

## Dynamique portuaire de l'axe Nord

*Lors des dernières assises de la mer de 2023 à Nantes, le Président de la République rappelait que "notre souveraineté est aussi dans l'accès à nos ports et dans la capacité de ces derniers à irriguer nos terres". Il mettait également l'accent sur les enjeux énergétiques et de décarbonation que constituent les places portuaires françaises, notamment via les liaisons entre les ports maritimes et les fleuves. Les Hauts-de-France n'échappent pas à ces enjeux.*

### Un système portuaire et logistique très dense

La région des Hauts-de-France se situe au cœur d'un bassin de population de 80 M d'habitants, à moins de 300 km des deux mégapoles de Paris et de Londres. Cette situation géographique et son histoire industrielle et minière ont justifié la construction progressive d'un important réseau d'infrastructures de transport. Environ 20 % des trains de fret nationaux y circulent chaque jour, la région a aussi un réseau autoroutier très développé (A16/A25/A1/A26) et dispose de 271 km de canaux à grand gabarit rien que pour le Nord-Pas-de-Calais. L'utilisation du fer et du fleuve est importante : 15 % pour le fer (10 % au national) et 5,7 % pour le fleuve (2,4 % au national).

Avec 200 km de côtes et des infrastructures portuaires majeures, les Hauts-de-France sont une région avec un fort potentiel maritime. Boulogne conserve en 2023 sa place de premier port de pêche national avec 29 000 t débarquées et de leader dans la transformation des produits de la mer. Calais est le premier port passagers national (7,3 M de voyageurs en 2023) avec une part de marché historique sur le fret dans le détroit du Pas-de-Calais (52% avec 1,78 M d'unités). Calais dispose aussi d'une infrastructure unique au monde avec le tunnel sous la Manche, véritable port sec ouvrant des liaisons décarbonées avec le Royaume-Uni.

Dominant sur les flux de passagers, où il complète l'offre ferries des ports de Calais et de Dunkerque, il concurrence directement le transport aérien, Getlink (gestionnaire d'Eurotunnel) vise le doublement de ses trafics d'ici à 10 ans. Enfin, le Grand port maritime de Dunkerque (GPMD) a développé un modèle portuaire très complet et équilibré de flux vrac, conteneurs, rouliers et énergétiques en transbordement ou à destination de son hinterland (44 Mt pour 2023).

A ces portes d'entrée maritimes connectées vient s'ajouter un maillage dense de ports fluviaux et de plateformes multimodales tels que Ports de Lille (4<sup>e</sup> port fluvial national comprenant 12 implantations), Docks Seine-Escaut dans le valenciennois, la plateforme Delta 3 à Dourges, véritable avant-port du GPMD et hub ferroviaire d'importance nationale et d'autres ports fluviaux dans l'Oise (Longueuil-Sainte-Marie). Ces infrastructures permettent de proposer une pluralité de destinations faisant des Hauts-de-France un véritable hub. Calais, Dunkerque, Lille, Dourges et Valenciennes permettent en effet de rejoindre une multitude de destinations nationales et internationales par voie ferroviaire, fluviale ou maritime : Île-de-France, Grand Est (artère ferroviaire reliant le GPMD jusqu'à Metz avec un fort potentiel de développement vers l'Alsace et l'Allemagne), l'Ouest avec Rennes (liaison ferroviaire ouverte en 2023 avec le groupe Lahaye), Bordeaux, Toulouse, ou encore le Sud, avec Avignon et Marseille (Miramas).

A plus large échelle, ces connexions permettent d'atteindre en des temps records le Royaume-Uni (short sea, 1h30 de traversée et 37 départs par jour), la Suisse, la Pologne et même les routes de la soie depuis Dourges. Mais surtout le ferroutage permet de joindre la Turquie (via Sète), l'Espagne et l'Italie en direct sans mobiliser de poids lourds. Enfin, à l'international depuis Dunkerque les lignes maritimes FAL de CMA CGM (French Asia Lines) permettent d'atteindre la Chine et d'autres lignes existent (Caraïbes notamment) avec deux nouvelles destinations en mai 2023 vers le Moyen-Orient et le Pakistan (Khalifa Port et Nhava Sheva).

Les échanges sont portés par un écosystème local très investi dans les savoir-faire logistiques, avec plus de 80 entreprises de transporteurs logistiques et le pôle d'excellence régionale Euralogistic. La région a un maillage dense d'entrepôts logistiques (11 M de m<sup>2</sup> en 2022, 2<sup>e</sup> parc régional en France) avec une part relativement élevée d'entrepôts de grande taille et une dynamique récente de constructions assurant des disponibilités supérieures aux autres régions françaises. C'est un autre facteur d'attractivité de ce système portuaire et logistique, intégré dans un écosystème économique prédisposé aux enjeux de la réindustrialisation et de la décarbonation.

## Un dynamisme soutenu

L'ensemble de ces infrastructures connaît une hausse des trafics depuis une dizaine d'années (hors Covid). Sur le conteneur, le GPMD enregistre une hausse depuis 2012 (250 000 evp) pour atteindre 670 000 evp en 2023. Au sein du port de Valenciennes, le terminal fluvial de Bruay- L'Escaut / Saint-Saulve connaît lui aussi un dynamisme marqué, avec une multiplication par 2,5 des flux de conteneurs traités en 10 ans, ce qui le place 4<sup>e</sup> terminal fluvial de France pour le trafic de conteneurs maritimes. Sur les ports de Lille, le trafic de conteneurs atteint 153 000 evp, en hausse depuis 2019 et Dourges a réalisé près de 124 000 manutentions, très majoritairement ferroviaires, en 2023. Les grands groupes locaux du groupe Mulliez drainent largement les flux à l'import en la matière.

Les trafics de vrac solides sont au cœur des échanges et du transport multimodal. C'est le cas pour les matériaux de construction, avec la présence d'entreprises majeures telles que Cemex, Eqiom, Lafarge, les carrières du Boulonnais ou Lhoist. Les trafics agricoles sont également très structurants pour les flux régionaux, avec un réseau de puissantes coopératives agricoles. Le port de Dunkerque est ainsi le deuxième port exportateur de céréales après celui de Rouen (3 Mt en 2022) avec un fort potentiel de développement. Enfin, les trafics de pondéreux sont portés par l'usine Arcelor Mittal de Dunkerque. Ces flux sont largement massifiés, sur la voie d'eau notamment dont près de 80% du trafic dans le Nord-Pas-de-Calais concernent le vrac (8,3 Mt en 2022).

Les trafics rouliers constituent une spécificité et un point fort des Hauts-de-France, notamment sur les flux transmanches qui s'établissent en 2023 au niveau de 3,46 M d'unités de fret encore en retrait par rapport à 2019 et l'avant COVID. Le port de Calais a été le premier d'Europe à s'équiper d'un terminal d'autoroute ferroviaire opéré par VIIA, une filiale de la SCNF (41 641 unités de fret roulant en 2023, +1%) et un second (Cargo Beamer) s'est installé à proximité du port dans l'importante zone d'activité de la Turquerie. Le développement du transport de fret non accompagné est un axe stratégique pour l'activité transmanche dans lequel les Hauts-de-France doivent renforcer leur position.

Dans le domaine de l'énergie, les trafics sont également stratégiques et à la hausse. Le terminal GNL de Dunkerque, mis en service en 2017, est aujourd'hui le deuxième plus grand d'Europe continentale.

En 2023, 25 % de la demande française sont passés par ce terminal, soit 8,3 Mt. Son propriétaire et exploitant Dunkerque LNG porte aujourd'hui un projet ambitieux de création du premier hub CO<sup>2</sup> de France pour liquéfier et exporter vers des stations d'enfouissement en Mer du Nord (Norvège) plus de 1,5 Mt de CO<sup>2</sup> collectés dans les usines d'Eqiom et Lhoist. Le positionnement du GPMD en hub énergétique est stratégique pour produire (production d'énergie nucléaire à Gravelines ou renouvelable) ou importer une énergie peu carbonée, facteur clé d'attraction d'activités industrielles. Le port dispose aussi d'une forte capacité pour alimenter les modes propulsifs en cours et futurs des flottes de commerce. Pouvoir d'ores et déjà proposer des infrastructures permettant d'accueillir les futurs navires propulsés autrement est un enjeu d'avenir. Eleclink, la filiale de Getlink fournissant depuis mai 2022 de l'électricité via un raccordement au Royaume-Uni s'est également imposée comme un acteur majeur.

Ces chiffres attestent d'un dynamisme local soutenu massivement par la puissance publique via le volet mobilité du Contrat de Plan État Région (CPER) 2023 – 2027 (près de 2 Mds €) ou des programmes d'investissements spécifiques comme la mise au grand gabarit fluvial et l'interconnexion du bassin de la Seine avec celui de l'Escaut. Celui-ci va ainsi permettre de réaliser des investissements majeurs tels que le projet Cap 2020 au GPMD (doublement du terminal conteneur) ou "la voie mère" de Calais (voie ferrée du port). L'Union européenne investit également aux côtés de l'Etat et des collectivités territoriales, fortement mobilisés, avec la construction du Canal Seine Nord Europe (barreau central du programme Seine-Escaut représentant un montant de plus de 5 Mds €). Situé sur le réseau central européen Mer du Nord – Méditerranée, le réseau Seine-Escaut offrira une alternative compétitive et décarbonée pour le transport de marchandises. Pour saisir toutes les opportunités de report modal et de croissance des territoires, la région des Hauts-de-France s'est associée à cinq intercommunalités pour développer quatre ports le long du canal Seine-Nord pour densifier et structurer le réseau de plateformes multimodales des Hauts-de-France jusqu'à la Picardie. Ils seront adossés à des zones d'activités existantes (par exemple la "e-valley" à Cambrai, plus importante zone logistique d'Europe) ou nouvelles et offriront de belles perspectives économiques.

### **Le GPMD fer de lance de la réindustrialisation**

Dans cet ensemble complexe, le grand port maritime de Dunkerque occupe une place spécifique avec une formidable dynamique de développement. Frappé plus tôt que d'autres par la transition énergétique (fermeture de la raffinerie Total en 2010), le port a su croître avec de nouvelles activités maritimes (transmanche et transbordement vers les Îles britanniques, conteneurs, GNL) et terrestres (implantations d'importantes activités logistiques, industrielles et de production d'énergie dans la zone industrialo-portuaire ou à proximité) qui sont autant de relais de croissance. Le GPMD est avec Haropa et le GPM de Marseille un atout clé pour l'Etat dans sa stratégie nationale portuaire. Sur le Range Nord, il constitue une alternative plus souple et flexible aux grands ports du Benelux qui souffrent de congestion (première place depuis plusieurs années au baromètre chargeurs des ports établi par Eurogroup Consulting). La reconquête de parts de marché dans l'hinterland est entamée avec une progression de 11% du trafic de conteneurs à destination de l'hinterland en 2023.

Le doublement du terminal conteneur (Cap 2020) à l'horizon 2028 prolongera cette dynamique. Il prévoit notamment la création de deux nouveaux postes-à-quai capables d'accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde. Il dotera ainsi les Hauts-de-France d'un port transocéanique performant, facteur de compétitivité pour l'ensemble de l'économie régionale.

De manière complémentaire, les nouvelles implantations dans la zone industrialo-portuaire (transformation de pommes de terre avec Clarebouts, batteries électriques avec Verkor et Prologium...) généreront d'importants flux maritimes et continentaux. Ces volumes supplémentaires permettront au port de développer les transports massifiés, dont la voie d'eau à grand gabarit.

Avec le canal Seine-Nord, le projet Cap 2020 est décisif pour développer le système fluvio-maritime des Hauts-de-France autour de la dorsale Manche-Escaut-Oise. La connexion et la bonne articulation entre le GPMD, et au-delà de toute la façade maritime, et celui des ports et plateformes multimodales de l'hinterland sont des enjeux clés pour le futur de la région.

### **Les grands enjeux pour l'axe Nord**

La densité de la région et sa position de carrefour induisent de très forts trafics avec des phénomènes de congestion, une dynamique très rapide d'implantation logistique consommatrice de foncier et une part

relativement élevée des consommations d'énergie et d'émissions de GES induites par le transport de marchandises et notamment des flux de transit considérables (évalués en 2020 à 90 Mt, 2<sup>e</sup> niveau régional le plus élevé en Europe derrière la Ruhr).

Un premier enjeu réside dans la conversion vers des modes plus soutenables. A ce titre, les flux vers le Royaume-Uni pourraient bientôt être complètement verdis, ce qui serait une première au niveau mondial. L'entreprise Getlink est déjà sur un mode compétitif et électrique avec le Shuttle. La compagnie DFDS implantée à Calais, Dunkerque et Douvres réalise des investissements pour verdir sa flotte à horizon 2040. Ces liaisons pourraient alors être en passe de proposer le premier corridor vert mondial (déclaration de Clydebank). Ce qui n'est pas sans poser des enjeux pour les infrastructures portuaires d'accueil.

La captation accrue des flux de transit actuels ou futurs (dans le cadre de Seine-Escaut) est un autre enjeu clé pour le développement régional. A cet égard, la création d'une plateforme trimodale au sud de la région, complémentaire des projets conduits par Haropa dans les Yvelines ou le Val d'Oise, est un projet phare pour l'axe nord dont le financement est inscrit dans le CPER 2023 – 2027.

Un second enjeu majeur pour la région, et particulièrement pour le grand port maritime de Dunkerque, est de parvenir à mieux équilibrer les flux aujourd'hui dominés (tendance nationale) par l'importation. L'équilibre est difficilement réalisé à Dunkerque mais aussi à Lille ou à Douvres, ce qui entrave le développement de services multimodaux pour lesquels un équilibre pendulaire est recherché par les transporteurs. Sans celui-ci, la question de la « logistique du vide » et des retours à vide pèse sur les coûts dans la chaîne de transport. La réindustrialisation du territoire doit contribuer à cet équilibre. L'implantation de nouvelles activités sur le port a ainsi largement décidé CMA CGM à ouvrir une nouvelle ligne entre Dunkerque, le Moyen-Orient et la péninsule indo-pakistanaise.

Enfin, un troisième enjeu majeur pour la région est de trouver sa place face aux concurrences directes avec les places portuaires et entreprises de transport belges et néerlandaises. Attirer de nouveaux flux, venant par exemple du grand Est (un partenariat a été conclu début 2023 entre les acteurs des Hauts-de-France et le port de Strasbourg), est difficile face à des ports du Range Nord ultra compétitifs, proposant des services décarbonés à grande échelle et des lignes maritimes

plus diversifiées. Anvers draine mathématiquement des flux à l'exportation vers les voisins belges. Une attention toute particulière devrait être portée sur les conditions de concurrence entre économies européennes voisines (droit social de la batellerie ou du fret ferroviaire, niveau des infrastructures, versement d'aides à l'exploitation ou au développement...).

### **La déclinaison de la stratégie nationale portuaire**

Face à ces enjeux locaux et aux orientations données dans les grandes stratégies nationales, et notamment celle dédiée au portuaire, l'État a souhaité développer une feuille de route pour l'axe Nord.

Sa traduction institutionnelle tient compte de l'hétérogénéité des acteurs portuaires des Hauts-de-France avec dix-neuf hubs logistiques de statuts divers (grand port maritime, syndicat mixte, société du canal, port décentralisé, établissement public, SA privée...) et des flux plus multipolaires (absence d'un fleuve "colonne vertébrale" comme le Rhône ou la Seine et concurrence de ports transocéaniques étrangers, Anvers notamment). La logique d'axe s'inscrit dans ce contexte pour rassembler les acteurs d'un projet stratégique et de développement commun.

Cette coordination est assurée par la délégation générale au développement de l'axe Nord (DGDAN) au travers d'un conseil de coordination portuaire et logistique. Cette structure d'animation, directement rattachée au préfet de la région Hauts-de-France, trouve son fondement dans le code des transports. Elle a vocation à fédérer les acteurs évoluant dans la sphère logistique et portuaire. Les différents membres réunis dans le conseil de coordination définissent une feuille de route commune par-delà leur différence de statut (public – privé) ou d'échelle territoriale (collectivités territoriales, VNF, GPMD...).

Ainsi, pour 2024, quatre axes sont identifiés : promotion, intermodalité, environnement et numérique. Via des actions portées par la DGDAN ou en collaboration avec les acteurs de la région tels que Norlink, Euralogistic, SNCF réseau, VNF et les acteurs économiques, l'objectif est de promouvoir cet ensemble portuaire et logistique singulier. Afin de mener à bien ces actions, un travail partenarial s'est instauré avec la fédération Norlink. Elle regroupe les différents acteurs du secteur au travers de trois associations : Norlink Port, Norlink fluvial, Norlink ferroviaire.

Cette association assure au quotidien l'animation et la promotion du système portuaire et logistique des Hauts-de-France.

Deux actions sont particulièrement suivies pour 2024. La première se focalise sur la promotion et la visibilité de l'axe Nord auprès des acteurs institutionnels et économiques internationaux. Elle vise à constituer un panel d'influenceurs, via les ambassades et les réseaux économiques locaux. La seconde est centrée sur le recensement des connectivités des places portuaires et des plateformes multimodales. Elle a pour objectif de réaliser la cartographie des systèmes numériques utilisés par les ports et les plateformes multimodales des Hauts-de-France et de leurs interconnexions, afin d'apprécier l'opportunité et les modalités éventuelles du déploiement d'un système permettant une interopérabilité accrue. Par ailleurs, la DGDAN pilote deux études visant à améliorer la connaissance des flux de marchandises et orienter les actions de promotion du report modal.

L'une est réalisée en partenariat avec Euralogistic sur l'analyse des flux des transporteurs afin de déterminer la part du poids lourd et d'identifier si certaines entreprises pourraient être candidates au report modal. L'autre avec l'agence d'urbanisme Oise les Vallées, complétée d'une étude de marché confiée à la CCI de région, vise à apprécier le potentiel de développement du fret fluvial dans l'Oise.

L'association et le travail partenarial avec le Conseil régional sont un enjeu institutionnel fort pour l'axe Nord, avec une collectivité très investie dans le domaine maritime (port décentralisé de Calais - Boulogne) et le report modal (membre fondateur de la plateforme de Dourges, investisseur dans les infrastructures de fret ferroviaire et fluvial de la région et dans le canal Seine-Nord et ses futures plateformes).

Le système des Hauts-de-France est complexe et marqué par une diversité d'acteurs. Cela constitue nombre de possibilités et de solutions de transport permettant de répondre aux enjeux du report modal. C'est en mettant en avant cette complémentarité, véritable force et source de résilience en cas de crise, que celui-ci pourra s'imposer comme un point de passage industriel et décarboné incontournable.

Pierre BERGES et Alix ROELLINGER