
- ↳ **Créer un dispositif transfrontalier de rapprochement des appels à manifestation d'intérêts (AMI) et des appels à projets des deux Etats membres et des trois régions**, pour expérimenter des initiatives et des solutions intermodales innovantes.

Les deux Etats et les trois Régions, réunis officiellement le 28 juin dernier pour partager les préconisations de la commission de travail transfrontalière, ont signé ensemble une « déclaration d'intention transfrontalière », témoignant de leur volonté de développer une stratégie et des actions coordonnées avec :

- **La mise en œuvre des trois actions prioritaires** précitées ;
- **Le démarrage de groupes de travail** thématiques (avec la désignation de référents et le lancement d'un appel à candidatures auprès des opérateurs et gestionnaires d'infrastructures) ;
- **L'engagement d'un rapprochement des initiatives de leur ressort**, en lien avec le transport intermodal de marchandises sur l'espace transfrontalier Nord de France – Belgique.

Au niveau des différents services de l'Etat impliqués auprès du Préfet dans l'instruction des projets, une équipe de coordination est indispensable pour améliorer les procédures, fluidifier les décisions et débloquer les éventuels dossiers en instance.

La question de la localisation des mesures compensatoires doit pouvoir être traitée à une échelle qui autorise le maître d'ouvrage à rechercher des solutions sur des espaces disjoints ou distants de celui concerné par le projet.

Pour faciliter aussi la pertinence économique des dessertes massifiées de ces projets industriels ou logistiques, la mission est convaincue que l'organisation de solutions partagées est souhaitable qu'il s'agisse du recours à des opérateurs ferroviaires de proximité pour le maintien en activité d'une partie du capillaire ou de la mise en place de commissionnaires neutres de transport ferroviaire (indépendants vis-à-vis des opérateurs) désignés pour intervenir en multi-sites pour développer des solutions groupées / massifiées au bénéfice de chargeurs d'une même zone géographique du territoire axe Nord.

3.4. Des investissements de court et long termes dans les ports et leurs hinterlands: quels choix privilégier ?

La lettre de mission du Premier Ministre demandait « d'étudier les améliorations nécessaires en termes d'infrastructures et de services offerts ».

Les auditions auxquelles la mission a procédé lui permettent d'établir le tableau récapitulatif des investissements par nature suivant :

Mode concerné	Type d'investissement	Dénomination	Maître d'ouvrage	Montant
Fluvial	Nouveau canal de 106 km à grand gabarit classe Va	Seine-Nord-Europe	Société de projet créée par ordonnance	4500 M€ ⁵¹
	Aménagement des ports fluviaux	Béthune, Lille, Valenciennes et Douai	Ports fluviaux	80 M€
	Restauration	Condé-Pommereul	VNF	77,32M€
	Recalibrage	Lys mitoyenne	VNF	46,15M€
	Téléconduite grand gabarit		VNF	32,72M€
	Télégestion des écluses	préparation	VNF	26,18M€
	Défense de berges	Goeulzin et Aire-Neuffossé	VNF	25,41M€
	Aménagement	Ecluse de Quesnoy	VNF	14,45M€
	Recalibrage	Deule (fin)	VNF	12,42M€
	Fiabilisation	Ecluse des Fontinettes	VNF	4 M€
Portuaire	Divers	Zones attente, navigabilité Sambre, etc...	VNF	26,83M€
	Nouveau port à conteneurs	CAP 2020	GPMD	280M€ (phase 1)
	Modernisation du port (cf. chap. 1-4)	CPER 2015-2020	GPMD	240 M€
	Nouveau port ferry	Calais Port 2015	Société d'exploitation des ports du Détrict	863M€

⁵¹ valeur HT 2013 fournie dans le rapport du Député Rémi Pauvros, citée en référence 28 - en attente des résultats de la mission de Christian de Fenoyl et de Noël de Saint-Pulgent

Ferroviaire	Modernisation de la voie mère d'accès au port de Calais, dont travaux pour l'AF sur la VM.	CPER 2015-2020	SNCF Réseaux avant transfert à la Région à l'issue des travaux	53 M€
	Séparation des Réseaux GPMR/RFN	A programmer d'urgence	SNCF Réseaux	Pm
	Electrification de la ligne Amiens-Rang du Fliers	CPER 2015-2020	SNCF Réseaux	222,5 M€
	Réouverture de la liaison ferroviaire Valenciennes - Mons	CPER 2015-2020	Portage transfrontalier Régions Hauts de France et Wallonie	15 M€
	Démonstrateur corridor trains longs et partagés Somain - Woippy	CPER 2015-2020	SNCF Logistics	

Proposition 10 : Prioriser et accélérer les projets d'investissement à réaliser pour renforcer la compétitivité des infrastructures

Parmi ces investissements, la mission considère que :

- ↳ pour **Dunkerque** indépendamment des éléments contractualisés du projet stratégique, **le projet CAP 2020 doit être accéléré** autant que faire se peut pour permettre au port de bénéficier de la dynamique créée par les mesures de fluidité des opérations récentes ou à venir (auto-liquidation de la TVA, création d'une union maritime régionale, développement d'un PCCS/PCS unique, etc...). **Il en va de même de l'opération de séparation des réseaux ferroviaire nationaux et portuaire à séparer rapidement.**
- ↳ Pour le **port de Calais**, l'**électrification de la liaison Amiens-Rang du Fliers** est un investissement conséquent qui fluidifie aussi les trafics de voyageurs et qui devrait pouvoir se conjuguer, comme la mission l'a déjà souligné pour les trafics de fret, avec une coopération entre les axes Nord et Seine pour pénétrer vers l'Est de la France.
- ↳ Pour **VNF**, il apparaît important à la mission d'une part que **l'accès fluvial au port de Dunkerque soit fiabilisé** et qu'une réflexion sur l'échéance possible d'une **restauration importante de l'écluse des Fontinettes** soit déterminée.
- ↳ Pour ce qui concerne le **canal Seine-Nord-Europe**, la mission a déjà indiqué au 2-6 la nécessité de privilégier l'amélioration de capacité des liaisons fluviales vers Dunkerque au nord et vers les ports de la basse Seine au sud ce qui suppose bien entendu de réaliser en priorité au Sud le projet de mise au gabarit de l'Oise (Mageo) comme le soulignait la région Picardie dans le

contrat de plan appelé à fusionner avec celui du Nord-Pas de Calais au sein de la nouvelle région des Hauts-de-France.

Enfin, la mission estime qu'un exercice de prospective régional partagé serait de nature à faciliter la mise en cohérence des investissements et formule en conséquence la proposition suivante tant au niveau régional que national.

Proposition 11 : Reprendre une prospective régionale par filière ciblée sur les chaînes de transport logistiques maritimes et prôner simultanément une prospective nationale à horizon 2040/2050 spécifique au transport maritime et portuaire.

3.5. Quelles propositions de nature à faciliter l'intermodalité ?

Le développement de l'intermodalité consiste principalement à trouver les moyens de favoriser le report modal en faciliter l'utilisation des modes massifiés ferroviaires et fluviaux qui, par rapport à un parcours purement routier, nécessitent des manutentions terminales souvent en vue d'un parcours routier initial ou terminal de courte distance.

La justification de l'aide à l'intermodalité est souvent à rechercher soit dans un différentiel de coût externe entre le mode routier et les modes massifiés, soit dans une insuffisance de tarification de l'infrastructure par rapport aux coûts engendrés par le mode.

Des travaux d'actualisation des réflexions ont été menés à ce sujet en France à plusieurs reprises depuis les années 1990 dont les plus récents semblent remonter à la fin des années 2000⁵², au moment des tentatives d'instauration en France de l'eurovignette : ce travail fournit davantage des équivalences PL / VL en matière de surcoût de construction ou d'entretien qu'elle ne répond aux questions d'éventuels déséquilibres de taux de couverture et replace le cas français par rapport aux possibilités de la directive eurovignette de 2006. Il semblerait, selon les informations qui ont été portées à la connaissance de la mission à ce sujet, que le déséquilibre sur le réseau autoroutier concédé serait faible mais que ce ne serait pas le cas sur le réseau autoroutier non concédé. Ceci pourrait sans doute justifier de la part du Ministère des transports un **travail spécifique d'actualisation de cette question entre les différents modes de transport**.

⁵² SETRA - juin 2009 - imputation aux usagers PL et VL des coûts d'infrastructures des routes

Le contexte de l'axe Nord est celui d'une région en forte concurrence avec la Belgique qui pratique des aides au transport combiné dont les niveaux relevés lors des auditions seraient les suivants :

- ❖ Des aides régionales au transport combiné pour les relations intérieures à la Belgique : 50€ par unité de transport intermodale (UTI)
- ❖ Des aides régionales au transport combiné fluvial :
 - a) en Wallonie de 12 € à 40€ selon le type de conteneur,
 - b) en Flandre et en Wallonie sous forme de taxe kilométrique variant selon le tonnage du camion et les normes que respecte sa motorisation (de 0,074€ à 0,20€ par kilomètre).

Proposition 12 : Réfléchir à une harmonisation - voire à un alignement - des aides au transport combiné avec celles existant en Belgique

La mission s'interroge dans ce contexte si la meilleure solution ne consisterait pas à mettre en place une aide de même nature que celles qui existent en Belgique afin d'harmoniser complètement les conditions de concurrence transfrontalière.

Cela étant, indépendamment de cette réflexion et pour accroître le développement du transport combiné une aide au démarrage, valable pendant une durée limitée de quelques années (trois ans par exemple) devrait pouvoir être proposée au chargeur ayant fait le choix de basculer un trafic selon des modalités à définir plus précisément.

3.6. Des mesures spécifiques concernant le projet du canal Seine Nord Europe

Eu égard au caractère stratégique du projet de canal Seine Nord Europe et aux retombées économiques importantes attendues pour la Région des Hauts-de-France et plus largement pour le pays, la mission Axe Nord, tenant compte des considérations qu'elle a développées au chapitre 2-4-1 formule six propositions pratiques pour l'avancée et le succès du projet dans son ensemble.

Proposition 13 : Créer sans retard la société de projet prévue par l'ordonnance n° 2016-489

En effet, la société de projet instituée par l'ordonnance n° 2016-489 doit être créée avant la fin 2016. Or, la mission parlementaire exprime son inquiétude quant aux conséquences que pourrait voir tout retard par rapport à ce calendrier au niveau du financement européen très important obtenu.

Proposition 14 : Réaliser simultanément au projet de canal les investissements complémentaires permettant la fiabilisation et l'amélioration des jonctions du canal aux façades maritimes Nord et Seine

Il s'agit de donner une priorité :

- au nord, au canal Dunkerque-Valenciennes, de la jonction comprise entre Aubencheul-au-Bac et Dunkerque d'une part,
- au sud du nouveau canal, aux projets Mageo sur l'Oise, ainsi qu'aux investissements sur la Seine entre Conflans et Le Havre-Port 2000 d'autre part.

On peut penser également à la téléconduite du réseau fluvial en amont et en aval du canal Seine-Nord-Europe.

La fiabilisation préalable et l'amélioration de ces itinéraires sont des conditions essentielles à la compétitivité des ports des axes Nord et Seine et s'avèrent d'autant plus impératives que les ports concurrents de la zone ARA poursuivent l'amélioration de leurs accès fluviaux.

Proposition 15 : Réaliser en priorité les plates-formes trimodales et faciliter leur desserte ferroviaire

Les plates-formes trimodales desservies à la fois par la route, par le fer et par la voie d'eau permettront de mieux assurer des coopérations de pénétration de l'hinterland entre les axes Seine et Nord (la mission parlementaire a eu à connaître par exemple de la desserte ferroviaire à réaliser pour le projet de plate-forme de Nesle-Languevoisin ou pour Cambrai-Marquion dans un objectif de massification des flux).

Proposition 16 : Accompagner les projets de plates-formes du canal Seine-Nord-Europe de dispositifs spécifiques facilitant le report modal sur les modes massifiés

Cette mesure complémentaire de la proposition 12 vise à instaurer une aide au démarrage des plates-formes du canal pour faciliter la montée en charge de leur activité. Bien entendu, elle serait à mettre au point avec toutes les collectivités impliquées et avec l'Etat.

Pour mémoire, sur le volet foncier, les propositions 8 et 9 sont détaillées dans le chapitre 3.2.

3.7. Des mesures nationales d'ordres réglementaire, fiscal, économique et social pour favoriser la compétitivité de l'axe Nord ?

La mission considère qu'au-delà des efforts de gouvernance collective développés dans le chapitre 3-1 ainsi que des efforts d'investissement permettant aux ports de relever les défis à venir, il est indispensable que l'ensemble des obstacles réglementaires, économiques ou logistiques identifiés à juste titre par les acteurs qu'elle a rencontrés soient levés très rapidement. Il ne s'agit ni plus ni moins que de rétablir un terrain de jeu (level playing field) équitable avec les autres concurrents européens.

En préambule, la mission considère que plusieurs dispositions de la loi 2016-816 sur l'économie bleue notamment dans son titre premier relatif au renforcement de la compétitivité des exploitations maritimes et des ports de commerce vont dans le sens d'une attractivité renforcée :

- l'article 27 a **supprimé l'exigence de la Procédure de Domiciliation Unique et étend le bénéfice de l'autoliquidation de la TVA à l'ensemble des personnes, physiques ou morales**, établies sur le territoire de l'Union européenne;
- l'article 65 **consolide la possibilité pour les bateaux de navigation intérieure de naviguer en aval de la limite transversale de la mer** comme en Belgique où la navigation des bateaux à structure renforcée est autorisée entre Zeebruges et l'embouchure de l'Escaut, après vérification structurelle par une société de classification : même si elle concerne au premier chef les ports du Havre et de Marseille, elle pourrait, le cas échéant, s'appliquer aux avitailleurs fluviaux entre Dunkerque et Calais ;
- l'article 71 alinéa 2 **permet aux officiers de port d'intervenir pour les délits d'intrusion dans les zones d'accès réservé et qui remplace les peines d'amende antérieures par des peines plus lourdes**, ce qui facilitera la gestion des infractions, notamment au port de Calais, même si cette seule disposition n'est pas en mesure de mettre un terme à ces intrusions ;
- l'article 85 prévoit la **mise en place d'une filière de traitement des sédiments de dragage pollués** nécessaire après 2025 lorsque l'interdiction d'immerger des sédiments pollués sera devenue effective.

3-7-1 Mesures douanières ou para-douanières

- ❖ **auto-liquidation de la TVA** : des avancées certaines ont été obtenues grâce à la loi Leroy sur l'économie bleue. La mission Axe Nord a indiqué à la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) que l'amendement envisagé au projet de loi relatif à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (dite « loi Sapin II »), qui soumet cette auto-liquidation à une autorisation préalable des autorités douanières permet de lutter contre d'éventuelles fraudes à la TVA sans pour autant réduire le bénéfice attendu de cette mesure et sachant que les conditions de contrôle proposées par la DGDDI s'inspirent de celles pratiquées par l'administration belge.
- ❖ **CCS unique pour l'ensemble logistique des chaînes maritimes des Hauts de France** : la mission a déjà indiqué dans le chapitre 3-1 l'intérêt de disposer d'une entité regroupant les professions portuaires et logistiques à l'échelle de la Région des Hauts de France, c'est-à-dire associant comme à Anvers à 50 % le GPM de Dunkerque et à 50% les représentants des professions portuaires (armateurs, agents maritimes et armateurs, manutentionnaires, transitaires et commissionnaires de transports, chargeurs) pour mettre à disposition un CCS , voire un CCS/PCS unique, ouvert à l'ensemble de ces professions, voire aux chargeurs belges ou hollandais. Cette entité commercialiserait une chaîne logicielle comme le fait aujourd'hui le GECOM pour AP+.

Proposition 17 : **Créer une entité chargée de commercialiser un CCS/PCS unique à l'échelle des Hauts-de-France associant à 50% le GPMD et à 50% les professionnels de la Région**

Pour y parvenir, la mission s'est entretenue avec les représentants de la mission conjointe CGE/CGEDD sur ce sujet et est parvenue à la conclusion que la démarche entreprise pour faire évoluer vers un CCS unique allait dans le bon sens. Mais elle estime inadmissible de ne pas parvenir rapidement à cet objectif.

En conséquence, elle suggère au Gouvernement si ce mécanisme n'aboutit pas avant fin 2016 d'imposer par voie législative ou réglementaire l'hébergement des données par un prestataire unique, qui pourrait être par exemple le CEREMA, à l'instar de ce qui s'est fait pour les réseaux urbains avec l'INERIS avec l'article 219 de la loi n° 2010-788 portant engagement national de l'environnement.

Proposition 18 : **Mettre tout en œuvre pour aboutir à un CCS unique national et en l'absence d'évolution décisive en ce sens avant fin 2016, imposer par voie législative l'hébergement des données issues du CCS par un prestataire d'Etat unique**

3-7-2 Mesures fiscales et économiques

Parmi les différentes mesures qui lui apparaissent nécessaires en matière fiscale ou économique, la mission considère nécessaire de revoir la domanialité publique, de se prémunir contre une application de l'impôt sur les sociétés aux ports suite aux procédures européennes en cours et estime opportune la création de zones franches portuaires.

En matière domaniale comme cela a été rappelé au chapitre 1-3-2, l'article 15 du projet de loi SAPIN II relatif à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique vient ouvrir une réflexion sur la réforme du droit domanial via une habilitation du gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance, à laquelle la mission parlementaire estime judicieux d'être associée, compte tenu des incidences sur la domanialité portuaire et fluviale qui lui semble devoir être amplement modernisée pour faciliter les investissements et les implantations industrielles ou logistiques futures ou pour consolider les implantations actuelles.

Proposition 19 : Associer les parlementaires aux réflexions du Gouvernement préalables à la réforme du droit domanial envisagée par voie d'ordonnance

En matière d'impôt sur les sociétés, l'application aux grands ports maritimes si elle devait être décidée à la suite des procédures engagées par la Commission Européenne malgré le statut propre d'établissement public d'Etat en France, ne devrait pas conduire l'Etat qui a déjà réalisé dans le passé un niveau de prélèvement d'actionnaire considérable sur le GPMD au détriment des investissements nécessaires au développement de ce port à procéder à un alourdissement de ses niveaux de prélèvement. D'où la proposition n°20 :

Proposition 20 : Figer le niveau de prélèvement global de l'Etat inférieur à celui observé en moyenne sur la dernière décennie (IS et prélèvement d'actionnaire) pour permettre au grand port maritime de Dunkerque d'investir dans la durée

Cette disposition permettrait au GPM d'investir ce qui est indispensable dans le contexte ultra-compétitif dans lequel il évolue et de disposer d'une visibilité supérieure à celle qui lui est ouverte annuellement aujourd'hui.

Enfin, la mission est persuadée que la création de zones franches portuaires accompagnerait utilement le développement de nombreux ports : même si cette disposition n'a qu'un caractère temporaire, elle est essentielle à la redynamisation de la façade maritime des Hauts-de-France, facilitant ainsi les projets d'implantation et d'investissement (avantages compétitifs supplémentaires).

Proposition 21 : Créer sans retard des zones franches dans la circonscription du grand port maritime de Dunkerque et dans la concession du port de Calais

La mission a aussi préconisé de retenir une mesure d'exonération de taxe sur les importations de produits de la mer.

Proposition 22 : Exonérer de taxe parafiscale perçue par France-Agri-Mer les importations de produits de la mer

3-7-3 Mesures propres à VNF

Les CCI concessionnaires principaux des différents ports fluviaux ont mentionné la difficulté qu'éprouvent certains investisseurs si les durées résiduelles des concessions où ils envisagent d'investir sont nettement inférieures aux durées qui leur permettent de disposer de retours sur investissements d'où résulte la proposition suivante :

Proposition 23 : Demander à VNF d'uniformiser les dates de renouvellement des différentes concessions des ports fluviaux dans les Hauts-de-France, et à la faveur de la réalisation du canal Seine-Nord-Europe d'octroyer des concessions nouvelles homogènes de longue durée

Cette réflexion peut être également menée dans le cadre des travaux sur la réforme de la domanialité publique (cf. proposition n°19).

3-7-4 Mesures propres au secteur fluvial (issues de la conférence nationale sur le fret fluvial)

Parmi les différentes mesures préconisées par les deux groupes mentionnés au chapitre 2-1-3 et chargés de décliner en plan d'actions les diverses mesures de la conférence nationale sur le fret fluvial, plusieurs d'entre elles ont déjà été mentionnées comme celle de l'aide au report modal, celle de la disponibilité foncière en bord à canal ou de la navigation fluviale en zone côtière, la mission n'a donc cru utile que de mettre l'accent sur les autres mesures qui lui semblaient importantes pour l'axe Nord :

- l'aide à la modernisation et au renouvellement de la flotte fluviale à l'issue d'un travail d'inventaire des besoins tenant compte de la perspective de réalisation du canal Seine-Nord-Europe ;
- le regroupement des efforts de R et D et d'innovation en matière de bateaux au sein d'un centre d'innovation spécifique, sachant que certains acteurs avaient proposé de donner une vocation fluviale au pôle de compétitivité I-Trans ;
- la mise en place de diverses actions destinées à promouvoir le transport fluvial dans les enseignements du transport et de la logistique ;
- la mise en place d'une agence de développement du bassin du Nord destinée à accompagner les chargeurs à concrétiser des logistiques fluviales ;
- une action spécifique pour la logistique du dernier kilomètre en zone de distribution urbaine comme à Lille ;

- l'alignement des transporteurs fluviaux sur les dispositions adoptées au port d'Anvers comme la Dock Traction qui permet au transporteur de bénéficier de conditions favorables pour transférer les conteneurs entre le terminal et l'entrepôt.

3-7-5 Mesures propres au ferroviaire

En matière ferroviaire, la mission parlementaire a pris conscience du décalage considérable qui sépare les ambitions de ce mode de transport de ses réalisations et déplore que les efforts entrepris en matière de fret soient souvent demeurés infructueux à cause des priorités données aux transports de voyageurs.

Elle considère toutefois que sous la double impulsion de la conférence nationale relative au fret ferroviaire et de celle de nombreux acteurs réunis au sein de l'association 2A2F, diverses pistes d'améliorations sont à l'œuvre dans la région, dont s'inspire par exemple le port d'Anvers qui bien que plate-forme majeure pour la chimie fortement desservie par le fer vient de se doter d'un opérateur ferroviaire portuaire.⁵³

Elle considère à cet égard que ces initiatives qui s'appuient entre autres sur les opérateurs ferroviaires de proximité ou sur des commissionnaires de transport ferroviaires ne trouveront leur pleine efficacité que si les investissements envisagés se réalisent rapidement au lieu de se voir différés dans le temps.

En revanche, la question spécifique des flux de migrants vers le Royaume-Uni qui mobilise des moyens considérables tant de la part des ports que d'Europatunnel doit être repensée globalement depuis la décision de ce pays de quitter l'Europe et en essayant d'intégrer aussi autant que faire se peut un assouplissement de certaines réglementations environnementales, dont l'application tendrait à faciliter les intrusions en zone à accès restreint.

Proposition 24 : Poser prioritairement la question de la sécurité du transport de fret ferroviaire Transmanche et, s'il le fallait, renégocier le protocole de Sangatte et son protocole additionnel dit traité du Touquet

3-7-6 Mesures de portée réglementaire relatives aux ports et aux entreprises logistiques

De façon générale, la mission a développé au chapitre 1-4-2 les différentes mesures de simplification qui lui paraissaient pertinentes. La plupart des interlocuteurs l'ont amplement souligné lors des entretiens. Si une large partie de ces mesures a déjà

⁵³ L'Antenne du 10 mai 2016 : « *Railport Antwerpen est à l'origine d'un projet de création d'un Opérateur ferroviaire portuaire (OFP) à Anvers. L'entité rassemble l'autorité portuaire d'Anvers, la Left Bank Development, des industriels de la chimie via l'association Essenscia et la plateforme consulaire locale AlfaPort. Dédiée au transport de wagons isolés complets entre la gare de triage d'Anvers Nord, les sociétés et les quais embranchés du port belge, cette initiative entre aujourd'hui dans une phase pilote avec le concours de B-Logistics, filiale d'Argos Soditic (68,9 %) et de la SNCB (31,2 %).* »

été décrite précédemment, la mission appelle toutefois l'attention sur deux d'entre elles :

- la première sur l'interaction des réglementations relatives aux risques dans les zones portuaires maritimes

Proposition 25 : Mettre en place une gouvernance commune du risque associant le grand port maritime de Dunkerque

- la seconde, plus ponctuelle, sur la demande d'agrément formulée par le grand port maritime de Dunkerque d'être reconnu comme point d'entrée désigné pour les contrôles renforcés en application des règlements européens 669/2009,322/2014 et 884/2014. En effet après avoir réalisé un bâtiment destiné au service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire la direction départementale interministérielle des populations du Nord a refusé la demande déposée fin 2015

Proposition 26 : Obtenir de la DGCCRF la levée des obstacles à la désignation du grand port maritime de Dunkerque, comme point d'entrée désigné pour les produits soumis à contrôle vétérinaire ou phytosanitaire .

3-7-7 Mesures sociales

Les professionnels ont fait valoir le dumping social de certains transporteurs routiers étrangers de même que le non-respect des règles de cabotage pratiqués par certains transporteurs fluviaux si bien que la mission appelle l'attention du Gouvernement sur l'utilité de remédier à cette situation.

Par ailleurs, la mission a pu constater que les mouvements de grève qui accompagnent souvent les évolutions de la réglementation sociale nationale (régime des retraites, code du travail...) sont la plupart du temps largement suivies dans les ports, aussi bien en France d'ailleurs qu'au sein d'autres ports européens, sans doute moins à Dunkerque, mais au moins par certaines professions : pour éviter que celles-ci ne se traduisent par des risques accrus, la mission formule la proposition suivante :

Proposition 27 : Réfléchir à l'instauration d'un service minimum pour les services portuaires impliqués dans le transport de marchandises dangereuses ou susceptibles d'affecter la sûreté des installations

Conclusions de la mission Axe Nord

L'axe Nord de la France représente une des trois portes logistiques naturelles des chaînes de transport maritimes internationales et bénéficie de surcroît d'une proximité exceptionnelle avec la Grande Bretagne.

Pour le trafic Transmanche, il lui reste à mener à son terme le projet Calais 2015 et à améliorer la question des migrants qui de toute façon se pose dans des termes nouveaux depuis le référendum britannique initiant le processus de retrait de la Grande Bretagne de l'Union Européenne.

Mais la réalité montre clairement aussi qu'en termes de conteneurs, cet axe reste effectivement un acteur de seconde zone par rapport à la plupart des autres ports de la rangée Nord.

Force est de constater en effet qu'aujourd'hui, lorsqu'ils veulent desservir le Nord et l'Est de la France, les chargeurs font passer massivement leurs flux logistiques par les logistiques d'entrée que sont Anvers et Rotterdam sur la rangée Nord au lieu de l'axe Nord de la France ou de l'axe Seine : l'effet volume écrase les prix et rend extrêmement difficile tout redressement de cette situation.

Mais les inconvénients de ces choix que sont les congestions routières induites à proximité de ces ports, les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre qu'elles créent sont largement subis par les européens, non seulement au Benelux mais aussi dans le Nord de la France : l'impossibilité de créer rapidement une taxe carbone ou une eurovignette renforce ipso facto la part modale du transport routier et les effets correspondants. La concentration des entrepôts à Anvers (6 500 000 m² contre 2 800 000 m² cumulés au Havre et à Dunkerque dont la majeure partie au Havre) contribue à cette situation.

Cette évolution est totalement incompatible avec la transition énergétique et avec l'économie décarbonnée vers laquelle les décisions prises lors de la COP 21 montrent qu'il faut aller rapidement.

Si la France souhaite s'orienter sans tarder vers un système logistique qui se décarbone pour le bénéfice de l'ensemble des partenaires européens, il est indispensable de mettre un terme à cette hyperconcentration nocive de conteneurs sur Anvers et sur Rotterdam et de donner en conséquence aux terminaux à conteneurs du Nord de la France une perspective de croissance rapide : celle-ci passe par le projet CAP 2020 du Grand Port Maritime de Dunkerque qui permettrait aux deux portes Nord-Ouest de la France de totaliser une capacité de plus de 6,5 millions d'EVP, ce qui réduirait sensiblement les congestions au Nord de l'Europe ,si, dans le même temps, la France améliore nettement son système multimodal pour transporter à ces coûts bien inférieurs à ce qui passe aujourd'hui par la voie routière ,

par exemple en améliorant la desserte ferroviaire Dunkerque-Creil et Serqueux-Gisors, mais aussi grâce à la liaison fluviale Seine Nord.

Aussi la création du canal Seine-Escaut, pour peu que ses extrémités fluviales vers les deux portes de l'axe Nord et de la Seine soient rapidement remises à niveau et améliorées et que les ports ou les plates-formes logistiques plurimodales que cette liaison contribuera à créer ou à développer comportent des liens ferroviaires pour desservir la région parisienne et tout le Nord de la France, représentera une chance authentique pour les deux axes portuaires.

La réduction des émissions du système global de transports pourrait aussi avoir un volet spécifique GNL en faisant entrer le transport routier vers l'ère du GNL.

La mission parlementaire de l'axe Nord est également convaincue que tous les acteurs portuaires et logistiques de la région des Hauts-de-France ont déjà commencé à œuvrer ensemble et qu'il ne leur reste plus qu'à unir davantage leurs efforts grâce à une gouvernance collective mise en œuvre par la Région en liaison avec l'Etat : c'est le sens des deux principales propositions faites en matière de gouvernance, à savoir de réunir dans une même entité les quatre ports (Boulogne, Calais, Dunkerque et Eurotunnel) de la façade maritime des Hauts-de-France et de créer une conférence régionale portuaire et logistique. Ainsi, la promotion à l'étranger de ce nouvel ensemble n'en sortira que davantage renforcée.

La mission pense aussi que la co-pétition des ports Nord et Seine serait stimulée si les deux axes travaillaient davantage à mettre en place des services ferroviaires ou multimodaux communs par exemple pour desservir l'Est de la France.

Enfin, si chacun des quatre axes ou façades portuaires donnait également lieu à une conférence régionale portuaire et logistique, une conférence nationale permettrait aux quatre conférences régionales d'échanger leurs propres expériences, de s'enrichir mutuellement et de préparer la refonte de la stratégie nationale portuaire à partir d'une vision prospective nationale partagée à l'instar de la co-construction mise en œuvre récemment en Allemagne.

Conclusions communes aux quatre missions parlementaires

Lorsque le Premier Ministre a confié cette mission aux quatre binômes parlementaires formés sur les enjeux portuaires auxquels la France est confrontée, certains parmi nous ont pu craindre qu'il s'agissait d'une énième superposition de missions sur des infrastructures isolées, en silo, envisagées dans un biotope d'ingénieurs.

Pourtant, nous avons au contraire fait le pari de concevoir notre mission comme l'opportunité de cultiver le potentiel des ports français, en respectant la seule logique qui, selon nous, doit prévaloir : **celle de l'intelligence des territoires**. Nos sensibilités politiques, nos origines géographiques, nos parcours sont assurément pas les mêmes, mais pourtant, confrontés à la vitesse de la mondialisation et à la fulgurance des changements qui secouent tous les aspects de la vie économique et sociale, nous avons partagé globalement une même vision: la France a pris du retard dans la compétition : un retard dû au fait qu'elle ne s'approprie pas la vitesse à laquelle il faut aller pour aspirer à reprendre durablement la place qui devrait être la sienne sur ces sujets en Europe, un retard dû au fait qu'elle ne prend pas la pleine mesure de la vitalité économique qui pourrait la caractériser si elle tirait pleinement parti des atouts capitaux que représentent son positionnement géographique, ses infrastructures de transports et son potentiel en matière logistique.

La force de la France, ce n'est pas de posséder 564 ports ou 11 millions de km² de souveraineté maritime, la force de la France, ce n'est pas de disposer du premier littoral européen et parmi les plus belles installations portuaires d'Europe, la force de la France, c'est son potentiel à faire en sorte qu'un jour enfin la mer, le fer, le fleuve, la route, s'appuyant sur les axes de transports majeurs et structurants, participent ensemble de la vitalité de nos territoires, des collectivités qui les structurent, des entreprises de toute nature qui les font vivre et bien sûr des hommes et femmes qui les habitent. Il est donc primordial que le Gouvernement donne une suite à la stratégie «France Logistique 2025 » adoptée en 2016

Trois axes de transport majeurs (Nord, Seine et Rhône), et une façade Atlantique, dont les complémentarités existent potentiellement, mais qui ne fonctionnent pas en synergie, n'apportent pas à l'ensemble une vraie valeur ajoutée collective: voilà le constat unanime que nous dressons d'une Nation portuaire et maritime qui s'ignore. Certes, certaines analyses divergent entre les zones géographiques considérées. Au delà de recommandations formulées, de façon pertinente, par les 4 binômes concernant les 4 axes, nous pouvons néanmoins, pour conclure, dresser un bilan commun autour de trois réalités structurantes pour les ports de France : la nécessité de simplification, la nécessité de dresser des perspectives, le besoin de convergence et de coopération.

La simplification, d'abord, est un enjeu avancé dans toutes les politiques publiques. Le degré de complexité bureaucratique d'une escale portuaire en France n'a pas encore été pris en considération à sa juste mesure. La question de l'auto-liquidation de la TVA vient de trouver son épilogue dans la loi relative à l'Economie bleue. C'est le bon exemple d'un succès, pourtant difficilement acquis! Mais il en reste tant à régler... Un sujet emblématique : l'absence de *Cargo Community System (CCS)* unique. Un portail commun ne saurait suffire. Il faut d'urgence mettre en place une instance nationale collective associant les entreprises impliquées et les utilisateurs, c'est-à-dire les Grands Ports et pourquoi pas, les Aéroports. Il ne s'agit plus de tergiverser, cela a trop duré!

La Direction nationale des Douanes a de bonnes pratiques sur le fonctionnement moderne des systèmes d'information à un niveau approprié: elle pourrait utilement inspirer, voire animer les protagonistes... La BPI devrait elle aussi apporter un concours efficace sur l'ingénierie financière de la solution

Une comptabilité analytique commune aux ports, une analyse à l'échelle nationale de la valeur du Domaine public des ports maritimes et fluviaux, une évolution de son utilisation en fonction des nouvelles exigences des investisseurs et un inventaire tenu à jour des réserves foncières disponibles, un *benchmark* des droits de port navires et marchandises... Une connaissance fine et partagée de ces enjeux portuaires est impérative à bref délai pour mieux participer à la compétition européenne et mondiale. Ces chantiers doivent être engagés en urgence...

Plus généralement, simplifier devrait relever d'une contribution spéciale du Programme d'Investissements d'Avenir (PIA): mettre en place des outils communs dans tous les GPM de France pour simplifier et fluidifier les "process", favoriser un réinvestissement à hauteur des dividendes versés par les Grands Ports pour moderniser les contraintes environnementales, techniques ou administratives des GPM. L'Etat y trouverait rapidement son compte!

Accélérer la mutation numérique recommandée par « France Logistique 2025 » permettra la montée en capacité de notre économie: « Rien ne sert d'être performant sur un maillon, fût t'il majeur comme le passage portuaire, si l'ensemble de la chaîne logistique reste en deçà »

Il est **impératif de dresser des perspectives d'avenir**. Tout au long de notre histoire portuaire, la création de perspectives nouvelles s'est traduite dans les faits par la construction d'infrastructures. Si ces dernières doivent continuer à mailler le territoire, cela ne peut se faire au détriment de l'entretien des infrastructures existantes. La règle d'or de la SNCF, qui privilégie dorénavant l'entretien contre l'investissement, doit être adaptée au cas du portuaire.

Le capillaire n'est pas en reste puisque, alors que les ports aspirent à être des «architectes de solutions logistiques», le fret ferroviaire semble être définitivement relégué au second rang, la SNCF avançant désormais que certaines opérations de fonctionnement sont subitement devenues des opérations d'investissement... Comme si les enjeux changeaient de nature à l'échelle portuaire ! C'est le cas du

port de Dunkerque, première gare de fret ferroviaire de France, qui fait actuellement les frais de ce revirement.

Dresser des perspectives, c'est également pouvoir compter sur l'engagement de la puissance publique en faveur des ports. La situation du dragage est à cet égard édifiante. L'Etat doit prendre en charge définitivement cette mission, afin de ne pas laisser les ports seuls face à des arbitrages stratégiques, sans barguigner sur un sujet qui relève du premier niveau de compétitivité et doit s'inscrire en cohérence avec les engagements environnementaux de la France.

Sur le même registre, il est notable que les encouragements au développement du report modal à destination du secteur privé, relèvent davantage, aujourd'hui, de l'incantatoire que d'une vérité économique. Ainsi peut-on déplorer que les revendications légitimes pour que soit maintenue l'aide à la pince pour le transport combiné semblent être ignorées du politique. Parallèlement à ce débat, la question complexe de la « Terminal Handling Charges » (THC) continue d'être abordée de manière nationale alors qu'une analyse par axe montre clairement que ce ne sont pas les mêmes causes qui produisent l'effet connu d'un surcoût de chargement ou de déchargement par la manutention.

Dresser des perspectives exige également de pouvoir compter sur la stabilité sociale des ports, dont dépend la fiabilité du transport. La dernière crise connue dans les ports de France ne peut, ni ne doit se reproduire. Le dialogue social doit exister, mais il devient indispensable que la chaîne logistique puisse se parer de remparts utiles. Les ports ne peuvent pas, ne peuvent plus, être les victimes collatérales premières des mouvements sociaux d'envergure nationale.

A bien des égards, le modèle portuaire français doit se réinventer en se concentrant sur ses enjeux propres pour ne pas laisser une logique bruxelloise, trop éloignée des enjeux économiques nationaux s'imposer, là où nos concurrents n'attendent plus pour mettre en œuvre des régimes alternatifs. Demain, il s'agit en particulier d'éviter la mise en place d'une taxation foncière ou d'un impôt sur les sociétés, qui ignoreraient le manque à gagner économique ainsi généré.

Une attention maximale doit être apportée aux ports et à l'espace maritime par la création de zones franches portuaires, visant à restaurer la dimension économique et industrielle des ports. Il s'agit ici de promouvoir un renouveau du dimensionnement industriel des places portuaires, pour les inscrire dans l'ADN de notre patrimoine économique national. Le soutien de l'Etat à la plateforme PIICTO à Fos-sur-Mer n'est ainsi, actuellement, pas assez marqué. C'est à ce prix que nous parviendrons, dans l'intelligence collective, à fidéliser, sur l'ensemble des places portuaires, les grands acteurs industriels de notre pays, qui ont fait la richesse de nos régions et de leur hinterland direct européen.

Le besoin de convergence et de coopération accrue est également immense. Il est aujourd'hui pour le moins étonnant, si ce n'est inconcevable, de voir une interprofession portuaire qui pèse aussi peu. Il est regrettable que l'articulation entre attractivité portuaire et développement économique des territoires ne soient pas le fondement d'une politique d'aménagement du territoire. Il est inquiétant de découvrir sur certaines façades l'absence de coordination entre les différents ports marchands

d'une façade. Il est indispensable de reconnecter partout ports et territoires pour créer des projets communs de développement économique. Les ports sont des établissements publics mais ils associent les places portuaires et, à ce titre, ils doivent bénéficier du recours à une représentation professionnelle spécialisée, véritablement actrice voire motrice dans le lobbying européen. Or, au cours de la mission, nous avons constaté que certains ports français se livraient à de rudes batailles sur le plan de la concurrence internationale, sans pour autant que soit envisagé le recours aux services de nos réseaux consulaires et diplomatiques et de nos opérateurs dédiés (en premier lieu Business France) pour les épauler.

Apporter la réponse adéquate à ces enjeux est, sans nul doute, un sujet politique, à l'échelle nationale, pour cultiver l'idée qu'il n'est pas de grande Nation sans grands ports. Mais, la puissance publique peut aller au-delà de ce premier niveau, en confiant un mandat politique à l'échelle des axes de transport majeurs que sont les ports, afin de faire vivre les infrastructures entre elles, et de participer à la mise en relation des territoires. Voilà qui constituerait une approche particulièrement innovante en matière de politique publique. La loi Notre a clarifié le couple stratégique Etat-Région en matière d'aménagement du territoire, en autorisant le recours au contrat multilatéral pour trouver une gouvernance adaptée à chaque grand territoire. Les parlementaires attendent des conférences territoriales de l'action publique et du Schéma régional d'aménagement et de développement durable des territoires le grand retour en France d'un aménagement concerté du territoire, conjuguant les échelles et adaptant la réglementation au projet du territoire.

Faire travailler ensemble et régulièrement les 4 Conférences régionales coiffant les 4 axes ou façade, cela permettrait progressivement de créer véritablement « une équipe de France du portuaire », comme l'appelait de ses voeux le ministre Alain Vidalies devant l'association Seine Nord Europe.

Jérôme BIGNON
Sénateur de la Somme
Axe Nord

René VANDIERENDONCK
Sénateur du Nord
Axe Nord

Valérie FOURNEYRON
Députée de
Axe Seine

Charles REVET
Sénateur de
Axe Seine

Elisabeth LAMURE
Sénatrice du Rhône
Axe Méditerranée

François-Michel LAMBERT
Député des Bouches-du-Rhône
Axe Méditerranée

Gérard CESAR
Sénateur de Gironde
Axe Atlantique

Yannick VAUGRENARD
Sénateur de
Axe Atlantique

Liste des propositions de la mission Axe Nord

I. Améliorer la gouvernance collective des acteurs portuaires et logistique de l'axe Nord

Proposition 2 (page 60) : Réunir dans une même entité – sur le modèle d'HAROPA - les quatre ports de la façade maritime de la Côte d'Opale, que sont les ports maritimes de Dunkerque, de Calais et de Boulogne d'une part, ainsi que le port sec que représente implicitement Eurotunnel d'autre part, pour qu'ils unissent leurs efforts pour promouvoir de façon concertée l'attractivité logistique et industrielle globale des Hauts-de-France

Proposition 3 (page 61) : Créer une instance de gouvernance resserrée sous le haut pilotage de la Région Hauts-de-France et de l'Etat pour piloter une politique volontariste en faveur du développement de l'activité portuaire et logistique à l'échelle de la région et préparer les travaux d'une conférence régionale portuaire à instaurer

Proposition 4 (page 62) : Instaurer une conférence nationale portuaire associant à minima les quatre conférences régionales portuaires

II. Traduire concrètement l'ambition logistique de la Région des Hauts-de-France

Proposition 6 (page 64) : Elaborer un schéma directeur de développement des plates-formes portuaires, logistique et industrielles à l'échelle régionale

Proposition 7 (page 65) : Mettre en place une véritable stratégie d'anticipation foncière sur le territoire de projet du Canal Seine-Nord-Europe avec :

- l'extension du périmètre de réserve foncière, afin de préserver des perspectives d'implantation d'activités industrielles et logistiques fortement utilisatrices de la voie d'eau ;
- la mobilisation d'outils fonciers pertinents (EPF et SAFER) au service des projets de développement des territoires

Proposition 12 (page 73): Réfléchir à une harmonisation- voire à un alignement- des aides au transport combiné avec celles existant en Belgique

Proposition 17 (page 76) : Créer une entité responsable chargée de commercialiser un CCS/PCS unique à l'échelle des Hauts de France associant à 50% le GPMD et à 50% les professionnels de la Région

Proposition 23 (page 77) : Demander à VNF d'uniformiser les dates de renouvellement des différentes concessions des ports fluviaux dans les Hauts de France, et à la faveur de la réalisation du canal Seine-Nord-Europe d'octroyer par exemple des concessions de 50 ans à compter de la date d'ouverture du canal

Proposition 25 (page 79) : Mettre en place une gouvernance commune du risque associant le grand port maritime de Dunkerque

III. Réaliser les nécessaires investissements portuaires, ferroviaires et fluviaux

Proposition 1 (page 32) : L'Etat et la Région doivent faciliter le projet CAP 2020, de veiller à l'avancement rapide des opérations identifiées dans le CPER et intervenir auprès de la SNCF pour séparer rapidement le réseau des voies ferrées portuaires du réseau ferroviaire national.

Proposition 10 (page 71): Prioriser et accélérer les projets d'investissement à réaliser pour renforcer la compétitivité des infrastructures

IV. Bénéficier de l'effet d'entraînement économique du canal Seine-Nord-Europe

Proposition 13 (page 73) : Créer sans retard la société de projet prévue par l'ordonnance n° 2016-489

Proposition 14 (page 73) : Réaliser simultanément au projet de canal les investissements complémentaires que représentent la fiabilisation et l'amélioration des jonctions du canal aux façades maritimes Nord et Seine

Proposition 15 (page 74): Réaliser en priorité les plates-formes trimodales et faciliter leur desserte ferroviaire

Proposition 16 (page 74) : Accompagner les projets de plates-formes du canal Seine-Nord-Europe de dispositifs spécifiques facilitant le report modal sur les modes massifiés

Proposition 8 (page 68): Etendre le périmètre actuel de l'EPF d'Etat à l'ensemble de la région Hauts de France

Proposition 9 (page 68) : Attribuer un siège de droit de l'EPF au conseil de surveillance de la société de projet du Canal Seine Nord

V. Consolider la situation financière des ports à la mesure de leur valeur ajoutée et de leur effet sur l'emploi

Proposition 5 (page 63): Rétablir le financement réglementaire par l'Etat des dragages d'accès des ports

Proposition 20 (page 77) : Figer le niveau de prélèvement global de l'Etat inférieur à celui observé en moyenne sur la dernière décennie (IS et prélèvement d'actionnaire) pour permettre au port d'investir dans la durée

Proposition 21 (page 77) : Créer sans retard des zones franches dans la circonscription du port de Dunkerque et dans la concession du port de Calais

Proposition 22 (page 77) : Exonérer de taxe parafiscale perçue par France-Agri-Mer les importations de produits de la mer

VI. Travailler conjointement avec l'axe Seine et avec les autres axes ou façades

Proposition 11 (page 72) : Reprendre une prospective régionale par filière ciblée sur les chaînes de transport logistiques maritimes et prôner simultanément une prospective nationale à horizon 2040/2050 spécifique au transport maritime et portuaire.

Proposition 18 (page 76): Mettre tout en œuvre pour aboutir à un CCS unique national et en l'absence d'évolution décisive en ce sens avant fin 2016, imposer par voie législative l'hébergement des données issues du CCS par un prestataire d'Etat unique

Proposition 19 (page 76): Associer les parlementaires aux réflexions du Gouvernement préalables à la réforme du droit domanial envisagé par voie d'ordonnance

VII. Autres mesures ponctuelles

Proposition 24 (page 79) : Poser prioritairement la question de la sécurité du transport de fret ferroviaire Transmanche et, s'il le fallait, renégocier le protocole de Sangatte et son protocole additionnel dit traité du Touquet

Proposition 26 (page 79) : Obtenir de la DGCCRF la levée des obstacles à la désignation du grand port maritime de Dunkerque, comme point d'entrée désigné pour les produits soumis à contrôle vétérinaire ou phytosanitaire

Proposition 27 (page 80) : Réfléchir à l'instauration d'un service minimum pour les services portuaires impliqués dans le transport de marchandises dangereuses ou susceptibles d'affecter la sûreté des installations

Annexes

Annexe 1 : Lettres de mission du Premier ministre

Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées en auditions nationales

Annexe 3 : Liste des personnes rencontrées pour les auditions de l'axe Nord

Annexe 4 : Glossaire

Annexe 1

Le Premier Ministre

- 142 / 16 / SG

Paris, le 29 JAN. 2016

Monsieur le Sénateur,

Le port de Dunkerque, en complémentarité avec celui de Calais dédié au trafic transmanche, est la principale porte d'entrée maritime pour le nord de notre pays. Il est en concurrence forte avec les ports belges et hollandais. Le développement de ce grand port est un enjeu essentiel pour l'économie de notre pays et l'un des piliers de la stratégie nationale portuaire de mai 2013. L'ambition du gouvernement est de renforcer l'attractivité de cette place portuaire et ses connexions afin d'agrandir sa zone d'influence.

La compétitivité et la qualité de service de la place portuaire du nord de la France, notamment par rapport aux ports concurrents d'Europe du nord, ont largement progressé du fait de l'application de la réforme portuaire et des investissements qui l'ont accompagnée. Toutefois, la place souffre encore d'un déficit d'attractivité et de compétitivité qui se traduit dans des volumes traités bien en-deçà de son potentiel. En particulier, ses performances en matière de desserte par les modes massifiés que sont le ferroviaire et le fluvial sont encore insuffisantes sur le trafic de conteneurs. Rien ne peut expliquer que la France, première façade maritime d'Europe, soit durablement un acteur de seconde zone dans le domaine du transport maritime de marchandises.

La perspective de réalisation du Canal Seine-Nord Europe crée des opportunités et des synergies pour le développement de trafics à destination de la Picardie. Le développement d'autoroutes ferroviaires constituera également un élément favorable, de même que le contournement ferroviaire fret de Lille, tout récemment achevé, et que le corridor Mer du Nord Méditerranée du RTE-T.

La parfaite cohérence des offres de transport massifié est donc un enjeu important. A cet égard des actions ont déjà pu être engagées à travers des démarches conduites dans le cadre de la conférence fret ferroviaire et des réflexions issues de la conférence fret fluviale. Il s'agit maintenant d'approfondir ces actions en les déclinant pour l'arrière-pays du port de Dunkerque de façon la plus opérationnelle possible.

Monsieur Jérôme BIGNON
Sénateur
Sénat
Palais du Luxembourg
15, rue de Vaugirard
75291 PARIS Cedex 06

Dans ce contexte, je souhaite vous confier une mission visant à fédérer le point de vue des acteurs politiques et économiques de la place portuaire du nord de la France et de son hinterland autour d'une vision stratégique de son développement pour les cinq années à venir.

Je souhaite tout d'abord que vous fassiez l'inventaire des freins à lever, et les échéances à respecter, pour permettre aux acteurs des places portuaires Dunkerquoise et Calaisienne et des ports fluviaux de cet espace d'être pleinement compétitifs, notamment dans la perspective de la mise en service du Canal Seine-Nord-Europe, en intégrant les enjeux environnementaux et de développement durable.

Vous étudierez, en particulier, les améliorations nécessaires en termes d'infrastructures et de services offerts, de façon à atteindre une qualité, une diversité et une fiabilité maximales de l'offre de transports massifiés, pour tous les trafics. Vous analyserez les initiatives de nature à constituer les leviers les plus efficaces en ce domaine, tant du côté des chargeurs que des intervenants de la chaîne logistique (transports, intervenants immobiliers, prestations de services). L'expérimentation en cours de la suppression du surcoût à payer par les opérateurs fluviaux via une THC moyenâge s'inscrit dans ce cadre. Vous étudierez également les questions relatives aux simplifications administratives, notamment douanières.

Vous analyserez ensuite les conditions à réunir pour une appropriation globale, à toutes les échelles locale et nationale concernées, par les élus et acteurs économiques des territoires, des enjeux du développement des Ports de Dunkerque et de Calais et de leur hinterland.

Vous proposerez les modalités de mise en place d'un conseil de coordination interportuaire à partir du groupement d'intérêt économique Nord Gateways et formulerez des propositions quant au périmètre géographique pertinent. Ce conseil pourrait constituer un lieu de travail et d'échanges permettant de gagner en cohérence entre les différentes actions menées à l'échelle de l'arrière-pays étendu.

Vous veillerez également à ce que les conclusions de votre mission viennent traduire sur un plan opérationnel et territorialisé, les objectifs portés par la stratégie nationale logistique « France logistique 2025 », dont les orientations ont été énoncées lors de la conférence du 8 juillet 2015 et qui sera présentée par le gouvernement au cours du 1^{er} semestre 2016.

Enfin, je souhaite que vous contribuiez à préciser la vision à plus long terme du développement économique et logistique de la place portuaire du nord de la France et de son hinterland, de façon à préparer les organisations et investissements qui prendront le relais des réalisations actuelles dès après 2020, dans le cadre de la prochaine génération de contractualisation.

Vous bénéficierez pour cela de l'appui des services du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ainsi que des établissements publics de l'Etat (Grand Port Maritime, groupe SNCF, VNF). Vous bénéficierez également du soutien d'un membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Vous veillerez à partager le diagnostic et vos propositions avec les deux autres missions engagées parallèlement sur le devenir des Ports du Havre et de Rouen en lien avec l'axe Seine et du Port de Marseille en lien avec l'axe Rhône-Saône.

.../...

Vous rendrez compte régulièrement de l'avancement de votre travail à M. Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche. J'attends les conclusions de votre mission et vos préconisations pour le mois de juin 2016, avec remise d'un rapport intermédiaire en mars afin d'éclairer les travaux du prochain Conseil Stratégique de l'Attractivité, qui se tiendra le 22 mars à l'Elysée.

Un décret vous nommera, en application des dispositions de l'article L.O. 297 du code électoral, en mission auprès de Monsieur Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche. Vous réaliserez conjointement cette mission avec Monsieur René VANDIERENDONCK, Sénateur.

Je vous prie de croire, Monsieur le Sénateur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Manuel VALLS

Le Premier Ministre

- 1 4 3 / 1 6 / SG

Paris, le 29 JAN. 2016

Monsieur le Sénateur,

Le port de Dunkerque, en complémentarité avec celui de Calais dédié au trafic transmanche, est la principale porte d'entrée maritime pour le nord de notre pays. Il est en concurrence forte avec les ports belges et hollandais. Le développement de ce grand port est un enjeu essentiel pour l'économie de notre pays et l'un des piliers de la stratégie nationale portuaire de mai 2013. L'ambition du gouvernement est de renforcer l'attractivité de cette place portuaire et ses connexions afin d'agrandir sa zone d'influence.

La compétitivité et la qualité de service de la place portuaire du nord de la France, notamment par rapport aux ports concurrents d'Europe du nord, ont largement progressé du fait de l'application de la réforme portuaire et des investissements qui l'ont accompagnée. Toutefois, la place souffre encore d'un déficit d'attractivité et de compétitivité qui se traduit dans des volumes traités bien en-deçà de son potentiel. En particulier, ses performances en matière de desserte par les modes massifiés que sont le ferroviaire et le fluvial sont encore insuffisantes sur le trafic de conteneurs. Rien ne peut expliquer que la France, première façade maritime d'Europe, soit durablement un acteur de seconde zone dans le domaine du transport maritime de marchandises.

La perspective de réalisation du Canal Seine-Nord Europe à l'horizon de 10 ans, crée des opportunités et des synergies pour le développement de trafics à destination de la Picardie. Le développement d'autoroutes ferroviaires constituera également un élément positif, de même que le contournement ferroviaire fret de Lille, tout récemment achevé, et que le corridor Mer du Nord / Méditerranée du RTE-T.

La parfaite cohérence des offres de transport massifié est donc un enjeu important. A cet égard des actions ont déjà pu être engagées à travers des démarches conduites dans le cadre de la conférence fret ferroviaire et des réflexions issues de la conférence fret fluviale. Il s'agit maintenant d'approfondir ces actions en les déclinant pour l'arrière-pays du port de Dunkerque de façon la plus opérationnelle possible.

...
Monsieur René VANDIERENDONCK
Sénateur
Sénat
Palais du Luxembourg
15, rue de Vaugirard
75291 PARIS Cedex 06

Dans ce contexte, je souhaite vous confier une mission visant à fédérer le point de vue des acteurs politiques et économiques de la place portuaire du nord de la France et de son hinterland autour d'une vision stratégique de son développement pour les cinq années à venir.

Je souhaite tout d'abord que vous fassiez l'inventaire des freins à lever, et les échéances à respecter, pour permettre aux acteurs des places portuaires Dunkerquoise et Calaisienne et des ports fluviaux de cet espace d'être pleinement compétitifs, notamment dans la perspective de la mise en service du Canal Seine-Nord-Europe, en intégrant les enjeux environnementaux et de développement durable.

Vous étudierez, en particulier, les améliorations nécessaires en termes d'infrastructures et de services offerts, de façon à atteindre une qualité, une diversité et une fiabilité maximales de l'offre de transports massifiés, pour tous les trafics. Vous analyserez les initiatives de nature à constituer les leviers les plus efficaces en ce domaine, tant du côté des chargeurs que des intervenants de la chaîne logistique (transports, intervenants immobiliers, prestations de services). L'expérimentation en cours de la suppression du surcoût à payer par les opérateurs fluviaux via une THC moyennée s'inscrit dans ce cadre. Vous étudierez également les questions relatives aux simplifications administratives, notamment douanières.

Vous analyserez ensuite les conditions à réunir pour une appropriation globale, à toutes les échelles locale et nationale concernées, par les élus et acteurs économiques des territoires, des enjeux du développement des Ports de Dunkerque et de Calais et de leur hinterland.

Vous proposerez les modalités de mise en place d'un conseil de coordination interportuaire à partir du groupement d'intérêt économique Nord Gateway et formulerez des propositions de périmètre géographique pertinent. Ce conseil pourrait constituer un lieu de travail et d'échanges permettant de gagner en cohérence entre les différentes actions menées à l'échelle de l'arrière-pays étendu.

Vous veillerez également à ce que les conclusions de votre mission viennent traduire sur un plan opérationnel et territorialisé, les objectifs portés par la stratégie nationale logistique « France logistique 2025 », dont les orientations ont été énoncées lors de la conférence du 8 juillet 2015 et qui sera présentée par le gouvernement au cours du 1^{er} semestre 2016.

Enfin, je souhaite que vous contribuiez à préciser la vision à plus long terme du développement économique et logistique de la place portuaire du nord de la France et de son hinterland, de façon à préparer les organisations et investissements qui prendront le relais des réalisations actuelles dès après 2020, dans le cadre de la prochaine génération de contractualisation.

Vous bénéficierez pour cela de l'appui des services du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ainsi que des établissements publics de l'Etat (Grand Port Maritime, groupe SNCF, VNF). Vous bénéficierez également du soutien d'un membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Vous veillerez à partager le diagnostic et vos propositions avec les deux autres missions engagées parallèlement sur le devenir des Ports du Havre et de Rouen en lien avec l'axe Seine et du Port de Marseille en lien avec l'axe Rhône-Saône.

.../...

Vous rendrez compte régulièrement de l'avancement de votre travail à M. Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche. J'attends les conclusions de votre mission et vos préconisations pour le mois de juin 2016, avec remise d'un rapport intermédiaire en mars afin d'éclairer les travaux du prochain Conseil Stratégique de l'Attractivité, qui se tiendra le 22 mars à l'Elysée.

Un décret vous nommera, en application des dispositions de l'article L.O. 297 du code électoral, en mission auprès de Monsieur Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche. Vous réaliserez conjointement cette mission avec Monsieur Néhémie BIJONON, Sénateur.

Je vous prie de croire, Monsieur le Sénateur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs,



Manuel VALLS

Annexe 2

Liste des personnes rencontrées en auditions nationales

23 mars 2016

Marc SANDRIN, DGITM/DST/PTF, sous-directeur des ports et du transport fluvial
David ZAMBON, DGITM/DST adjoint

Hervé MARTEL, Président de l'Union des ports de France (UPF)
Bernard MAZUEL, Délégué général de l'Union des ports de France (UPF)

Eric DEBRAUWERE, Président de RegioRail
Jacques CHAUVINEAU, Président d'Objectif OFP
Pierre SARACINO, Directeur du Pôle Ferroviaire de RDT13
Laurent SASAL, Directeur de OFP Sud Ouest
André THINIERES, Délégué général d'Objectif OFP

29 mars

Philippe DURON, Président de Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE)
Louis NEGRE, Coprésident de Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE)
Antoine FREMONT, membre du conseil scientifique de Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE)
Claude GRESSIER, membre du conseil scientifique de Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE)
Pierre VAN CORNEWAL, Délégué général de Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE)

4 avril

Claude CHARDON, CCI Rhône Alpes
Franck DOSNE, Directeur des ports à la CCI Nice-Côte d'Azur
Bertrand DUBOYS-FRESNEY, Président de la CCI Fécamp-Bolbec
Florent DUPRE, Directeur de Port de Villefranche
Alain LEFEVRE, Directeur général de Ports de Lille

19 mai

Didier CHAMOT, Secrétaire général de la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA)
Didier LEANDRI, Président du Comité des armateurs fluviaux (CAF)
Pascal MALBRUNOT, Administrateur de la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA)
Jean-Marc SAMUEL, Trésorier de la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA)

Franck GONSSE, Secrétaire général national de la CFDT/CNTPA

Raoul de PARISOT, Président du Syndicat français de l'industrie cimentière (SFIC)
Gérard LETELLIER, Vice-Président du SFIC
Anne BERNARD-GELY, Déléguée générale du SFIC

Isabelle MULLER, Déléguée générale de l'Union française des industries pétrolières (UFIP)
Bruno GEORGES, Directeur des affaires juridiques et des relations institutionnelles de l'UFIP

Franck TIRAVY, Directeur logistique et Distribution de l'UFIP

Bruno ESTAGNASIE, Responsable Stratégie Logistique et Business Développement de Total
Benoit de SAINT SERNIN Directeur des relations institutionnelles d'ESSO

26 mai

Christophe BUISSON, Président du Syndicat National des Agents Maritimes (SNAM)
Nicolas BARNAUD, Trésorier du syndicat du Syndicat National des Agents Maritimes (SNAM)

Matthieu ROGER, Administrateur du Syndicat National des Agents Maritimes (SNAM)

Michel BERTRAND, Mission Audit Compliance Qualité Sécurité Environnement d'ENGIE et ELENGY

Frédéric GERMAIN, Administrateur salarié d'ENGIE et ELENGY du terminal de Fos

Philippe LEPAGE, Administrateur salarié d'ENGIE et ELENGY

Michel PINET, Membre permanent du CGEDD (Mission CSS portuaires)

Philippe SCHIL, Membre permanent du CGE (Mission CSS portuaires)

M. PLISSON, Président du Groupement national des transports combinés (GNTC)

21 juin

Sylvie CHARLES SNCF Logistics

Paul RIRVAUDEY, Agence des participations de l'Etat

Dorothée STIK, conseillère international, financement, transport et industries culturelles, Cabinet du Ministre de l'Economie

Bruno VINCENT, Agence des participations de l'Etat

28 juin

Jean-Louis GERARD, Sous-directeur des produits agricoles et alimentaires à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF)
Stanislas MARTIN, Chef de service à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF)

Romain DUBOIS, Directeur général adjoint d'Accès au Réseau de SNCF Réseaux

Cyrille JOLIVEL, Stagiaire ENA à SNCF Réseaux

Jean-Pierre ORUS, Chef du Service Développement de l'Offre de SNCF Réseaux

Hélène GUILLEMET, Sous directrice du commerce international à la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI)

Laurence JACLARD, Chargée des relations institutionnelles du Bureau information & communication de la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI)

Claude LE COZ, Chef du bureau de la politique du dédouanement à la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI)

29 juin

Jean-Michel THILLIER, Chef de service, adjoint à la Directrice générale des douanes et droits indirects (DGDDI)

Laurence JACLARD, Chargée des relations institutionnelles du Bureau information & communication de la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI)

29 juin

Laurent DELAPORTE, Secrétaire général de la Fédération nationale des ports et docks CGT du GPMH

Johann FORTIER, Secrétaire général dockers du Havre

Ludovic GEFFRE, Secrétaire général dockers la Rochelle

Tony HAUTBOIS, Secrétaire général national de la Fédération nationale des ports et docks CGT

Ludovic LOMIN, Secrétaire général dockers de Marseille

Fabrice LOTTIN, Secrétaire général de la Fédération nationale des ports et docks CGT du GPMR

Laurent PASTOR, Secrétaire général dockers Fos

Anthony TETARD, Secrétaire général national adjoint de la Fédération nationale des ports et docks CGT

Christian De TINGUY, Président de l'Union des industries de la manutention (UNIM), Directeur Général du groupe TN

Stéphane COURCOUX, Directeur général de Bolloré Ports France

Xavier GALBRUN, Délégué Général de l'Union des industries de la manutention (UNIM)

Anne MALIVOIR, Déléguée Générale du SEMFOS Marseille

Christophe PIETRI, Directeur des ressources humaines de Sea-Invest France

6 juillet

Eric BERNER, Sous-direction des entreprises de services et des professions libérales

Direction générale des entreprises, Ministère de l'Economie

Vincent CHIP, Chef du bureau des Transports, Direction du Budget

Annexe 3

Liste des personnes rencontrées pour les auditions de l'axe Nord

29 mars 2016

Stéphane SAINT-ANDRE, Président de Voies Navigables de France (VNF)
Marc PAPINUTTI, Directeur général de VNF
Benoit ROCHER, Directeur territorial Nord-Pas-de-Calais de VNF

30 mars 2016

Michel DELEBARRE, Sénateur du Nord
Rémi PAUVROS, Député du Nord

7 et 8 avril 2016 – Organisation de tables rondes avec les acteurs institutionnels et économiques à Lille

Table ronde services de l'Etat

Jean-François CORDET, Préfet de la région Hauts-de-France
Pierre CLAVREUIL, Secrétaire général pour les affaires régionales auprès du Préfet de région Hauts-de-France
Xavier-Yves VALERE, Chargé de mission au SGAR
Des représentants de la DDTM et de la DREAL

Table ronde acteurs consulaires et représentants entreprises

Francis ALDEBERT, Président CCI Grand Hainaut
Philippe DELAHOUSSSE, Président CCI Côte d'Opale
Philippe HOURDAIN, Président CCI Grand Lille
Edouard MAGNAVAL, Président CCI Artois

Alain LEFEBVRE, Directeur des Ports de Lille
Gautier HOTTE, CCI Grand Hainaut
Philippe RIGAUD, Directeur de l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux - membre du CESER

Table ronde sur le fluvial

François BOURRIOT, Comité des armateurs fluviaux
Gilbert BREDEL, Managing director - Contargo North France
Rani CHARIFI, Direction des études CCI Région Nord de France
Christian DECOCQ, GERIF Groupement d'entreprises régionales d'intérêt fluvial
Sébastien DELQUIGNIES, Delquignies Logistique
Sylvie DUCHASSAING, Direction des études CCI région Nord de France
Guy ERAT, DANSER France
Michel GERARD, Responsable du service Aménagement et promotion du territoire - CCI Artois
Gautier HOTTE, Chef de projet logistique CCI Grand Hainaut
Benoit MOREAUX, GERENA
Christine MOREL, Directrice générale déléguée CFNR Transport SAS
Tapio POTEAU, Responsable des études, Direction des études - CCI Région Nord de France
Sabine VAN HONACKER, VNF Nord-Pas-de-Calais

Table ronde sur le ferroviaire

Christophe BARTHOLEYNS, CCI Grand Lille
Benoit BREUX, Direction des études, CCI Région Nord de France
Silvio BOCCI, Castorama
Vincent BOULANGER, DB Schenker
Sylvain CABARET, SNCF Logistics
Laurent DESPREZ, Euralogistics
Dominique DRAPIER, AFPI
Anne Valérie DUFOUR, Plate-forme Delta 3
Guy JOIGNEAU, Pôle de compétitivité I Trans
Didier LEBRUN, LDCT
Kevin PERERA, Railenium
François SOULET de BRUGIERE, Adeos Leroy Merlin

11 avril – Visite et auditions au Grand Port Maritime de Dunkerque

Philippe BERTONECHE, Président du Syndicat Professionnel des Entrepreneurs Maritimes - Président du Musée Portuaire
Gilbert BREDEL, Président chez Contargo North France SAS
Laurent BUE, Vice-Président du groupe coopératif agricole Advitam
Jean-Pierre DECOOL, Député du Nord
Bob DERKS, Directeur général du site Arno Dunkerque
Jean-Yves FREMONT, adjoint au Maire de Dunkerque en charge des questions portuaires
Christian HUTIN, Député du Nord
Yves LALAUT, Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement du GPM de Dunkerque
Jean-Charles LE GALL, Président de l'Union maritime commerciale du Port de Dunkerque
Laurent PERRETTE, Responsable affaires publiques au sein du groupe Tereos
Jean-Marc PUISSESSEAU, PDG de la Société d'Exploitation des Ports du Détrict - Président du conseil portuaire Calais-Boulogne
Stéphane RAISON, Président du Directoire du GPM de Dunkerque
Joël RATEL, Directeur Nord Céréales
Vincent STOQUART, Directeur de Total à Dunkerque
Patrice VERGRIETE, Maire de Dunkerque - Président de la communauté urbaine de Dunkerque

12 avril – Déplacement Port d'Anvers, Canal Albert et Bruxelles

Xavier BERTRAND, Président de la Région Hauts de France
Jean-Pierre DECOOL, Député du Nord
Daniel DESCHODT, Directeur commercial GPM Dunkerque
Franck DHERSIN, Président de la commission transports Région Hauts-de-France
Franck GONSSE, Secrétaire général national de la CFDT/CNTPA
Dominique LAMMIN, Responsable des relations publiques GPM Dunkerque
Perrine LAVELLE, Ingénieur Projets Europe VNF
Michel PINET, CGEDD
Stéphane RAISON, Président du Directoire du GPM de Dunkerque
Philippe SCHIL, CGE
Patrice VERGRIETE, Maire de Dunkerque - Président de la communauté urbaine de Dunkerque

Nicolas BOUR, Directeur des liaisons européennes et de l'innovation chez VNF

Joel BIJNENS, Responsable du département commercial et président de l'office de promotion de la navigation intérieure en Flandre
David HUYBRECHTS, Business Unit Manager BCTN Group of Inland Terminals
Misla TESSENS, Business Development Manager BCTN Group of Inland Terminals
Paula PALMANS, Responsable du département personnel et communication - de Scheepvaart
Kurt VAN DONINK, PDG Nike Logistics Europe
Chris VAN SCHEPDAEL, Responsable des dossiers Européens - Waterwegen en Zeekanaal

13 avril – Rencontre avec les autorités belges

Claude-France ARNOULD, Ambassadeur de France en Belgique
Chloee FOYER, deuxième conseiller à l'ambassade de France en Belgique
Christiane NUISSIER, attachée économique à l'ambassade de France en Belgique

Reginald LOYEN, Department of mobility and Public Works, Government of Flanders
Geert VAN CAPPELLEN, Director Flanders International Technical Agency

23 mai – Visite et auditions au Port de Calais

Natacha BOUCHART, Maire de Calais, Vice-Présidente de la Région Hauts de France en charge des ports, de la mer et du littoral
Cyrielle DECHERF, Collaboratrice de Mme Natacha BOUCHART
Jean-Marc PUISSESSUAU, PDG de la Société d'Exploitation des Ports du Détrict - Président du conseil portuaire Calais-Boulogne
Jean-Michel ROUSSEL, Directeur Sureté - Société d'Exploitation des Ports du Détrict

23 mai – Auditions à Lille

Xavier BERTRAND, Président de la Région Hauts-de-France
Valérie LETARD, 1ère Vice-Présidente de la Région Hauts-de-France, en charge des solidarités avec les territoires, du contrat de plan État-Région, des Fonds structurels européens et de l'aménagement du territoire
Vincent RICHEZ, Cabinet du Président de Région Hauts de France

Marc-Philippe DAUBRESSE, Député du Nord, Vice-Président de la Métropole européenne de Lille en charge de l'aménagement du territoire, de la stratégie d'urbanisme et de l'urbanisme réglementaire, Président de l'agence d'urbanisme de Lille
Olivier KAKOL, Conseiller du Président de l'agence d'urbanisme de Lille

Philippe VASSEUR, Président de la Chambre de commerce de Région Nord Pas de Calais
Benoit BREUX, Direction des études, CCI Région Nord de France

26 mai

Marie-Françoise BECHTEL, Députée de l'Aisne

Jacques GOUNON, Président d'Eurotunnel

29 mai

Eric ETIENNE, Sous-préfet de Dunkerque

Franck GONSSE, Secrétaire Général National de la CNTPA

29 juin

Jean-Michel THILLIER, Chef de service, adjoint à la Directrice générale des douanes et droits indirects (DGDDI)

Laurence JACLARD, Chargée des relations institutionnelles du Bureau information & communication de la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI)

7 juillet – Déplacement sur les projets de plates-formes se situant sur le tracé du Canal Seine Nord Europe

Jean-Bernard BAYARD, Président de la Chambre d'agriculture de région Nord Pas de Calais
Christophe BUISSET, Président de la Chambre d'agriculture de région Hauts de France

Dominique CAMUS, Vice-Président de la Communauté de communes de Haute-Somme
Philippe CHEVAL, Président du Syndicat mixte du Pays Santerre Haute Somme, Président de la Communauté de communes de Haute-Picardie

Jean-Jacques COTTEL, Député du Pas de Calais

Maryse FAGOT, Conseillère régionale des Hauts-de-France

Pierre GEORGET, Président de la Communauté de communes OSARTIS-MARQUION

Eric LEGRAND, Président de la Communauté de communes du Pays Hamois

Philippe LEDENT, Adjoint au maire de Nesle

Jacques PETIT, Maire de Marquion

Françoise RAGUENAU, Vice-Présidente de la Communauté de communes du Pays Hamois

Philippe RAPPENEAU, Vice-président de la Région Hauts de France délégué au développement durable, à la troisième révolution industrielle (TRI) et à la transition énergétique de la région, Président de la Communauté urbaine d'Arras

José RIOJA, Maire de Nesle

André SALOME, Président de la Communauté de communes du Pays Neslois

Philippe VARLET, Vice-Président du Conseil départemental de la Somme

François-Xavier VILLAIN, Député-Maire de Cambrai

Xavier CZERWINSKI, Secrétaire général adjoint de la Préfecture du Pas de Calais

Jacques DE VILLENEUVE, Président délégué de NORIA P

Didier FRANCOIS, NORIA P

Dominique BONNAUD, Directeur du Syndicat mixte du Pays Santerre Haute-Somme

Stéphane COMBLE, Directeur du Développement Économique et de l'Emploi, Communauté de Communes OSARTIS-MARQUION

Lionel CRUTEL, Directeur de cabinet de Philippe RAPENEAU - Communauté urbaine d'Arras

Béatrice DAUDRE, Directrice de la Communauté de communes de Haute-Picardie

Stéphane GENETE, Directeur de la Communauté de communes de Haute-Somme

Matthieu JAMET, Chargé de mission Développement économique du Syndicat mixte du Pays Santerre Haute Somme

Bernard SANDRAS, Directeur de l'Office de tourisme de Haute-Somme

Cyril TOUTAIN, Originis

Nicolas BOUR, Directeur des liaisons européennes et de l'innovation à VNF

Quentin HODARA, VNF - Equipe de préfiguration de la société de projet du Canal Seine Nord Europe

Eric VACHET, VNF - Unité territoriale Seine Nord

Philippe KUC, VNF - Unité territoriale Seine Nord

Contributions écrites

Damien CASTELAIN, Président de la Métropole européenne de Lille

Frédéric CUVILLIER, Député-Maire de Boulogne-sur-Mer

Annexe 4

Glossaire

Cabotage ou Short-sea shipping : « Par transport maritime à courte distance, on entend l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ceux-ci et d'autres ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe. Le transport maritime à courte distance recouvre à la fois les activités de transport maritime nationales et internationales, le long des côtes et au départ et à destination des îles, des fleuves et des lacs. Il comprend également les services de transport maritime entre les États membres de l'Union et la Norvège, l'Islande et les États riverains de la mer Baltique, de la mer Noire et de la mer Méditerranée. » (Source : *commission européenne*)

CCS : cargo community system - Outil communautaire dans lequel les différentes professions concernées par les différentes étapes du cheminement des marchandises (de l'annonce du navire à la sortie du port et au dédouanement pour le sens import) renseignent les données nécessaires (source : *rapport CGE / CGDD sur les « systèmes d'information portuaires : crise et opportunités »*)

EVP : équivalent vingt pieds ou EVP (en anglais, twenty-foot equivalent unit : TEU) est une unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire.

PCS : Port Community System - La plupart des grands ports disposent de systèmes pour l'échange d'informations entre les clients, les administrations douanières nationales et d'autres autorités. Les systèmes portuaires intégrés sont une forme de guichet unique pour le commerce, et sont similaires aux systèmes aéroportuaires intégrés.

L'Association européenne des systèmes portuaires intégrés (EPCSA) définit le système portuaire intégré comme étant une plate-forme électronique neutre et ouverte permettant l'échange intelligent et sécurisé des renseignements entre les acteurs publics et privés afin d'améliorer la position concurrentielle des communautés portuaires. Un système portuaire intégré optimise, gère et automatise les processus logistiques efficaces à travers une seule présentation des données, en assurant la connexion des chaînes de transport et de la logistique.

Ro/Ro (Roll on / roll off) : Technique de transport combiné permettant à un véhicule routier d'embarquer à bord d'un navire spécialement conçu pour ce genre de fret.

THC : Terminal Handling Charges - Charge figurant dans les cotations et correspondant aux services de manutention fournis lors des opérations de chargement et déchargement sur les terminaux portuaires et aéroportuaires.

Les coûts de déchargement et de chargement (THC) sur les ports maritimes français sont supérieurs de 25 € par conteneur par rapport aux prix affichés pour un transfert vers le mode routier. Cette problématique fait l'objet d'une expérimentation au niveau du Grand Port Maritime de Dunkerque restant encore à confirmer. Dans le cadre de

cette expérimentation, la THC est négociée et équivalente quel que soit le mode de transport emprunté sur cette plateforme, comme cela est le cas dans les ports belges ou néerlandais.

Zone ARA : Zone Anvers-Rotterdam-Amsterdam

Juillet 2016