



Etat d'avancement des réflexions en matière de valorisation économique des opportunités portuaires et logistiques à l'échelle de l'axe Nord

PIVER Plateforme d'Information et de Valorisation des Etudes en Région

Rencontre territoriale du littoral des Hauts-de-France - 1^{er} mars 2022

À l'échelle de l'axe Nord ...

Une région au cœur du range nord européen et de la dorsale économique européenne

Une situation de carrefour à la croisée de plusieurs routes logistiques

- Maritime : Manche / Mer du Nord
- Terrestre : à la croisée des flux nord-sud et est-ouest européens

Un positionnement stratégique au sein des corridors européens

- ☞ disposant des conditions géographiques et d'infrastructures routières, fluviales maritimes nécessaires à son rebond

Un contexte hyper-concurrentiel

- ☞ des ports fortement concurrencés par la performance des modèles économiques et logistiques des ports du range nord



« L'axe Nord : une grande alliance au cœur d'un marché de 80 millions d'habitants »

CIMER 2018 :

Mesure 6 : Elaboration d'une nouvelle stratégie nationale logistique et portuaire partagée entre l'Etat, les régions et les acteurs économiques

Objectif : « *que les ports soient pleinement au service de la stratégie industrielle de la France et s'inscrivent au cœur des flux économiques et logistiques mondiaux* »

(...) développer une coordination entre les grands ports, les ports maritimes et décentralisés et les axes fluviaux

Mesure 8 : Le système portuaire des Hauts-de-France

« (...) un conseil de coordination interportuaire est constitué, au côté de l'association Norlink, pour construire une véritable alliance institutionnelle et commerciale »

- Une alliance public / privé
- un maillage de ports et plateformes intérieures
- une volonté de coopération = STRATEGIE D'AXE

L'axe Nord – une feuille de route à 5 ans au service d'une ambition partagée pour répondre aux enjeux portuaires et logistiques actuels

Accélérer les transitions écologique, énergétique et numérique

Renforcer la compétitivité du système logistique au sein du nord-ouest européen

Renforcer la compétitivité des solutions multimodales : l'ambition pour 2030 =

- doubler le fret fluvial
- quadrupler le transport combiné ferroviaire en HdF
- réguler le transit routier international de 300 000 PL/an en métropole lilloise
- localiser 85 000 emplois en transport et logistique contre 75 600 aujourd'hui

La stratégie d'axe Nord s'inscrit dans les stratégies nationale et européenne

Stratégie nationale portuaire, Stratégie nationale ferroviaire, Loi Climat et résilience

Relocalisation industrielle, Green Deal...

- ...



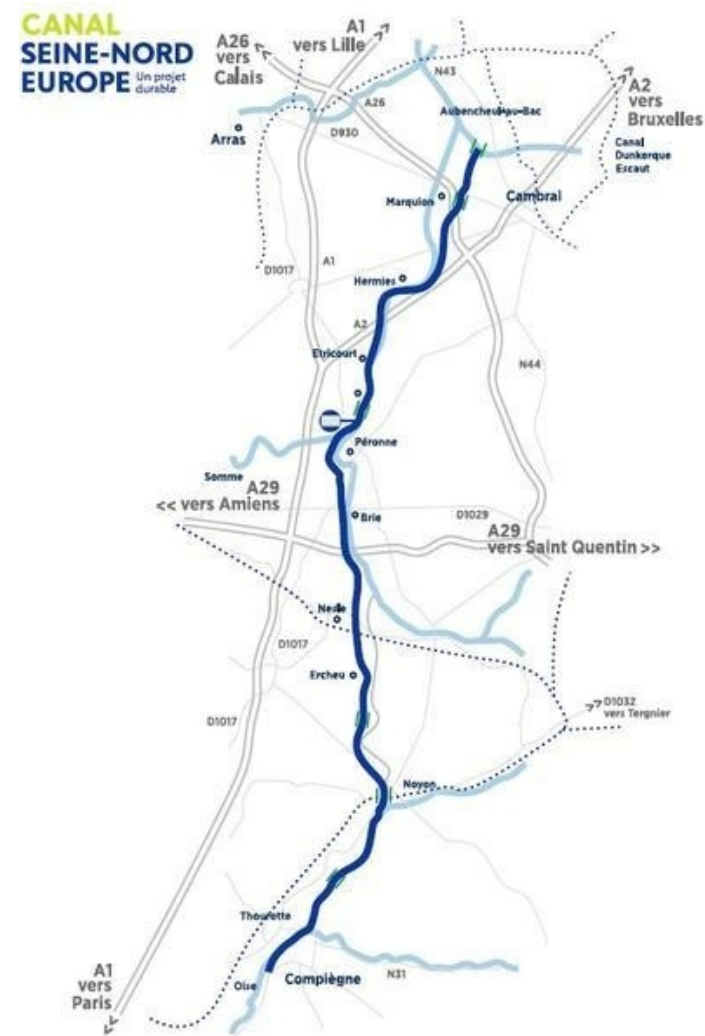
L'axe Nord – les perspectives de développement (1/2)

L'arrivée du Canal Seine Nord Europe :

- Développer des plateformes multimodales structurantes et améliorer les réseaux par une politique d'infrastructures et de services (cf étude des besoins en matière de fret ferroviaire à horizon 2030 en HdF)
- Élaborer une stratégie interrégionale de transport combiné au service de l'économie portuaire et logistique (Seine Grand Paris/HdF/Grand Est) et industrielle (relocalisations)
- S'appuyer sur une stratégie foncière partagée avec les territoires (cf. étude engagée avec le réseau des agences d'urbanisme pour la réalisation d'une cartographie logistique)

La reconquête des flux et l'élargissement de l'hinterland des ports :

- Capter les flux en lien avec les filières économiques et l'ensemble des acteurs du transport et logistique (cf démarche intercérales avec les 2 autres délégations d'axes)
- Reconquérir des parts de marché captés par les ports belges et néerlandais / Développer de nouveaux marchés / nouvelles lignes (cf Etat des lieux des flux internationaux de transport de marchandises en HdF; Etude « short sea » et « Valorisation des flux de transit »)



L'axe Nord – les perspectives de développement (2/2)

Le Brexit comme opportunité pour s'affirmer comme leader européen du transmanche (positionnement géographique exceptionnel dans le Détroit)

- une frontière numérique et physique performante : fluide / fiable / sécurisée / compétitive avec des acteurs publics et privés qui s'organisent ensemble pour optimiser l'avantage géographique
- soutenue par des infrastructures (autoroutes ferroviaires...) et des outils



Des études et réflexions menées par Norlink et/ou la Délégation générale au développement de l'axe Nord

Des études stratégiques et opérationnelles :

- Etat des lieux de flux internationaux alimentant ou transitant par les Hauts-de-France
- Etude des besoins fret ferroviaire à l'horizon 2030 et mise en adéquation des réseaux d'infrastructure
- Etude de valorisation économique des flux de transit dans les Hauts-de-France
- Etude d'opportunité des marchés « short sea » dans les Hauts-de-France »
- Identification des fonciers bord à canal ou connecté au réseau ferré dans les Hauts-de-France
- Réflexion sur les carburations alternatives dans les transports massifiés
- Guide des services et des plateformes multimodales Hauts-de-France



Focus sur 2 études :

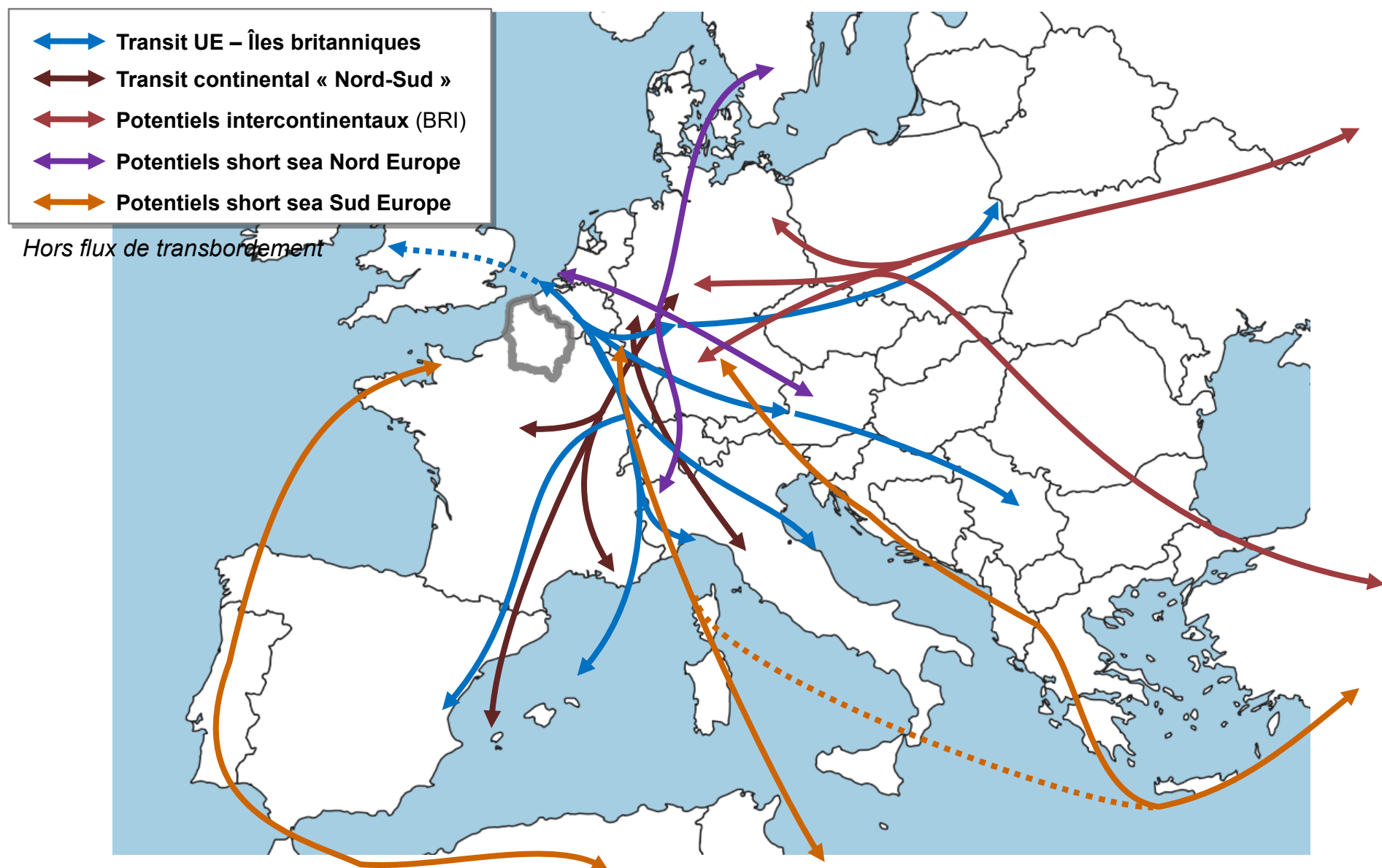
Etudes sur les opportunités short sea pour les ports maritimes et valorisation des flux de transit

Etude sur le foncier logistique bord à canal ou connecté au réseau ferré dans les Hauts-de-France

Etudes sur les opportunités *short sea* pour les ports maritimes et valorisation des flux de transit

- Identifier les opportunités de marché potentiels en matière de short-sea pour l'ensemble des ports maritimes des Hauts-de-France et identifier les actions à mener pour le développement de ces services.
- Identifier les actions permettant de valoriser les flux transitant dans les Hauts-de-France pour mettre en place « un Duisburg Hauts-de France » et/ou promouvoir plusieurs sites en réseau.

Cinq grandes familles de flux composent transits actuels et potentiels



Chiffres clés des flux en transit par les Hauts-de-France

Les Hauts-de-France, carrefour
logistique européen

**Près de 90 millions de tonnes de
marchandises** transitent chaque année par les
Hauts-de-France

Flux UE – R-U + Irl. :
**45 millions de
tonnes**

Flux continentaux :
44 millions de tonnes

Part modale du rail dans les trafics de transit :
≈ 6% des tonnes-km
estimation Mission Norlink Fer 2020

Part modale du fluvial dans les trafics de
transit :

**≈ 2% des tonnes-km
+ 10 à 15 millions de tonnes**

légitimement être captés parmi les quelques 120
millions de tonnes traitées au global par les ports
européens



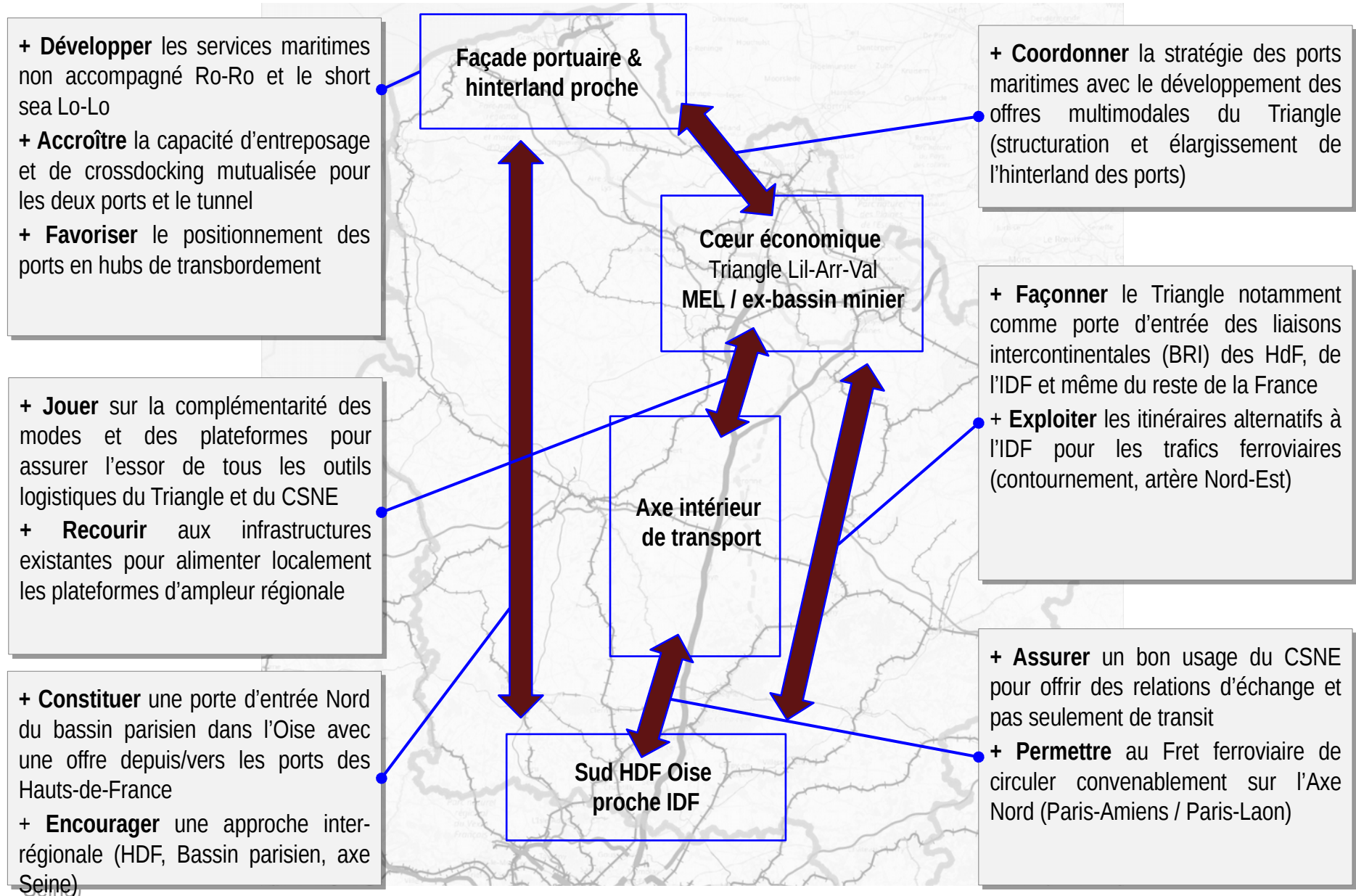
Des situations et enjeux différenciés selon chaque type de flux

	Transit UE – Îles britanniques	Transit continental « Nord-Sud »	Potentiels inter-continentaux (Route de la Soie)	Potentiels short-sea Nord Europe	Potentiels short-sea Sud Europe	Potentiels transbordement de conteneurs
	Enjeu transverse : massifier les trafics, notamment via du report (modes ferroviaire et fluvial)					
POSTURE / STRATÉGIE	Défensive	Alternative	Opportune	Offensive	Offensive	Offensive
ENJEUX MACRO	Conforter le rang du Détroit & étendre l'hinterland de la façade portuaire des HDF	Enclencher du report modal depuis la route en basculant à partir de hubs intérieurs bien placés	Saisir l'opportunité de l'essor de la BRI : connectivité logistique et captation de flux	Capter/détourner des trafics connexes Développer et assumer la fonction d'arrière port du Range Nord ?	Capter/détourner des trafics connexes Capter la croissance des flux Med – Nord + Équilibre des flux	Capter/détourner des trafics connexes Capter la valeur de flux intercontinentaux
POTENTIELS ANNUELS ESTIMÉS	45 millions de tonnes <i>Trafic ports Détroit+Tunnel</i>	44 millions de tonnes <i>Trafics terrestres</i>	< 1 million de tonnes <i>Trafics ferroviaires</i>	55 Mt îles britanniques 40 Mt Russie+Finlande+Suède <i>Trafics ports Benelux + France (hors HdF)</i>	~ 25 Mt Turquie +Péninsule ib. <i>Trafics ports Benelux + France (hors HdF)</i>	~ 60 à 100 millions de tonnes <i>Trafics transbo. ports Benelux+France+All.</i>
DYNAMIQUES PASSÉES	 Croissance continue	 Croissance continue	 Croissance récente	 Croissance continue	 Croissance récente	 Croissance continue
TRAJECTOIRES PRESENTIÉS	 Érosion	 Poursuite modérée	 Poursuite soutenue annoncée	 Poursuite modérée	 Poursuite modérée	 Stabilité ?

* BRI : Belt & Road initiative – Nouvelles routes de la soie portées par le PCC (Chine)

Traités dans le cadre de la mission short sea

Vers une articulation des territoires au sein d'une stratégie logistique d'axe ?



Etude sur le foncier logistique bord à canal ou connecté au réseau ferré dans les Hauts-de-France

Une commande gouvernementale faisant suite au rapport Hémard-Daher (septembre 2019) => préconise à l'échelle de l'axe la mise en place d'une organisation de la gouvernance logistique adaptée à ses spécificités

Une ambition : définir un cadre de référence et bâtir une vision partagée avec les collectivités et le monde économique

- Cohérente à l'échelle des Hauts-de-France
- Résolument tournée vers le report modal
- En adéquation avec :
 - les projets de territoire et en cohérence avec les objectifs du SRADDET
 - avec la réalité économique
 - avec les objectifs de décarbonation du transport de marchandises et au regard des flux
 - avec l'enjeu de maîtrise des consommations foncières

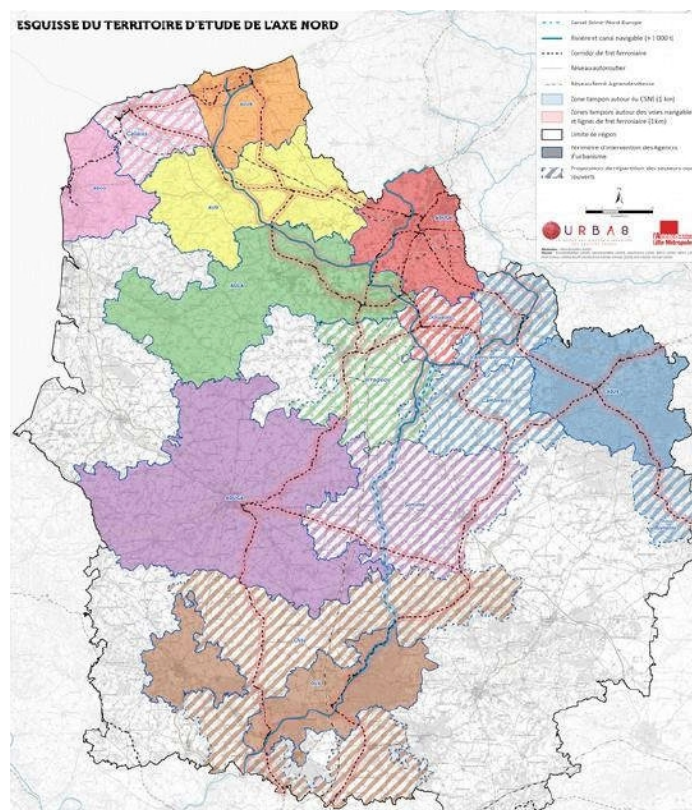
Un travail de construction d'une stratégie foncière à l'échelle de l'axe

- 1ère étape : une cartographie du foncier logistique bord à voie d'eau et bord à voie ferrée (axes principaux)
- 2e étape : échanger avec les collectivités pour identifier des stratégies foncières au service d'une logistique massifiée à intégrer dans leurs projets de territoires
- 3e étape : recueillir les besoins des acteurs économiques

Cette ultime étape permettra de mettre en exergue le foncier disponible répondant aux besoins des filières et des territoires à l'horizon 2030.

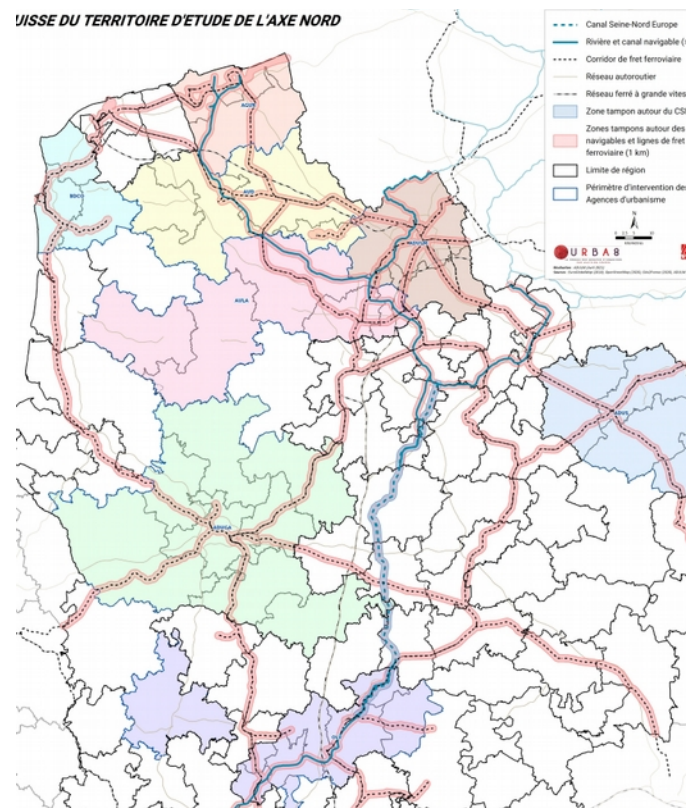


Périmètre de l'étude



Convention 1

- Une cartographie en 2 étapes : décembre 2020 / juin 2021 identification et caractérisation du foncier logistique
- Base de données qualifiée et homogène / diagnostic territorialisé



Convention 2

- Intégration de nouveaux corridors
- Analyse technique de l'offre foncière : identification des sites à enjeux à l'échelon régional (croisant analyse des flux/ expression des territoires / expression filières économiques)
- - création d'un outil interactif

Premiers éléments d'analyse territoriale

Données consolidées au niveau régional : en cours d'achèvement/à faire

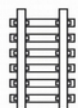
- Nombre et taille des ZAE
- Nature de l'activité dominante à l'échelle de la ZAE
- État réel de la connexion eau et fer
- Connexion au réseau routier (méthodologie à définir)
- État apparent de la vacance foncière (informations à consolider)
- Etat des contraintes environnementales/technologiques
- Concertation/validation avec les DDT(M)
- Insertion dans le tissu urbain



Premiers éléments d'analyse territoriale (au 09/07/2021)

298 zones d'activité économique recensées
29 695 ha

CONNEXION AU RESEAU FERRE



123 ZAE embranchées fer
soit 41%

64 ZAE possèdent un ITE actif
soit 21%

12 ZAE possèdent un ITE inactif en bon état
soit 4%

22 ZAE possèdent un ITE inactif en mauvais état
soit 7%

24 ZAE possèdent un ITE inactif inutilisable
soit 8%

CONNEXION A LA VOIE D'EAU

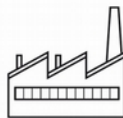


89 ZAE directement bord à voie d'eau
soit 30%

60 ZAE possèdent un site de transbordement actif
soit 20%

7 ZAE possèdent un site de transbordement inactif
soit 2%

TYPOLOGIE D'ACTIVITE

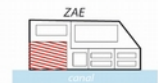


152 ZAE à dominante industrielle
soit 51%



35 ZAE à dominante logistique
soit 11%

VACANCE FONCIERE



44 ZAE disposant d'une vacance foncière de grande superficie (> à 20 ha)
soit 14%

127 ZAE disposant d'une vacance foncière de moyenne ou faible superficie (> à 20 ha)
soit 42%

127 ZAE ne disposant d'aucune vacance foncière
soit 42%

Premiers éléments d'analyse territoriale (au 09/07/2021)

CONNEXION VOIE D'EAU + FER



46 ZAE directement bord à voie d'eau (avec ou sans quai) ET
embranchée fer (en prenant en compte ITE en mauvais état)
soit 15%

29 ZAE possèdent un site de transbordement actif
ou inactif ET un ITE actif ou inactif en bon état
soit 10%

23 ZAE possèdent un site de transbordement actif ET un
ITE actif
soit 8%

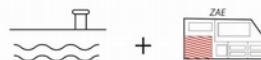
CONNEXION VOIE D'EAU + FER + VACANCE FONCIERE



5 ZAE possèdent un site de transbordement actif + un ITE actif
ou inactif en bon état + une vacance de grande superficie
soit 2%

10 ZAE possèdent un site de transbordement actif + un ITE actif
ou inactif en bon état + une vacance de faible superficie
soit 3%

CONNEXION VOIE D'EAU + VACANCE FONCIERE



51 ZAE sont bord à voie d'eau ET possèdent une vacance foncière
de petite ou grande superficie
soit 17%

30 ZAE possèdent un site de transbordement ET une vacance
foncière de petite ou grande superficie
soit 10%

CONNEXION FER + VACANCE FONCIERE



42 ZAE possèdent un ITE actif ou inactif en bon état ET une vacance
foncière de petite ou grande superficie
soit 14%

Premiers éléments d'analyse territoriale par zones (au 09/07/2021)

Au regard du foncier identifié 5 grandes zones de concentration / géographie fonctionnelle apparaissent :

- Littoral et lien à l'hinterland
- Métropole et Bassin Minier proche
- Escaut / Hainaut
- Vallée de l'Oise
- Somme et nord de l'Aisne



53 ZAE, soit 18 % du total des ZAE recensées
9821 ha, soit 33 % de la superficie totale des ZAE recensées

 26 ZAE à dominante industrielle (1 ZAE sur 2 est à dominante industrielle)
↳ dont 6 ZAE avec ITE inactifs (inutilisables ou mauvais état)

 5 ZAE avec vacance foncière de grande superficie
↳ dont 1 embranchée fer et eau
dont 1 avec ITE actif
dont 2 avec quai actif

29 ZAE, soit 10 % du total des ZAE recensées
2807 ha, soit 9 % de la superficie totale des ZAE recensées

 21 ZAE à dominante industrielle (72 % des ZAE du secteur)
↳ dont 8 avec un ITE inactif (bon, mauvais ou inutilisable)

 8 ZAE avec vacance foncière de grande superficie,
↳ dont 1 avec embranchement actif fer et eau
dont 1 avec ITE actif

145 ZAE, soit 50 % du total des ZAE recensées
9997 ha, soit 33 % de la superficie totale des ZAE recensées

 64 ZAE à dominante industrielle
21 ZAE à dominante logistique (soit 54 % des ZAE à dominante logistique recensées à l'échelle régionale)
↳ dont 3 avec embranchement fer et eau actif (plateformes portuaires)
dont 1 avec quai actif

 17 ZAE avec vacance foncière de grande superficie, surtout concentré sur le bassin minier
↳ dont 2 avec un quai actif

31 ZAE, soit 10 % du total des ZAE recensées
3459 ha, soit 12 % de la superficie totale des ZAE recensées

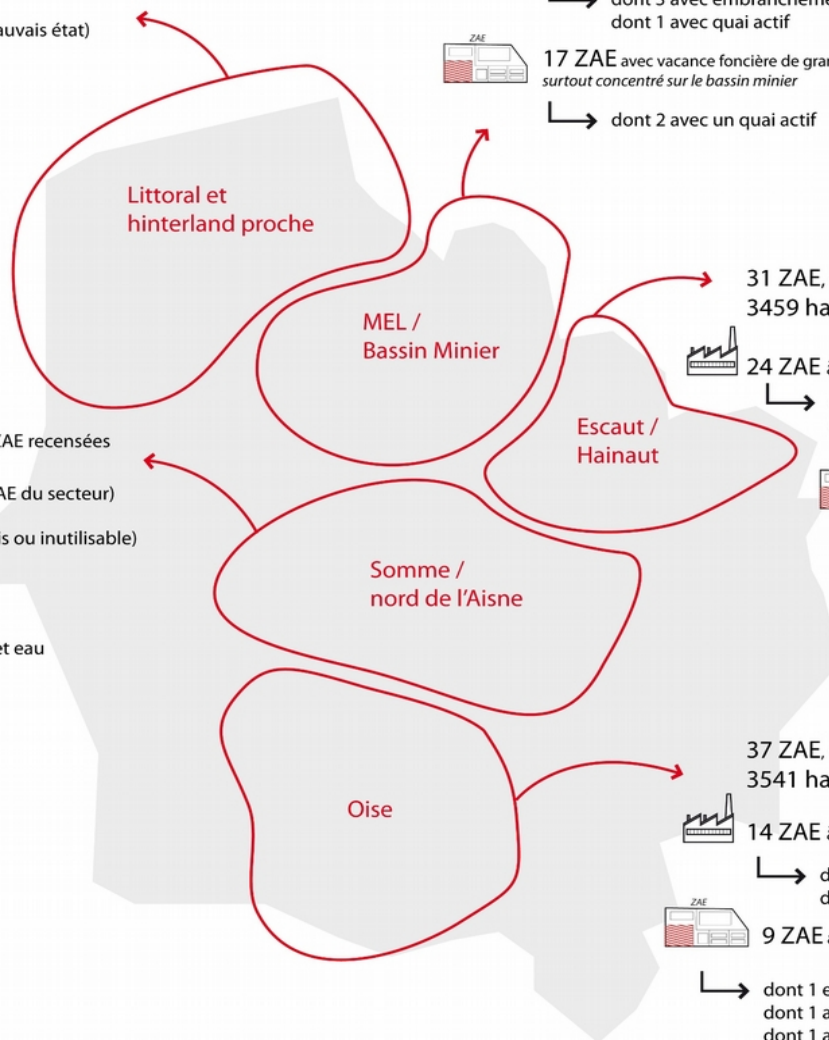
 24 ZAE à dominante industrielle (77 % des ZAE du secteur)
↳ dont 11 avec un ITE actif
dont 6 avec un ITE inactif (bon, mauvais ou inutilisable)

 7 ZAE avec vacance foncière de grande superficie
↳ dont 2 embranchées fer et eau
dont 1 avec ITE actif

37 ZAE, soit 12 % du total des ZAE recensées
3541 ha, soit 12 % de la superficie totale des ZAE recensées

 14 ZAE à dominante industrielle (38 % des ZAE du secteur)
↳ dont 3 avec un quai inactif
dont 4 avec ITE inactif (bon, mauvais ou inutilisable)

 9 ZAE avec vacance foncière de grande superficie
↳ dont 1 embranchée fer et eau
dont 1 avec ITE actif
dont 1 avec un quai actif



Premiers éléments d'analyse territoriale par zones (au 09/07/2021)

Zoom sur le littoral avec l'AGUR ...



Merci pour votre attention

Des études et réflexions d'ores et déjà menées par Norlink et/ou la Délégation générale au développement de l'axe Nord (1/2)

- **Etat des lieux de flux internationaux alimentant ou transitant par les Hauts-de-France**

Pilote : Norlink

Auteur : Mensia conseil

Objet : Identification par volume et nature, les flux internationaux alimentant et / ou transitant par les Hauts-de-France

Date : Septembre 2020

- **Etude des besoins fret ferroviaire à l'horizon 2030 et mise en adéquation des réseaux d'infrastructure**

Pilotes : Norlink / SNCF Réseau

Auteur : Mensia conseil

Objets : Evaluation des besoins fret ferroviaire 2030 - Identification des points noirs en matière d'infrastructure pour répondre à ces besoins fret ferroviaire

Date : Novembre 2020

- **Etude de valorisation économique des flux de transit dans les Hauts-de-France**

Pilotes : Norlink / Délégation Axe Nord

Auteur : Mensia conseil

Objet : Construction d'une stratégie de valorisation économique des 90 millions de tonnes transitant par les Hauts-de-France

Date : Décembre 2021

- **Etude d'opportunité des marchés « short sea » dans les Hauts-de-France »**

Pilotes : Norlink / Délégation Axe Nord

Auteur : Mensia conseil

Objet : Construction d'une stratégie visant à développer les trafics « short sea » sur les plateformes maritimes des Hauts-de-France

Date : Décembre 2021

Des études et réflexions d'ores et déjà menées par Norlink et/ou la Délégation générale au développement de l'axe Nord (2/2)

- **Guide des services et des plateformes multimodales Hauts-de-France**

Pilote : Norlink

Auteur : Euralogistic

Objet : Construction d'un guide recensant toutes les offres de transport massifié au départ des plateformes multimodales des Hauts-de-France

Date : Mars 2021

- **Réflexion sur les carburations alternatives dans les transports massifiés**

Pilotes : Norlink / Rev3

Auteur : Alternative Energie

Objet : Construction d'un accompagnement des bateliers vers des carburations alternatives

Date : Octobre 2021

- **Identification des fonciers bord à canal ou connecté au réseau ferré dans les Hauts-de-France**

Pilotes : DG Axe Nord / Urba 8 (avec Norlink)

Auteur : Urba 8 (avec DGDAN/CEREMA)

Objet : Identification des zones d'activités connectées au réseau ferroviaire et/ou au réseau fluvial

Date : première phase achevée – deuxième phase en cours