



CESER
Hauts-de-France

Conseil Économique, Social
et Environnemental Régional



RAPPORT et AVIS

LES INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES : DES PRIORITES PARTAGEES ENTRE LES REGIONS GRAND EST ET HAUTS-DE-FRANCE

Rapporteur : Monsieur Julien TAILLEZ (CESER Hauts-de-France)

Adopté en assemblées plénières du CESER Hauts-de-France du 7 novembre 2023
et du CESER Grand Est des 9 et 10 novembre 2023

RESULTATS DE VOTE

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional Hauts-de-France, réuni en Assemblée plénière le 7 novembre 2023 à Lille, sous la présidence de M. Laurent DEGROOTE, Président,

Vu :

- la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,
- la loi n° 86-16 du 16 janvier 1986 relative à l'organisation des régions,
- la loi n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République,
- la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,
- l'article 250 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (loi Grenelle 2),
- la loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral,
- la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République,
- les articles L. 4251-1 à 4251-11 du Code Général des Collectivités Territoriales relatifs au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires,

Vu le rapport et le projet d'avis élaborés par le groupe de travail Inter-CESER Grand Est/Hauts-de-France ;

Après avoir entendu Monsieur Julien TAILLEZ, rapporteur pour le CESER Hauts-de-France ;

Après en avoir délibéré, ADOPTE à l'unanimité le présent avis :

POUR : 117

CONTRE : 0

ABSTENTIONS : 0

SOMMAIRE

LES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL	4
LES PERSONNES AUDITIONNEES ET LES REMERCIEMENTS	5
INTRODUCTION	6
RAPPORT – ETAT DES LIEUX	7
I. REGIONS HAUTS-DE-FRANCE ET GRAND EST, DES SIMILITUDES...	7
A. LES CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES, SOCIOLOGIQUES, ECONOMIQUES	7
B. LES CARACTERISTIQUES DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES DANS LES DEUX REGIONS ET LES ATOUTS ET FAIBLESSES IDENTIFIES DANS LE SRADDET	8
II. UN CONTEXTE A DOUBLE ENJEU : ENVIRONNEMENTAL ET ECONOMIQUE	11
A. LE CADRE REGLEMENTAIRE : STRATEGIES NATIONALE ET REGIONALE, INCIDENCES DE LA REGLEMENTATION EUROPEENNE	12
B. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX : LE REPORT MODAL UN LEVIER POUR DIMINUER LES GAZ A EFFET DE SERRE ET LES PARTICULES FINES ?	12
C. LES ENJEUX ECONOMIQUES	16
III. MOYENS FINANCIERS ET GOUVERNANCE : AU SERVICE DE QUELLES STRATEGIES ?	19
B. LA NECESSITE DE REPENSER LA GOUVERNANCE	20
C. LES MOYENS FINANCIERS : DES FINANCEMENTS PUBLICS RENFORCES MAIS INSUFFISANTS QUI APPELLENT D'AUTRES FINANCEMENTS	20
CONCLUSION	22
AVIS	23
LES PRECONISATIONS	24
AXE 1. L'enjeu commun d'une coopération accrue entre les deux régions	24
AXE 2. L'enjeu de la décarbonation : un impératif de long terme	24
AXE 3. Le renforcement des infrastructures : une des clefs du développement économique	24
GLOSSAIRE	26
SOURCES	27
ANNEXES	28
ANNEXE 1 – FERROVIAIRE	28
ANNEXE 2 – FLUVIAL	30
ANNEXE 3 – ROUTIER (dont plates-formes logistiques)	32
ANNEXE 4 – CPER	34
DECLARATIONS DES MEMBRES OU GROUPES DE MEMBRES DU CESER HAUTS-DE-FRANCE	35
EXPLICATIONS DE VOTE DU CESER GRAND EST	41

LES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL

CESER GRAND EST

- Madame Odile AGRAFEIL, présidente de la Commission Mobilités et infrastructures de transport
- Monsieur Jean COLLIGNON
- Madame Nicole GLIN, rapporteure
- Monsieur Patrice HALTEBOURG
- Monsieur Jean-Pierre LANGLET, Vice-président
- Madame Fabienne VERQUERRE

CESER HAUTS-DE-FRANCE

- Madame Josiane DELCROIX
- Monsieur Gilles LAURENT
- Monsieur Alain LEFEBVRE
- Monsieur Pascal MONBAILLY
- Monsieur Julien TAILLEZ, rapporteur
- Monsieur Marc WURMSER, président de la Commission Mobilités-Transport

LES PERSONNES AUDITIONNEES ET LES REMERCIEMENTS

Les CESER Hauts-de-France et Grand Est remercient les personnes qui ont contribué à la réalisation de ce rapport et avis.

- Monsieur Aurélien BARBE. Délégué général du Groupement National Transport Combiné (GNTC)
- Madame Marie BRETON. Déléguée régionale Grand Est et Franche-Comté Union TLF
- Monsieur Nicolas GINDT. Directeur de la stratégie Rail Logistic Europe (RLE)
- Monsieur Laurent GUOLI. Co-président TLF Est
- Monsieur Laurent HERRMANN. Co-président TLF Est
- Monsieur Romain LAGARDE. Responsable des relations internationales et territoriales (RLE)
- Monsieur Olivier MILAN. Co-rapporteur du Conseil d’Orientation des Infrastructures (COI)
- Monsieur Ludovic PETIT. Responsable commercial Hauts-de-France (RLE)
- Monsieur Xavier-Yves VALERE. Chef de la Mission Fret et Logistique DGITM (CILOG)
- Monsieur Patrice VERGRIETE. Président AFIT France
- Madame Frédérique WOZNIAK. Responsable commerciale Grand Est (RLE)

Voies Navigables de France

- Monsieur Eloi FLIPO. Responsable de la division Transport, référent filière bâtiments et travaux publics
- Monsieur Jacky GABRIEL. Chargé de développement (Bassin Seine)
- Monsieur Xavier LUGHERINI. Responsable de l’action commerciale (Bassin nord-est)
- Madame Céline OHRESSER. Stratégie portuaire - études et prospective, référente filière logistique urbaine (Bassin Rhin)
- Monsieur Sébastien ROUX. Responsable du service Développement voie d’eau (Bassin Nord-Pas-de-Calais)

Les Observatoires régionaux du Transport et de la logistique

- Messieurs Nicolas BOIDEVEZI (ORTL Grand Est) et Martial MASSELOT (ORT Hauts-de-France)

INTRODUCTION

L'économie mondialisée, qui s'est imposée ces dernières décennies, a vu une accélération croissante des échanges avec la montée en puissance du numérique et le progrès technologique des matériels et infrastructures de transports.

Toutefois ce secteur, à l'instar d'autres, est traversé par une transition qui l'oblige à aller vers la décarbonation. Passe-t-elle par des échanges moins importants en tonnes/kilomètres ? Par une meilleure efficacité énergétique ou décarbonatation ? Ou par un mix des deux ? Toujours est-il qu'elle s'imposera.

De plus, ce modèle d'échanges mondialisés a été questionné par les crises successives intervenues depuis 2020. La crise sanitaire a mis en lumière le caractère essentiel de nos chaînes logistiques et de transport pour assurer la continuité de la vie de la Nation et sa souveraineté.

Celles-ci ont démontré à la fois les limites de productions entièrement délocalisées mettant l'accent sur la dépendance vis-à-vis de secteurs stratégiques (santé, médicaments, etc.) et sur le renchérissement du coût du transport utilisant du pétrole et ses dérivés comme carburant.

L'Union Européenne, en réponse à ces crises, a ainsi lancé de grands plans, dont le Green DEAL qui vise à assurer la transition écologique avec comme objectif ultime la neutralité carbone à horizon 2050. La France s'est inscrite dans ce cap avec la loi « Climat et résilience » dans laquelle elle fixe le cap de décarbonation des transports de marchandises à horizon 2050 et des plans stratégiques de relance, notamment pour le transport ferroviaire et fluvial.

C'est dans un esprit novateur que les CESER Hauts-de-France et Grand Est ont décidé de travailler ensemble sur le périmètre de réflexion. En raison des similitudes sur le plan social, économique, démographique, environnemental et géographique, il semblait pertinent d'apporter un éclairage sur l'enjeu des infrastructures de transports de marchandises dans ces deux régions.

En effet, alors que le cap semble tracé à l'échelle nationale, la question des moyens est soulevée. Alors que le Conseil d'orientations aux infrastructures (COI) a appelé à un sursaut pour faire face à « un mur d'investissements », l'AFIT France a présenté un bilan pour l'année 2022, d'un montant de 3,8 Milliards d'euros, considéré comme jamais atteint, et un taux d'exécution de 99,08%. Tout cela paraît insuffisant au regard des besoins et, de plus, les CPER (Contrats de plan État/Région) plusieurs fois décalés ne verront le jour qu'à la fin de l'année 2023¹.

Dès lors, comment orienter les investissements à venir en matière de transport de marchandises, dans une logique de complémentarité « gagnant-gagnant » entre nos deux régions et de nécessaire décarbonation à long terme mais aussi de compétitivité économique ?

Ce rapport n'a pas pour ambition d'être exhaustif mais vise à éclairer sur les potentielles complémentarités à renforcer entre nos deux régions et ainsi à dépasser l'échelle de réflexion régionale et infra régionale. Après une présentation (état des lieux) des régions Grand Est et Hauts-de-France, nous évoquons les enjeux environnementaux et économiques de la logistique et du transport de marchandises, puis les sujets de la gouvernance et des moyens financiers. Le périmètre de l'étude ne prend pas en compte le transport de marchandises par avion, au regard des faibles volumes de marchandises² et des flux via ce mode entre les deux régions.

¹ Selon les informations connues au 29 septembre 2023.

² En tonnes de marchandises transportées à l'année.

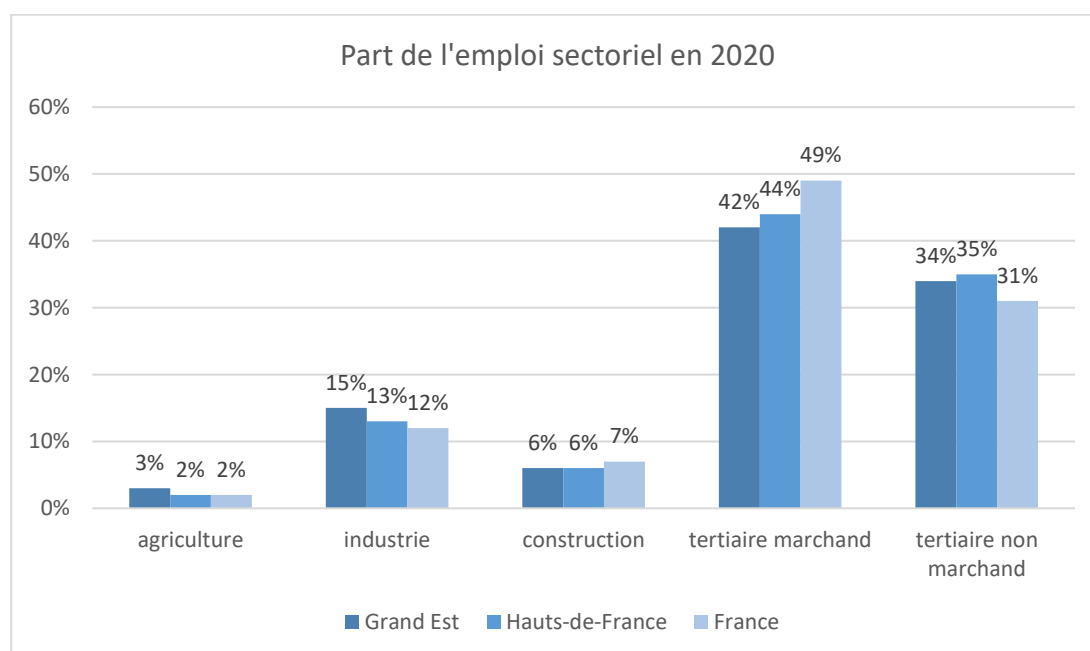
RAPPORT – ETAT DES LIEUX

I. REGIONS HAUTS-DE-FRANCE ET GRAND EST, DES SIMILITUDES...

A. LES CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES, SOCIOLOGIQUES, ECONOMIQUES

Source INSEE	GRAND EST	HAUTS-DE-FRANCE
Population (2020)	5 562 700 habitants	5 997 700 habitants
Evolution démographique (2014-2020)	0%	0%
Superficie	57 441 km ²	31 806 km ²

Source INSEE	GRAND EST	HAUTS-DE-FRANCE
PIB (2020)	152 797 Md€ (7 ^e rang)	161 638 Md€ (5 ^e rang)
Part de la R&D dans le PIB (2016)	1.3%	1.1%
PIB/habitant (2020)	27 529 € (9 ^e rang)	26 948 € (12 ^e rang)
Niveau de vie médian (2020)	21 800 € (5 ^e rang)	20 360 € (13 ^e rang)
Taux de pauvreté (2019)	14.7%	17.6%
Part de l'emploi dans le transport et la logistique (2020)	5.12%	5,9%
Nombre d'établissements de transport et d'entreposage (2020)	4743	4995



Source INSEE³

³ INSEE – Dossier complet Hauts-de-France / Dossier complet Grand Est. Voir Sources.

Grand Est et Hauts-de-France : deux régions frontalières avec un poids démographique proche et des disparités territoriales marquées issues de leur passé industriel : Nord-Sud en Hauts-de-France / Est-Ouest en Grand Est. Une proximité également présente dans la part de l'emploi sectoriel comme le montre le graphique.

Ces deux régions, confrontées à la même problématique de la désindustrialisation, ont adopté une approche comparable de développement du tertiaire marchand et non marchand.

B. LES CARACTERISTIQUES DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES DANS LES DEUX REGIONS ET LES ATOUTS ET FAIBLESSES IDENTIFIES DANS LE SRADDET

1. Les caractéristiques techniques

Un réseau ferroviaire dense

Les deux régions disposent d'un réseau ferroviaire dense (rapporté à leur superficie) avec **un axe ferroviaire fret ouest-est** qui relie le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) au secteur de Thionville et au Luxembourg. Elles se signalent également par un trafic fret (autoroutes ferroviaires) et capillaire de fret et un nombre important d'installations terminales embranchées (ITE) permettant de raccorder des zones d'activités au réseau ferré national.

	Grand Est (ORTL)	Hauts-de-France (ORT)
Réseau ferré	3685 km (360 trains de fret/jour) 650 km capillaire de fret 200 ITE <i>Électrification incomplète (50% du réseau)</i>	2862 km, 1964 km accessibles au fret (290 trains de fret/jour) 198,5 km capillaire de fret exploités 151 ITE actives <i>Électrification incomplète (axe Calais-Reims non électrifié)</i>

Enjeux et marges de progrès

- La saturation du réseau au profit du transport de voyageurs « Conflit d'usage »
- De nombreux travaux de régénération sur un réseau vieillissant
- Des conditions d'exploitation qui répondent partiellement aux besoins des entreprises.

Un réseau fluvial important et un bon maillage de ports intérieurs

L'ensemble des marchandises qui voyagent par la voie fluviale, **pour ces deux régions connectées aux deux des plus importants axes fluviaux européens**, représentent 68% des flux européens sur l'axe rhénan et 16% sur l'axe Nord-Sud⁴.

Des perspectives de connexions grand gabarit⁵ de catégories supérieures (à minima de 1 500 tonnes) avec la façade maritime (Rouen-Le Havre et Dunkerque) grâce aux projets Canal Seine Nord Europe, MAGEO et Bray-Nogent, permettront une optimisation des flux.

Les flux est-ouest entre les deux régions sont assurés par des voies de plus faible gabarit (type Freycinet).

	Grand Est (ORTL)	Hauts-de-France (ORT)
Réseau fluvial (8500 km navigable FR, dont 4100 dédiés au TM)	1635 km de voies navigables, dont 358 km de capacité supérieure à 1000 tonnes 17 ports fluviaux principaux	1178 km (gestion VNF), dont 304 km accessibles au transport de marchandises à grand gabarit 27 ports fluviaux principaux

⁴ Diagnostic SRADDET Hauts-de-France, 2017, p.38.

⁵ Grand Gabarit – bateaux de classes 4 à 6 pouvant emporter 1000 tonnes à minima.

Enjeux et marges de progrès

- Le transbordement et déchargement constituent une limite dans le modèle économique du Freycinet. Même si le projet de navette autonome et de rénovation du système de navigation et de circulation pourrait en améliorer la compétitivité.
- Pour ce qui est du Freycinet, il y a un potentiel en céréales qui dépend de l'état du réseau en termes d'accessibilité (entretien, ouvrages d'art, horaires de navigation, etc.)
- Le réseau Freycinet nécessite une régénération de certains axes et un renouvellement de la flotte.

Un réseau routier dense et performant

Les deux régions disposent d'un réseau autoroutier dense et performant, qui assure un maillage efficace du territoire. Le réseau routier secondaire joue lui aussi un rôle dans la chaîne logistique en permettant d'alimenter les sites multimodaux (plateformes ferroviaires, ports fluviaux, etc...).

	Grand Est (ORTL)	Hauts-de-France (ORT)
Réseau routier	1 300 km d'autoroutes 975 km de routes nationales 36 590 km de routes départementales 46 200 km de voiries communales	1 177 km d'autoroutes 568 km de routes nationales 25 609 km de routes départementales 38 771 km de voiries communales

Enjeux et marges de progrès

- Un impact environnemental négatif avec le parc existant notamment en termes de Gaz à effet de serre et de fines particules (cf. motorisation et ancienneté du parc).

Les **nombreuses plateformes multimodales** maillant les deux régions assurent une interconnexion entre les différents modes de transport (**routier, ferroviaire, fluvial**). Les deux régions bénéficient en particulier d'un réseau de **ports fluviaux** offrant une connexion entre la voie d'eau et la route mais également avec le chemin de fer pour certains d'entre eux.

	Grand-Est (ORTL)	Hauts-de-France (Euralogistic)
Plateformes multimodales ⁶	17 ports dont 12 à accès tri modal. Structuration sites multimodaux : Ports de Mulhouse (3 sites) / Ports de Strasbourg (3 sites) / Ports de Lorraine (6 sites). <i>Plateformes de Transport combiné rail-route (TCRR)</i>	3 ports maritimes dont 2 à accès tri modal 19 ports intérieurs dont 6 accès tri modal. Structuration sites multimodaux : Ports de Lille (12 sites). <i>Plateformes de Transport combiné rail-route (TCRR)</i>

Enjeux et marges de progrès

- Gares de triage de Somain (59) et de Woippy (57) : amélioration des capacités
- Localisation de nouvelles plates-formes à cause du desserrement francilien dans l'Oise et dans l'ouest de l'ex-région Champagne-Ardenne.

Enjeux portuaires en lien avec les plates-formes

- Façade maritime (*Grand Port Maritime de Dunkerque - GPMD*) et axe-rhénan (voir carte en annexe) : importants en termes d'ouverture au commerce international.
- Développer l'hinterland de Dunkerque vers l'est un enjeu pour les deux régions.

⁶ Annexe 3 – Carte plateformes.

2. Les atouts et les faiblesses identifiés dans le diagnostic (2017) du SRADDET de chaque région

Fret ferroviaire

Grand Est

Les principaux nœuds ferroviaires (Châlons-en-Champagne, Metz, Mulhouse, Nancy, Reims et Strasbourg) présentent des saturations qui limitent les évolutions de l'offre voyageurs et qui pénalisent consécutivement le potentiel développement du fret ferroviaire. Deux potentialités : la présence de plus de 200 Installations terminales embranchées (ITE) et de la plus grande gare de triage française (Woippy-57).

Hauts-de-France

Vulnérabilité du transit international via les autoroutes ferroviaires (p. 38).

Dégradation de certaines lignes ferroviaires dédiées au fret, qui met directement en péril la desserte et l'activité d'établissements industriels majeurs en Hauts-de-France (p. 67).

Fret fluvial

Grand Est

Le réseau fluvial navigable est fortement développé et comprend des sections à grand gabarit qui permettent l'accès aux ports du range nord (Anvers, Rotterdam comme portes maritimes les plus actives). L'absence de débouché fluvial à grand gabarit vers le sud constitue un obstacle au développement du fret fluvial. La perspective de connexion à la Seine à grand gabarit ouvre peu de débouchés au-delà du port de Nogent en raison de **la faible utilisation du réseau dit « Freycinet »** (Petit gabarit).

Faiblesses : le Freycinet connaît une baisse de son niveau d'entretien qui se traduit par une diminution de nombre de jours navigables et par un usage aujourd'hui orienté vers la plaisance.

L'absence de ports maritimes attachés à la région favorise une déconsolidation des flux à l'extérieur de la région et donc le recours au mode routier en l'absence d'alternatives multimodales performantes.

Hauts-de-France

Transit international alimenté par le port de Dunkerque et les ports belges et hollandais, qui nécessite des canaux à grand gabarit. Notamment pour les containers. Enjeu CSNE à venir.

Le maintien du réseau fluvial secondaire irriguant le territoire permettra de conserver les trafics fluviaux des filières traditionnelles de la voie d'eau (céréales, matériaux de construction), mais aussi de développer les filières d'avenir (valorisation des déchets, outil d'expérimentation pour la logistique urbaine, etc.) (p. 67).

Fret routier

Grand Est

Le réseau routier régional est dense, il comprend des sections d'itinéraires européens structurants et connaît des problèmes de congestion récurrents aux abords des principales agglomérations (Strasbourg, Colmar, Mulhouse, Metz, Nancy et Thionville), du fait de la multiplicité des usages (trafic pendulaire local et frontalier, trafic de transit national et international).

L'état du réseau structurant non concédé n'est pas de bonne qualité en raison de l'importance du trafic de transit.

Le sous-entretien des infrastructures de transport, la dégradation de leurs performances et l'incapacité à financer leur développement constituent autant de faiblesses pour le développement des territoires de la région

Hauts-de-France

Importance des flux de transit routier. Le transport international pèse pour 3 % du volume des échanges régionaux par route, contre une moyenne de 1,2 % pour l'ensemble des régions françaises. Flux de transit importants, notamment sur l'A1 (14 % de poids lourds en transit « pur » pour un volume d'environ 14 000 poids lourds par jour) et sur l'A16 au niveau de la frontière belge (47 %). Les flux sur l'A1 sont principalement liés à des échanges commerciaux dans le secteur de l'agro-alimentaire entre l'Espagne et le Benelux, tandis que les flux sur l'A16 s'inscrivent dans des échanges Royaume-Uni-Benelux (p. 38).

Le réseau routier secondaire joue aussi un rôle dans la chaîne logistique en permettant d'alimenter les sites multimodaux (plateformes ferroviaires, ports fluviaux, etc.) et de raccrocher certaines zones d'activités et entreprises aux principaux corridors de fret (p. 67).

Plateformes multimodales

Grand-Est

La région compte neuf plates-formes logistiques multimodales et deux plates-formes rail-route qui sont directement en concurrence avec des équipements majeurs situés à proximité dans les pays frontaliers notamment Luxembourg et Belgique (Athus – Bettembourg). L'absence de structure commune de gouvernance pour ces deux catégories d'équipement a été identifiée comme une faiblesse.

La complexité de l'organisation de la chaîne logistique, notamment avec les partenaires transfrontaliers, soulignent la nécessaire promotion d'un acteur (public) leader de la structuration et de la promotion du transport de marchandises dans toutes ses composantes.

Hauts-de-France

Des **implantations logistiques fortement concentrées dans le nord de la région**, au niveau de la métropole lilloise en particulier. Avec une extension des implantations dans l'Artois (desserrement lillois) et dans le sud de l'Oise (desserrement francilien).

Les mutations du secteur logistique le rendent de plus en plus consommateur d'espace, le renforcement des normes réglementaires conduisant à une plus faible emprise foncière (p. 39).

Le transport de marchandises et les investissements dans les infrastructures constituent un enjeu d'aménagement du territoire. Selon les orientations privilégiées, ces investissements auront un impact, à la fois sur le modèle économique et au plan environnemental.

Le niveau d'investissements des acteurs publics (Europe, État, collectivités territoriales etc.) en augmentation constitue un indice positif. Suffira-t-il ?

II. UN CONTEXTE A DOUBLE ENJEU : ENVIRONNEMENTAL ET ECONOMIQUE

Le transport de marchandises (Fret) répond exclusivement à une logique de marché et de concurrence à l'échelle nationale, européenne voir internationale selon les marchandises. La logique de décarbonation s'imposera sur le long terme à l'ensemble de l'économie pour des questions de compétitivité. Toutefois les acteurs économiques, dont les acteurs du transport et de la logistique, disposent d'un horizon plus court lié à la survie de leur activité dans un environnement de compétition de plus en plus internationalisé, qui ne leur permet pas toujours de dégager la capacité d'investissement liée à leur activité.

Les acteurs publics, Europe, État et collectivités, chacun à leur niveau, considèrent que le transport de marchandises doit engager sa décarbonation, à l'instar des transports de voyageurs, et y contribuent pour partie via les investissements dans les infrastructures (MIE, CPER, etc.).

Dès lors, quelle stratégie adopter et de quelle marge de manœuvre disposent les acteurs publics pour inscrire ces acteurs économiques dans cette dynamique en faveur de l'environnement ?

A. LE CADRE REGLEMENTAIRE : STRATEGIES NATIONALE ET REGIONALE, INCIDENCES DE LA REGLEMENTATION EUROPEENNE

Que ce soit à l'échelle européenne ou française, on constate une attention de plus en plus marquée du législateur en faveur des préoccupations environnementales. Depuis les années 2000 et le Paquet Energie-Climat (EU) ainsi que le Grenelle de l'Environnement (FR-2009), de nombreux textes se sont inscrits dans cette orientation.

Plus spécifiquement, et en lien avec la thématique du transport de marchandises, le GREEN DEAL Européen fixant un cap à horizon 2050 a été conforté par un accord des ministres des transports européens⁷ sur le développement du fret ferroviaire.

A l'échelle nationale la **Loi d'orientation des Mobilités (LOM)** a notamment **posé le cadre d'une stratégie nationale de développement du fret ferroviaire** (SNDFF), renforcée par la Loi Climat et Résilience⁸ qui fixe comme objectif le doublement de la part modale du ferroviaire. La stratégie nationale portuaire de 2021 s'inscrit dans ce cadre d'augmentation du report modal.

A l'échelle régionale, la Loi NOTRe a consacré le Conseil régional en tant que chef de file de l'aménagement du territoire et lui a conféré la formalisation et le pilotage du SRADDET* qui vise notamment à intégrer les mobilités et les transports de marchandises dans une logique d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, la règle du Zéro artificialisation net (ZAN) pose le principe d'une limitation dans un premier temps de l'artificialisation des sols, à partir de 2031 pour aboutir à une artificialisation zéro en 2050. Cette règle implique à terme que tout nouveau projet consommant de l'espace devra être compensé par de la renaturation.

Cette règle s'applique à l'ensemble des infrastructures de transports (voie ferrée, fluviale, routes, autoroutes, entrepôts logistiques).

S'agissant du transport de marchandises, il convient de souligner que les grands projets d'infrastructures de portée nationale et européenne (Canal Seine-Nord Europe, etc.) seront décomptés dans le cadre d'une enveloppe nationale mutualisée avec les Régions⁹. Pour les autres projets le décompte et l'application du principe de compensation se fera à l'échelle de chaque commune.

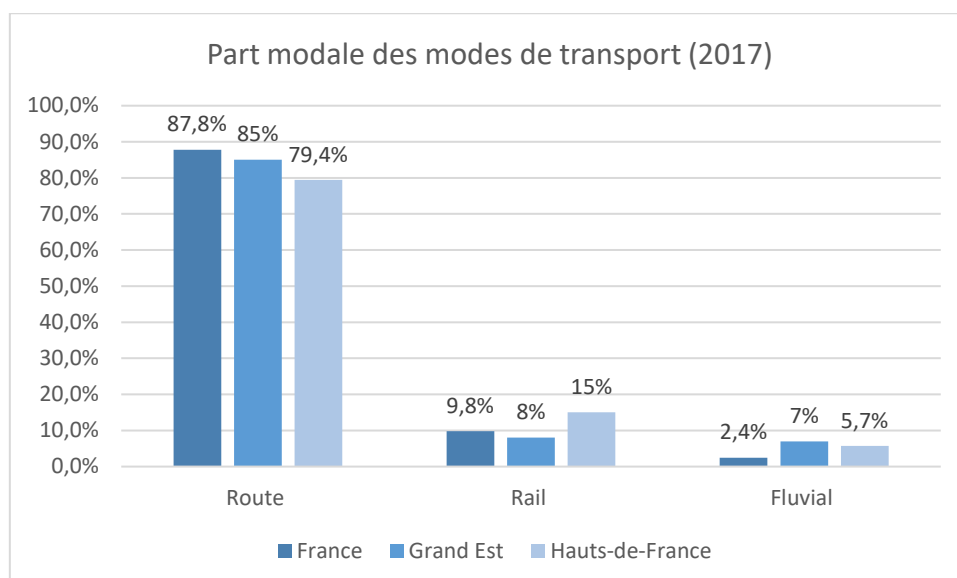
B. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX : LE REPORT MODAL UN LEVIER POUR DIMINUER LES GAZ A EFFET DE SERRE ET LES PARTICULES FINES ?

	Rail	Route	Fluvial
GRAND EST	8%	85%	7%
HAUTS-DE-FRANCE	15%	79,4%	5,7%
FRANCE	9.8%	87.8%	2.4%
EUROPE	16,8%	77,4%	5,8%

⁷ Appel à la Commission pour la mise en place au niveau européen des initiatives innovantes de développement du fret ferroviaire – 30 mars 2021

⁸ Loi Climat et résilience du 22 août 2021.

⁹ Loi du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols.

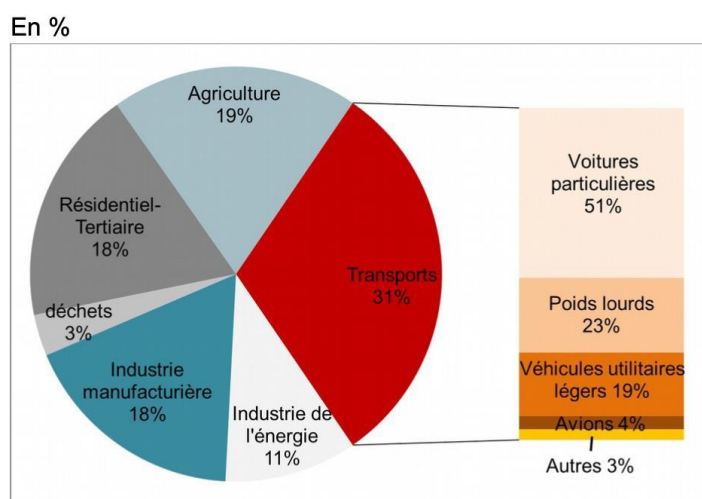


Quel impact final du report modal ? Quelles évolutions des parts modales ?

Le secteur des transports (voyageurs et marchandises) représente 31% des gaz à effet de serre (GES) ; ce qui en fait le premier poste. La moitié de ces gaz à effet de serre est liée à l'utilisation de la voiture individuelle, près d'un quart sont liés aux poids lourds, près de 1/5 sont liés aux Véhicules utilitaires légers (VUL), 4% à l'avion et les 3% restant aux trains et bateaux¹⁰.

Selon un rapport du Sénat¹¹, « **le transport de marchandises demeure l'angle mort des politiques publiques** » alors qu'il constitue « **un levier stratégique de décarbonation** ». Ainsi, la Loi d'orientation des mobilités (2019)¹² fixe un cap de décarbonation complète du secteur des transports à horizon 2050.

Figure D2.1-2 Répartition des émissions nationales de GES en 2019¹



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
Source : Citepa, rapport Secten 2020

¹⁰ Citepa – Rapport Secten -2020 – Répartition des émissions nationales de GES en 2019.

¹¹ SENAT (2021). Rapport d'information, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable par la mission d'information, relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux, par Mme Nicole BONNEFOY et M. Rémy POINTEREAU.

¹² Loi d'orientations des mobilités (LOM), article 73.

*Les nombreux atouts des modes ferroviaires et fluvial :
des coûts moindres pour des flux massifiés et des impacts environnementaux plus faibles*

	Emission Gaz à effet de serre	Emissions de fines particules nocives	Consommation énergie	Coûts externes globaux
Fluvial*	5 fois moins par tonne transportée (/routier)	Presque nulles	3 à 4 fois moins que le routier	2 à 4 fois moins que le routier ¹³
Fer	9 fois moins par tonne transportée (/routier)	8 fois moins par tonne transportée (/routier)	6 fois moins que le routier	3 à 4 fois moins que le routier par t/km transportée ¹⁴

*fluvial hors maritime

Le mode routier : un enjeu majeur de décarbonation du parc routier existant

Si à horizon 2030, il est possible d'envisager un doublement de la part modale du train et une augmentation de 50% pour le fluvial, **la décarbonation du parc routier existant reste l'enjeu principal**.

Ainsi « **la route est à la fois le principal problème et la principale solution : c'est dans le mode routier (pour les marchandises comme pour les voyageurs) que sont les principales marges de progrès...** »¹⁵.

Dans l'hypothèse du doublement des parts modales respectives du fer et du fleuve, le transport routier demeurerait malgré tout majoritaire avec une part modale proche de 75% contre 89 % aujourd'hui.

A ce jour le verdissement du parc dépend à la fois de la maturité technologique pour certains modes alternatifs comme l'hydrogène, le coût d'achat et la visibilité sur un horizon stable pour une dizaine d'années. Cet environnement économique et fiscal ne dépend pas que de décisions prise à l'échelle nationale (Ex : Ecotaxe etc.).

		Diesel ¹⁶	Biocarburants	GNC	Electrique	Hydrogène
Tracteur	44 – 50 tonnes	90 000 €	90 000 €	115 000 à 125 000 €	450 000 à 540 000 €	630 000 €
Porteur	26 tonnes	87 000 €	87 000 €	112 000 à 122 000 €	435 000 à 522 000 €	609 000 €
	19 tonnes	80 000 €	80 000 €	105 000 à 115 000 €	400 000 à 480 000 €	560 000 €
	16 tonnes	55 000 €	55 000 €	80 000 à 90 000 €	275 000 à 330 000 €	NA

Source : Sénat Rapport d'information du 19 mai 2021 – Réponses questionnaire FNTR

Point d'attention :

- 40% des particules polluantes dites « fines » émises par un camion proviennent de l'abrasion (pneus, freins, etc.).
- Évolution vers des carburants alternatifs au diesel reste conditionnée par la capacité à les produire en quantité suffisante : la production en quantité suffisante d'hydrogène et d'électricité pour la mobilité et le transport de marchandises reste sujette à questions

¹³ Source VNF.

¹⁴ ALTERMIND (2020). *Les co-bénéfices du fret ferroviaire. Éléments d'évaluation et propositions*. Rapport pour l'Alliance « Fret Ferroviaire Français pour le Futur », p. 23.

¹⁵ Transport de marchandises face aux impératifs environnementaux – Professeur Michel SAVY - Rapport d'information n° 604 (2020-2021), déposé le 19 mai 2021.

¹⁶ Préciser la génération.

Infrastructures de transports et d'aménagement du territoire : entre développement de l'attractivité et limitation de l'artificialisation des sols

La Loi Climat et résilience a fixé un cap à horizon 2030 « Zéro artificialisation nette » visant à progressivement ralentir puis stopper l'artificialisation nette de sols.

Ce nouveau cadre législatif s'impose au schéma directeur des régions à savoir le SRADDET, ce qui a conduit à une révision de celui-ci.

Dès lors l'implantation de nouvelles infrastructures de transports (ou leurs extensions), qu'elles soient routières, ferrées ou fluviales, nécessitent à la fois d'en évaluer l'intérêt et de le mettre en balance au regard des impacts environnementaux.

Le report modal : une solution pour accompagner la décarbonation qui doit concilier un double enjeu écologique de décarbonation et d'artificialisation des sols contraints à l'échelle nationale et régionale.

Le renforcement du report modal qu'il soit ferré ou fluvial nécessite selon les cas le renforcement des infrastructures existantes ou la création de nouvelles.

- S'agissant du ferré, il convient de souligner que son renforcement est contraint par un partage des sillons avec la mobilité voyageuse qui instaure de fait une concurrence.
- S'agissant du fluvial, il convient de souligner qu'il ne s'agit pas d'un mode saturé qui offre des perspectives de développement sans nécessaire extension des réseaux existants (Emprise au sol). Son développement est conditionné par le dimensionnement au gabarit adéquat qui nécessite de lourds investissements.

Point d'attention : Le transport fluvial perçoit déjà concrètement les effets du changement climatique. La navigabilité est déjà affectée et c'est notamment le cas pour le Rhin¹⁷. Dès lors la question du report modal doit être appréhendée dans une vision prospective qui pourrait amener à reconsidérer les axes utilisés pour acheminer les marchandises.

- S'agissant des plateformes logistiques, le renforcement des plates-formes existantes et notamment le raccordement à un ou deux modes alternatifs à la route, constituent une nécessité. La création de nouvelles plates-formes doit prendre en compte les réalités économiques portées par les chargeurs et les commissionnaires.

Quelles réalités dans ces deux régions ?

- La saturation des axes autoroutiers (A1 / A31 / A35) => enjeu de report modal
- Des perspectives de développement des infrastructures limitées par un contexte de contrainte sur l'artificialisation des sols (Loi ZAN).
- Une volonté d'adaptation des réseaux fluviaux existants pour les rendre compatible avec le « Grand gabarit ».
- Une volonté de régénération des lignes de fret ferroviaire particulièrement développées dans les deux régions.

¹⁷ Source : UPPLY 2023.

C. LES ENJEUX ECONOMIQUES

Le financement des infrastructures utilisées pour le transport de marchandises repose principalement sur des fonds publics (ferroviaire et fluvial, réseau routier et autoroutier non concédé) et privés (autoroutes concédées).

L'AFIT France, via des contractualisations négociées entre l'État et les Régions (CPER), finance la modernisation et la rénovation de ces réseaux, dont les gestionnaires sont SNCF Réseau pour le rail et VNF pour le fluvial, et des infrastructures portuaires et logistiques. Le réseau routier est géré par différents acteurs (Communes, Départements, État).

La SANEF a pour mission de financer les investissements sur le réseau autoroutier, dans le cadre d'une concession qui en fixe les objectifs.

La capacité de renouvellement de la flotte, qui incombe aux transporteurs routiers et aux bateliers, est également très dépendante des aides publiques (PAMI¹⁸), également destinées aux chargeurs incités au report modal (CEE-programme REMOVE¹⁹, PARMFer²⁰).

Les financements européens soutiennent des projets contribuant au mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE) des différents réseaux. Ce mécanisme de réalisation des réseaux transeuropéens (RTE) portant sur le numérique, l'énergie et les transports (RTE-T) est financée en partie par l'Union Européenne et en partie par les États membres. L'aide financière de l'Union sert de « catalyseur », les États membres devant apporter la majeure partie de financements. Le financement des RTE peut être complété par les Fonds structurels, par une aide de la Banque européenne d'investissement (BEI) ou par des contributions émanant du secteur privé.

Différents organismes comme GNTC²¹, Union TLF²² ou RLE (Rail Logistic Europe) participent à l'élaboration de stratégies de développement du report modal à l'interface des acteurs publics et privés.

Quelles réalités dans ces deux régions ?

La liaison Seine-Escaut : des projets qui se déclinent dans les deux régions

La construction du [canal Seine-Nord Europe](#), la [mise au grand gabarit de l'Oise](#) (MAGEO) et la [mise au grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent](#) s'inscrivent dans le projet de liaison Seine-Escaut (cf. Annexe2). Ces opérations sont cofinancées par l'Union Européenne dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE²³). Ces projets bénéficient également de financements de la Région Ile-de-France.

¹⁸ PAMI : Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale.

¹⁹ REMOVE : Aide au report modal et au verdissement des flottes de transport massifié.

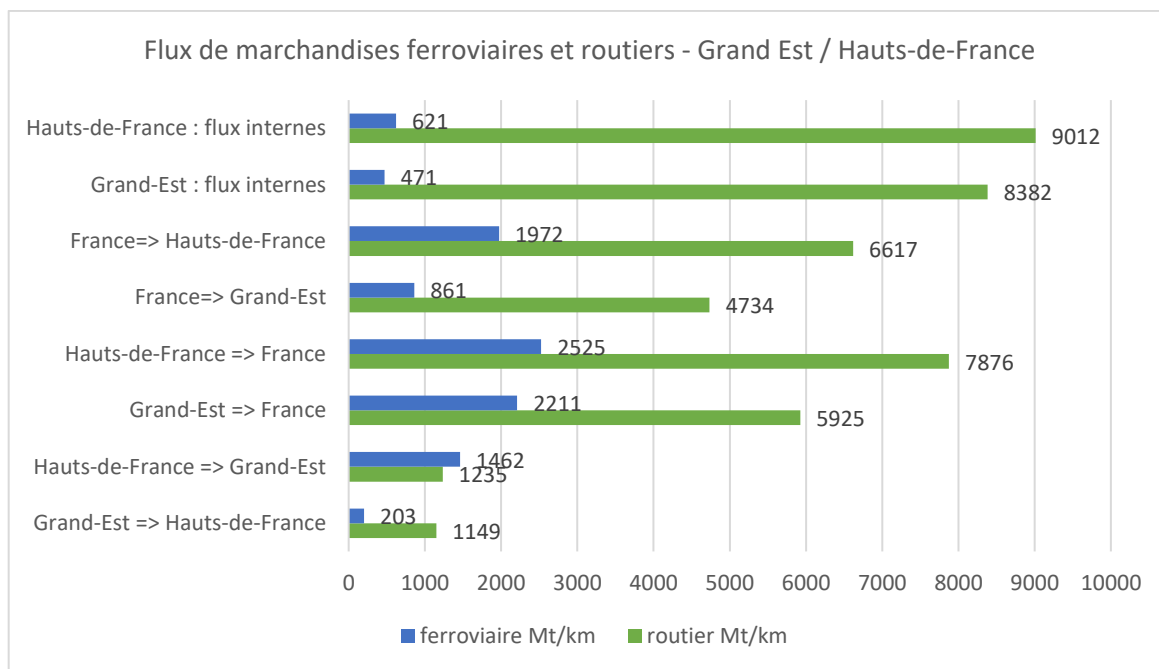
²⁰ PARMFer : Plan d'Aide au Report Modal Ferroviaire (études logistiques, expérimentations, acquisition de matériels).

²¹ GNTC : Groupement national du Transport combiné. [Un plan de développement pour le transport combine. Perspectives pour 2027.](#) Rapport réalisé en association avec RLE.

²² TLF (Union Transport-Logistique France) : [Guide de la logistique ferroviaire](#). Cf. Bibliographie et sources.

²³ Le MIE est le principal instrument de financement de l'Union pour promouvoir la croissance, l'emploi et la compétitivité grâce à des investissements ciblés dans les infrastructures au niveau européen. Le volet transport est doté de 25,8 Mds€ qui seront distribués sur la base d'appels à projets périodiques sur la période 2021-2027. Il concerne uniquement les projets de développement et de modernisation du [Réseau transeuropéen de transports \(RTE-T\)](#). « Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) vise à accélérer l'investissement dans le domaine des réseaux transeuropéens et à mobiliser les financements provenant tant du secteur public que du secteur privé, tout en renforçant la sécurité juridique et en respectant le principe de neutralité technologique. Le MIE devrait permettre d'exploiter au mieux les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique, renforçant ainsi l'efficacité de l'intervention de l'Union et permettant de réduire au minimum les coûts de mise en œuvre. » (Règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) no 1316/2013 et (UE) no 283/2014, (2).

Les flux de marchandises entre / à travers / à destination des deux régions ?



Source Ministère. Données nationales du transport de marchandises 2022.

Des flux routiers majoritaires, à l'exception du flux Hauts-de-France vers le Grand-Est pour lequel le ferroviaire est dominant.

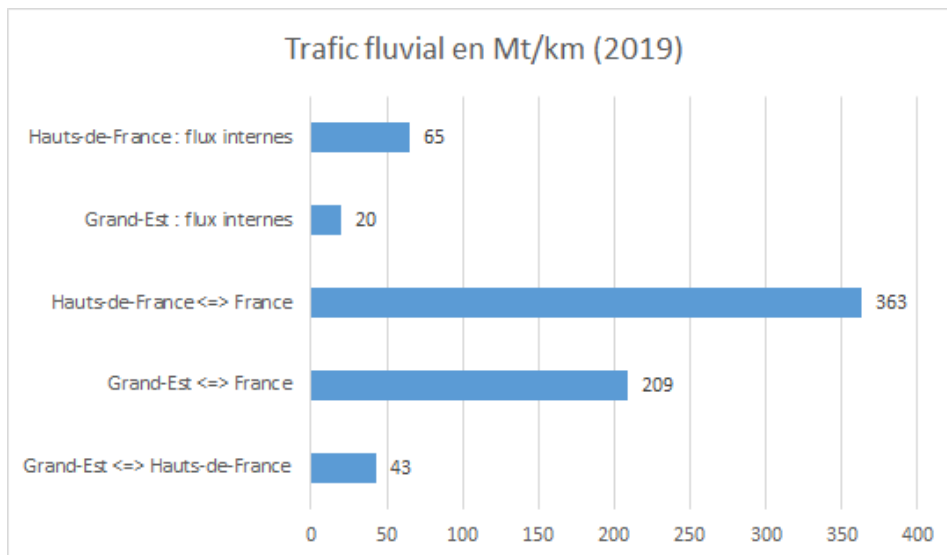
Des flux internes majoritaires avec une faible part de ferroviaire.

Des flux plus importants depuis Hauts-de-France vers Grand Est et vers la France. Un flux ferroviaire Grand Est vers Hauts-de-France très faible.

S'agissant des flux internes aux deux régions, on constate que la part ferroviaire est peu importante et proche de la moyenne nationale, en tenant compte du domaine de pertinence du transport ferré de marchandises qui est au moins égal à 400 kilomètres (chargement –déchargement).

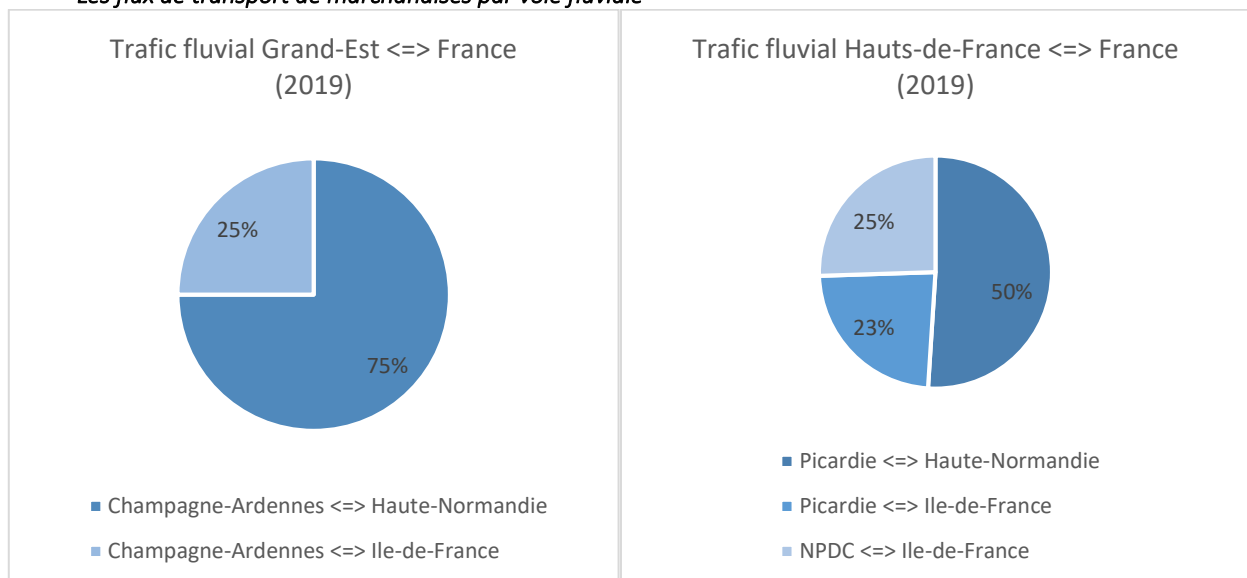
Volumes des marchandises en provenance et à destination du port de Dunkerque (GMPD) vers et depuis le Grand Est (2022) :

FLUVIAL		
Chargement GPMD vers la Moselle	39 696 t	charbon, bobines sidérurgiques, clinker
Déchargement GPMD : depuis Moselle et Meuse (Givet)	126 570 t	céréales, ferrailles
FERROVIAIRE		
Chargement GPMD : vers Moselle	2 300 000 t	produits sidérurgiques principalement, conteneurs maritimes
Déchargement GPMD : depuis Moselle	200 000 t	divers



Source Ministère. Données nationales du transport de marchandises 2022.

Les flux de transport de marchandises par voie fluviale



Source Ministère. Données nationales du transport de marchandises 2022.

Les échanges des deux régions avec le reste de la France par la voie fluviale s'effectuent majoritairement avec la Haute-Normandie et l'Ile-de-France.

Les échanges entre les deux régions par voie ferrée s'effectuent très majoritairement entre Nord - Pas-de-Calais et Grand-Est (95%), majoritairement avec la Lorraine (65%).

III. MOYENS FINANCIERS ET GOUVERNANCE : AU SERVICE DE QUELLES STRATEGIES ?

A. AMBITIONS ET STRATEGIES DE CHACUNE DES REGIONS : DES PRIORITES PARTAGEES

Pour la **Région Hauts-de-France**, les objectifs du SRADDET concernant le transport de marchandises visent à augmenter la part du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises (30% à 2050) ; à optimiser l'implantation des plateformes logistiques ; enfin à favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces. Ces objectifs sont complétés par ceux du SRDEII, qui visent à faire des Hauts-de-France une région commerçante, leader de la distribution et hub logistique européen.

Ces ambitions sont mises en œuvre via des outils financiers, en particulier le Contrat de plan État-Région (CPER) et les Fonds européens dont la gestion a été confiée aux Régions.

Le Canal Seine-Nord Europe est considéré comme infrastructure stratégique.

Pour la **Région Grand Est**, l'objectif consiste à « **renforcer et optimiser les plateformes logistiques multimodales** » (cf. règle n° 28 du SRADDET) **en cohérence avec l'Axe 2 : dépasser les frontières et renforcer la cohésion pour un espace européen connecté.**

Ainsi le développement des activités logistiques constitue une ambition forte pour le Grand Est, région située au carrefour d'importants flux nationaux et européens, qui se doit de valoriser les trafics de marchandises en transit. La présente règle porte le principe d'optimisation des plateformes logistiques existante en nombre suffisant sur l'ensemble de la région.

Ainsi la priorité vise à **renforcer l'accessibilité multimodale, notamment par les mobilités durables, des plateformes aéroportuaires, des canaux fluviaux performants, des ports et des sites à vocation logistique*** et anticiper le cas échéant le développement de ces plateformes en cohérence avec les dynamiques inter-régionales, **transfrontalières et celles des euro corridors***.

Par cette règle, le SRADDET porte l'amélioration de l'intermodalité dans le cadre du transport de marchandises et du secteur de la logistique, en cohérence et en interaction avec celle voulue pour le transport de voyageurs. Il s'agit de s'appuyer principalement sur les réseaux et équipements existants, avec comme objectifs de les moderniser et les structurer.

Une attention spécifique doit être portée à chaque étape de la chaîne logistique, avec notamment l'organisation de la **logistique du dernier kilomètre et de la logistique urbaine** de proximité et développement de solutions multimodales.

B. LA NECESSITE DE REPENSER LA GOUVERNANCE

La gouvernance actuelle à l'échelle régionale

En **Hauts-de-France**, la structuration des acteurs publics et privés au service du développement portuaire, logistique et multimodal se poursuit depuis 2012 avec la création du groupement d'intérêt économique (GIE) HAROPA ports²⁴, puis de conseils de coordination interportuaire et logistique (CCIL).

Les délégations de l'Axe Méditerranée-Rhône-Saône (2017) et de l'Axe Nord (2019), sont placées sous l'autorité des préfets de région pour animer une feuille de route permettant de doubler les parts modales du fluvial et du ferroviaire à l'horizon 2030. En Hauts-de-France, le CCILAN²⁵ s'appuie sur la [fédération NORLINK](#) et [Euralogistic](#).

Dans le Grand Est, il existe trois groupements portuaires (Ports de Strasbourg, de Lorraine, de Mulhouse).

Cette structuration se construit entre les deux régions, avec la « convention de partenariat cosignée [en juin 2023] par Ports de Strasbourg et la Fédération Norlink, qui représente les acteurs du développement portuaire, logistique et multimodal des Hauts-de-France, vise à renforcer leur coopération afin de développer le corridor de fret stratégique qui existe déjà entre les Hauts-de-France et l'Alsace²⁶ ».

A l'échelle du **Grand Est** le Groupement Interprofessionnel des acteurs du transport et de la logistique Grand Est (GIATEL Grand Est) a pour vocation de structurer un réseau d'échanges à une échelle interprofessionnelle. Il regroupe ainsi l'ensemble des acteurs de la filière logistique, qu'ils soient transporteurs, commissionnaires, logisticiens chargeurs ou autres. Ce réseau vise à faciliter le portage d'actions et de positions communes et coordonnées au niveau de l'ensemble de la filière logistique en Grand Est tout qu'intègre dorénavant l'objectif « Zéro carbone ».

Cette structure travaille en étroite collaboration avec l'ORTL (Observatoire régional du Transport et de la Logistique, dans lequel la région Grand Est et l'Etat sont parties prenantes) qui contribue sur les évolutions et la vision prospective.

La région dans le cadre de son champ d'actions a engagé une démarche visant à rassembler les ports et les fédérer afin de les rendre plus visibles (Ex : Euro Rhein Ports). Enfin elle a créé un « Portail Grand Est Logistique » unique destiné à l'ensemble des acteurs du secteur du transport et de la logistique afin de les informer et les aider à saisir les opportunités en termes d'aides en faveur de transports durables et innovants.

C. LES MOYENS FINANCIERS : DES FINANCEMENTS PUBLICS RENFORCES MAIS INSUFFISANTS QUI APPELLENT D'AUTRES FINANCEMENTS

Financements publics : Europe / CPER (FR) / Collectivités / Acteurs privés

Les infrastructures de transports de marchandises, activité soumise à la libre concurrence, bénéficient de financements privés et publics le cas échéant. Selon la nature de l'infrastructure et son « rayonnement » (Aire d'influence), elle pourra bénéficier de financements de l'Europe, de la France, des collectivités territoriales (y compris administrations publiques locales (APUL) et d'autres acteurs privés (ex. Ports privés, principalement céréaliers).

²⁴ [HAROPA](#) (Ports un Havre, de Rouen et de Paris). GIE créé en 2012.

²⁵ Conseil de coordination interportuaire et logistique. [Délégation de l'Axe Nord](#).

²⁶ GALLON, Marie-Hélène (2023). « [Un accord pour dynamiser l'axe multi modal Alsace/Hauts-de-France](#) ». *Actu-transport-logistique*, 15 février 2023.

S'agissant de l'Europe, elle a identifié un certain nombre de projets structurants visant à construire un réseau de transport maillé à l'échelle des 27 pays de l'Europe. Il s'agit d'un mécanisme d'interconnexion européen (MIE) qui vise à faciliter les échanges entre ces pays. Un des projets bénéficiant de ces financements est le projet Canal Seine-Nord Europe. A ces financements peuvent s'ajouter des financements provenant des programmes dits « structurants » à l'instar du FEDER ou LEADER dans le cadre de projets transfrontaliers notamment.

S'agissant de la France, les financements en provenance de l'État viennent essentiellement des CPER contractualisés entre l'État et les Régions. Si le CPER pour la période 2021-2027 est déjà validé, le volet « mobilités » dont les investissements afférents aux transferts de marchandises est en cours de discussion. Il convient de souligner que le financement est assuré par l'AFIT France dont la mission consiste à délivrer les fonds spécifiquement identifiés et les sanctuariser au bénéfice des infrastructures de transports.

Recettes : qui paye quoi ?

L'AFIT France : des moyens consolidés pour les années à venir ...

Les recettes : le principe applicable est la taxation des mobilités « carbonées » pour aller vers les des mobilités « dé carbonées ».

Ainsi les recettes proviennent principalement de la contribution des sociétés concessionnaires d'autoroutes près de 1 Md€²⁷, la taxe, dite « Taxe Chirac », sur les billets d'avions à hauteur de 138 M€, amendes radars (178M€), une quote-part de la TICPE (1,2 Md€).

Des sources de financements à aller chercher : les certificats d'économies d'énergie

Un programme C2E (Certificats d'énergie) à destination des acteurs du transport et la logistique a été mis en place afin de favoriser le report modal route vers fer. Il permet de financer des études logistiques, expérimentations, acquisitions de matériels.

L'écotaxe à caractère régional : une recette en devenir ... et un équilibre à trouver entre transit et transports inter régions

La Loi « Climat et résilience » prévoit que certaines voies du domaine public routier national seraient mises à disposition des Régions dans le cadre d'une expérimentation, et que ces Régions pourraient instituer des contributions spécifiques assises sur la circulation des véhicules de transports routiers de marchandises sur ces voies. Les Départements pourraient également étendre des contributions spécifiques aux véhicules de transport routier de marchandises empruntant les voies de leur domaine public routier départemental susceptibles de subir un report significatif de trafic du fait des contributions régionales.

Des marges de manœuvre potentielles pour augmenter le financement des infrastructures de transports

Plusieurs pistes existent à ce jour :

- Une taxation plus élevée des sociétés concessionnaires d'autoroutes qui dégagent des profits plus élevés (dans la perspective de la fin des concessions (2031 - SANEF).
- De nouvelles taxes ?
 - Taxer les camions qui traversent la France ?
 - Revoir la fiscalisation locale lors de l'implantation d'une nouvelle infrastructure de transport ?
 - Faire contribuer les collectivités, notamment les Régions ?
 - Augmenter la taxe dite « Chirac » sur les billets d'avion ?

En résumé, face à « un mur d'investissements », la question du mode de taxation et de financement des infrastructures est posée.

²⁷ Contentieux sur la contribution volontaire exceptionnelle (CVE) qui n'est plus versée depuis deux ans : 122 M€ de perte par an.

CONCLUSION

Les deux régions frontalières présentent des similitudes sur le plan sociaux-économiques ainsi que sur les infrastructures de transport, qu'il convient d'inscrire dans une optique de décarbonation, partiellement accompagnée par les acteurs publics.

Toutefois malgré ces efforts et ceux annoncés, **le seul investissement public de l'État et de l'Union Européenne ne saurait suffire**. Il faudra y associer encore plus largement les collectivités territoriales et leurs groupements (EPCI*), les autres acteurs publics et les acteurs économiques, dont les acteurs privés du secteur du Transport et de la logistique.

Les crises successives intervenues depuis 2020 (Covid, conflit Ukraine) ont rappelé le caractère essentiel de nos chaînes logistiques et de transport, ainsi que les femmes et les hommes qui y contribuent, pour assurer la continuité de la vie de la Nation, sa souveraineté et l'approvisionnement des territoires.

Les régions Grand Est et Hauts-de-France, qui sont proches aussi bien en termes de caractéristiques démographiques, sociologiques, économiques mais également par la densité des infrastructures de transports, se trouvent « face à un mur d'investissement²⁸ » et de potentiels intérêts convergents aujourd'hui ... et de projets demain.

Dès lors comment concilier un nécessaire développement économique, tout en tendant vers la décarbonation et réussir à « Assurer le fret dans un monde fini²⁹ » ?

Si les signaux envoyés au plan européen et national via le Green Deal et le Plan de Transformation de l'économie française notamment tendent à accentuer les efforts en faveur du report modal comme vecteur de décarbonation à horizon 2030-2050 (neutralité carbone), le fret routier restera, dans tous les cas, majoritaire.

Si les acteurs (Europe, État, Collectivités) tendent à accroître leurs efforts, leurs seuls efforts ne suffiront pas à faire face à cette nécessaire transition sans la participation des acteurs privés. A l'échelle administrative des deux régions, il s'agira de renforcer la coopération sur des enjeux communs et associer largement les acteurs publics et privés dans le cadre d'une gouvernance mixte « public-privé ».

A l'échelle des deux régions, il s'agira de renforcer la coopération économique, de faire avancer les nécessaires grands projets d'infrastructures et faciliter l'émergence de hubs logistiques multimodaux capables de répondre à cette logique de renforcement du report modal comme vecteur de la décarbonation.

Les préconisations ci-dessous sont ainsi articulées en trois axes :

- AXE 1 Un enjeu commun de coopération accrue entre les deux régions
- AXE 2 L'enjeu de la décarbonation : un impératif de long terme
- AXE 3 Le renforcement des infrastructures : une des clefs du développement économique

S'agissant des préconisations, le CESER Hauts-de-France et Grand Est attirent l'attention sur le fait que les cadres réglementaires européen ou national sont de nature à amplifier ou à contrarier les dispositifs régionaux pouvant influencer favorablement le développement du transport massifié et le report modal (ferroviaire, fluvial), dans une perspective de développement durable :

- Veiller à la stabilisation du cadre réglementaire et des dispositifs d'accompagnement, nécessaires à la sécurisation des investissements.
- Saisir l'opportunité, le cas échéant, de la renégociation de la directive « Euro vignette » pour soutenir les poids lourds participant au transport combiné (taux réduits) ;
- Inclure une clause environnementale dans les dispositifs de commande publique, comme levier pour encourager les modes massifiés ;
- Intensifier l'usage des certificats d'économie d'énergie (CEE) pour mieux soutenir le transport combiné ;
- Augmenter le montant de « l'aide à la pince » destinée à renforcer la multi modalité des plateformes et ports ;

²⁸ Rapport du COI.

²⁹ Titre du rapport du Think Tank Shift Projet. *Assurer le fret dans un monde fini dans le cadre du plan de transformation de l'économie française*, mars 2022.

LES PRECONISATIONS

AXE 1. L'enjeu commun d'une coopération accrue entre les deux régions

- INSTAURER UNE GOUVERNANCE INTER-REGIONALE
 - Produire et partager les études et les données des deux régions, en s'appuyant sur les Observatoires régionaux du Transport et de la Logistique (ORT/ORTL).
 - Organiser une Conférence logistique régulière, espace de réflexion et d'échange pour les acteurs pour définir les besoins, associant les entreprises.
 - Mettre en œuvre une plate-forme inter-régionale de concertation, de réflexion et de promotion ouverte à l'ensemble des acteurs publics et privés du secteur de la logistique et du transport, afin de renforcer l'Axe Est-Ouest.
- PROMOUVOIR ET FACILITER LES ECHANGES INTER-REGIONAUX
 - Encourager la coopération économique.

AXE 2. L'enjeu de la décarbonation : un impératif de long terme

- TENDRE VERS UNE LOGISTIQUE ZERO CARBONE A ECHEANCE 2050
 - Etablir une cartographie conjointe des plateformes logistiques (cartographie cible des implantations).
 - Définir et mettre en œuvre une politique conjointe d'incitation à la rationalisation des implantations.
 - Renforcer les équipements favorisant le report modal, y compris pour la desserte Ile-de-France.
 - Procéder à l'évaluation harmonisée des externalités du transport, prenant en compte l'ensemble des coûts.
- FAVORISER LES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DURABLES ET INNOVANTS
 - Aider financièrement les transporteurs qui verdissent leur flotte.

AXE 3. Le renforcement des infrastructures : une des clefs du développement économique

- INSCRIRE RESOLUMENT LES LOGISTIQUES REGIONALES GRAND EST – HAUTS-DE-FRANCE DANS LE CADRE D'UNE LOGISTIQUE A VOCATION EUROPEENNE
 - Amener la liaison ferrée Ouest – Est (Dunkerque – Metz – Strasbourg) à la norme actuelle (système de commande centralisée (PCC), qualité des voies, gestion des réseaux (ERTMS), etc.) à échéance 2030.
 - Renforcer les équipements structurants : Terminaux (Lille-Valenciennes, etc.), Triages (Woippy, Somain, Grande-Synthe, ...).
 - Développer les corridors de transport entre les deux régions (fluvial/ferroviaire, en particulier vers l'ancienne région Champagne-Ardenne), notamment les corridors ferrés Ouest-Est.
 - Réfléchir à l'intérêt et la faisabilité d'un projet fluvial Est-Ouest (permettre une connexion directe des réseaux à grand gabarit).
 - Étendre l'hinterland de Dunkerque vers la région Grand Est pour offrir à cette région un accès à une autre façade maritime.
- IDENTIFIER EN COMMUN DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES REpondant A UNE DYNAMIQUE INTER-REGIONALE, DANS LE CADRE D'UNE CONTRACTUALISATION ENTRE LES DEUX REGIONS
 - Organiser une promotion conjointe d'une politique de rénovation des réseaux capillaires ferroviaire et fluvial.

TABLEAU RECAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS ET PRECONISATIONS

Délai : CT : 1 à 2 ans /MT : 3 à 5 ans LT : plus de 5 ans

AXE 1. L'ENJEU D'UNE COOPERATION ACCRUE ENTRE LES DEUX REGIONS		Délai	Acteurs concernés
1	<i>Instaurer une gouvernance inter-régionale</i>		
	Produire et partager les études et les données des deux régions, en s'appuyant sur les Observatoires régionaux du Transport et de la logistique (ORT/ORTL)	CT	État Conseil régional
	Organiser une Conférence logistique régulière, espace de réflexion et d'échange pour les acteurs pour définir les besoins, associant les entreprises	CT	Conseil régional CCI
	Mettre en œuvre une plate-forme inter-régionale de concertation, de réflexion et de promotion ouverte à l'ensemble des acteurs publics et privés du secteur de la logistique et du transport, afin de renforcer l'Axe Est-Ouest	CT	Conseil régional
2	<i>Promouvoir et faciliter les échanges inter-régionaux</i>		
	Encourager la coopération économique	CT	Conseil régional CCI

AXE 2. L'ENJEU DE LA DECARBONATION : UN IMPERATIF DE LONG TERME		Délai	Acteurs concernés
3	<i>Tendre vers une logistique Zéro Carbone à échéance 2050</i>		
	Etablir une cartographie conjointe des plates-formes et entrepôts logistiques (cartographie cible des implantations)	CT	État Conseil régional
	Définir et mettre en œuvre une politique conjointe d'incitation à la rationalisation des implantations	CT	Pôles métropolitains EPCI
	Renforcer les équipements favorisant le report modal, y compris pour la desserte Ile-de-France	MT	
	Procéder à l'évaluation harmonisée des externalités du transport, prenant en compte l'ensemble des coûts	CT	État Conseil régional
4	<i>Favoriser les modes de transport de marchandises durables et innovants</i>		
	Aider financièrement les transporteurs qui verdissent leur flotte	CT	État Conseil régional

AXE 3. LE RENFORCEMENT DES INFRASTRUCTURES : UNE DES CLEFS DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE		Délai	Acteurs concernés
5	<i>Inscrire résolument les logistiques régionales Grand Est – Hauts-de-France dans le cadre d'une logistique à vocation européenne</i>		
	Amener la liaison ferrée Ouest – Est (Dunkerque – Metz – Strasbourg) à la norme actuelle (système de commande centralisée (PCC), qualité des voies, gestion des réseaux (ERTMS), etc.) à échéance 2030.	LT (2030)	État Conseil régional
	Renforcer les équipements structurants : Terminaux (Lille-Valenciennes, etc.), Triages (Woippy, Somain, Grande-Synthe, ...)	MT/LT	État Conseil régional
	Développer les corridors de transport entre les deux régions (fluvial/ferroviaire, en particulier vers l'ancienne région Champagne-Ardenne), notamment les corridors ferrés Ouest-Est	LT	État Conseil régional
	Étendre l'hinterland de Dunkerque vers Grand Est pour offrir à la région un accès à une autre façade maritime	LT	Conseil régional
	Réfléchir à l'intérêt et la faisabilité d'un projet fluvial Est-Ouest (permettre une connexion directe des réseaux à grand gabarit)	MT	État Conseil régional
6	<i>Identifier en commun de nouvelles infrastructures répondant à une dynamique inter-régionale, dans le cadre d'une contractualisation entre les deux Régions</i>	CT	État Conseil régional
	Organiser une promotion conjointe d'une politique de rénovation des réseaux capillaires ferroviaire et fluvial	CT	État Conseil régional

GLOSSAIRE

Affréteur : professionnel intermédiaire entre celui qui a des marchandises à expédier et le transporteur. Pour cela, il va louer le moyen de transport optimal au meilleur prix et revendre la prestation au client.

Aide à la pince : Ce qu'on appelle l'aide à la pince est une aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné. Elle consiste en une subvention forfaitaire par Unité de Transport Intermodal transbordée sur un terminal situé sur le territoire français métropolitain, ouvert à tout opérateur (ou commissionnaire) de transport combiné entre le mode routier et les modes non routiers (ferroviaire, fluvial, maritime à courte distance), accompagné d'un pré/post acheminement routier. L'aide est réservée aux services dont la distance est d'au moins 80 kilomètres. Sauf pour le transport de déchets et la distribution urbaine. Ce critère de distance minimale est toutefois facultatif pour les aides susceptibles d'être accordées par les collectivités territoriales ou d'autres organismes publics.

Autoroute ferroviaire : L'expression « autoroute ferroviaire » désigne des services de fret ferroviaire acheminant des tracteurs routiers et leurs (semi-)remorques (transport accompagné), ou des (semi-)remorques seules (transport non accompagné) de dimensions standard, chargés horizontalement sur des wagons innovants et surbaissés et sur les lignes existantes du réseau ferré, avec une fréquence minimale d'un aller-retour quotidien. Source (ministère des Transports).

Chargeur : désigne la personne ou l'entreprise qui confie l'acheminement de ses marchandises à un transporteur. Les chargeurs sont les détenteurs et expéditeurs du fret.

Commissionnaire de transport : professionnel dont l'activité était subordonnée jusqu'en 1990 à la possession d'une licence spécifique, mais exempte d'attestation de capacité. Le commissionnaire organise le transport des marchandises qui lui sont confiées. Il a une obligation de résultat : il est garant de la bonne fin du transport. A ce titre, il se porte du fret, et rémunère tous les intervenants agissant pour son compte, notamment les transporteurs affrétés dont il a le libre choix. L'exercice de la commission de transport est soumis à des conditions de capacité professionnelle, de capacité financière, d'honorabilité et à une inscription à un registre spécifique tenu par la Direction Régionale de l'Équipement. Réf. : Décret du 5 mars 1990.

Conteneur : Carrosserie mobile et intermodale, de dimensions normalisées par l'I.S.O. (International standard organisation), munies de pièces de coins pour en faciliter la préhension et l'arrimage. Les longueurs les plus représentées sont 20 pieds et 40 pieds, mais ces dimensions sont en cours d'évolution. Il existe différents types de conteneurs : conteneur standard ou sec, ordinaire ; conteneur citerne ; conteneur : ouvert sur les côtés et le dessus ; conteneur à toit ouvrant, dont le toit est une bâche escamotable permettant un empotage par le haut ; conteneur réfrigéré.

Euro corridors : couloirs de développement, structurés le long d'axes de transports, notamment transeuropéens. Ces corridors concentrent les hommes et les richesses au sein de vastes régions urbaines.

Hinterland : Un arrière-pays, ou hinterland, est une zone continentale située en arrière d'une côte ou d'un fleuve, par opposition au littoral. En géographie, il désigne plus précisément la zone d'influence et d'attraction économique d'un port, par opposition au foreland.

Logistique du dernier kilomètre : expression qui désigne l'ensemble des acteurs et opérations mis en place dans les derniers segments de la chaîne de distribution des biens ou services.

Multimodal : Acheminement de marchandises utilisant au moins deux modes de transports successifs.

Site à vocation logistique : site accueillant des fonctions de transit, stockage et reconditionnant les départs de marchandises vers les lieux de distribution, accessible par un ou plusieurs modes de transport (routier, ferré, fluvial, aérien).

Transport Combiné : Technique d'acheminement faisant intervenir successivement, sans manutention propre à la marchandise, au moins deux modes de transport (rail-route, fleuve-route, mer-route).

Taxe à l'essieu : Remplace depuis le 20/01/2021 la TSVR (taxe spéciale sur certains véhicules routiers). Cette taxe concerne les utilisateurs de poids lourds de plus de 12 tonnes circulant en France.

SOURCES

- ALTERMIND (2020). *Les co-bénéfices du fret ferroviaire. Éléments d'évaluation et propositions*. Rapport pour l'Alliance « Fret Ferroviaire Français pour le Futur ». [LIEN](#) vers le document.
 - ALTERMIND (2022). *Un plan de développement pour le transport combine. Perspectives pour 2027*. Rapport pour le Groupement national du Transport combiné (GNTC) et Rail Logistic Europe (RLE). [LIEN](#) vers le document.
 - AUTORITE DE REGULATION DU TRANSPORT - ART (2022). *Le marché français du transport ferroviaire en 2021*. [LIEN](#) vers le document.
 - CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES – COI (2022). *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition*.
 - *Rapport de synthèse : stratégie 2023-2042 et propositions de programmation*. [LIEN](#) vers le document.
 - *Rapport annexe : compléments sur les programmes et revue des projets*. [LIEN](#) vers le document.
 - GALLON, Marie-Hélène (2023). « Un accord pour dynamiser l'axe multi modal Alsace/Hauts-de-France ». *Actu-transport-logistique*, 15 février 2023. [LIEN](#) vers le document.
 - INSEE (2023). *Dossier complet région des Hauts-de-France*. [LIEN](#) vers le document.
 - INSEE (2023). *Dossier complet région Grand Est*. [LIEN](#) vers le document.
 - ORT Grand Est (2019). *Les chiffres clé du transport en Grand Est*. [LIEN](#) vers le document.
 - ORT Hauts-de-France (2021). *Panorama du fret*. [LIEN](#) vers le site de présentation.
 - REGION GRAND EST (2017). *Diagnostic territorial du Grand Est*. [LIEN](#) vers le document.
 - REGION HAUTS-DE-FRANCE (2019). *Schéma régional de développement durable et équitable du territoire*. [LIEN](#) vers le rapport.
 - SENAT (2021). *Transport de marchandises face aux impératifs environnementaux*. Rapport d'information n° 604 (2020-2021) de Mme Nicole BONNEFOY et M. Rémy POINTEREAU, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, déposé le 19 mai 2021. [LIEN](#) vers le document.
 - UNION TRANSPORT-LOGISTIQUE FRANCE (TLF) (2023). *Guide de la logistique ferroviaire*. [LIEN](#) vers le document.
 - THE SHIFT PROJECT (2022). *Assurer le fret dans un monde fini*.
-
- LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (1). *Journal officiel électronique authentifié* n°0182 du 8 août 2015. [LIEN](#) vers le document.
 - LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1). *Journal officiel électronique authentifié* n°0299 du 26 décembre 2019. [LIEN](#) vers le document.
 - LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (1). *Journal officiel électronique authentifié* n° 0196 du 24/08/2021. [LIEN](#) vers le document.
 - LOI n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux. *Journal officiel électronique authentifié* n° 0167 du 21/07/2023). [LIEN](#) vers le document.

ANNEXES

ANNEXE 1 – FERROVIAIRE

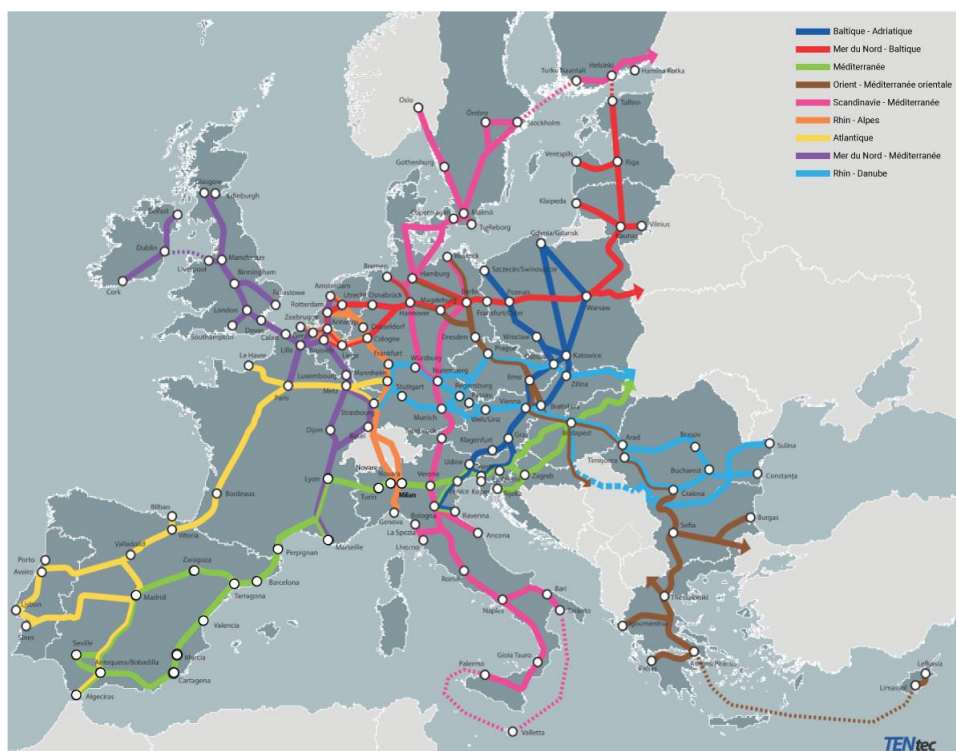
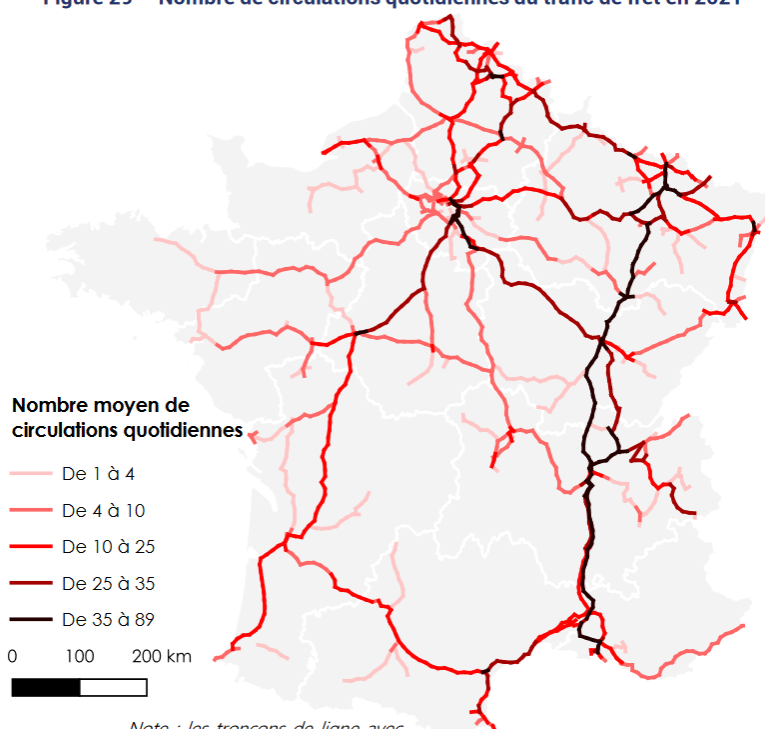


Figure 29 – Nombre de circulations quotidiennes du trafic de fret en 2021



Source : ART d'après SNCF Réseau



Trafics ferroviaires fret (2018-2019)

Nombre de trains de fret ayant circulé par section de ligne par jour en moyenne



Source ORT.



« Le **projet Seine-Escaut** vise à établir sur un axe économique majeur qui connaît une forte congestion routière, un nouveau corridor européen de fret entre Le Havre, Paris et Amsterdam, permettant la massification des marchandises sur des convois fluviaux emportant jusqu'à 4400 tonnes, et offrant à un bassin de 40 millions d'habitants un accès performant à 6 ports maritimes de la rangée nord.

Cette liaison fluviale à grand gabarit constituera la colonne vertébrale fluviale du corridor de transport européen Mer du Nord-Méditerranée, et contribuera à l'objectif européen d'un report de 30% du fret moyenne et longue distance vers la voie d'eau et le rail à l'horizon 2030.

Seine-Escaut est un réseau moderne de 1100 km de voies navigables à grand gabarit répondant aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux européens et reliant entre elles 6 régions européennes : Normandie, Ile-de-France, Grand-Est, Hauts de France, Flandre et Wallonie.

Ce projet se décline en un vaste programme d'opérations d'aménagements comprenant :

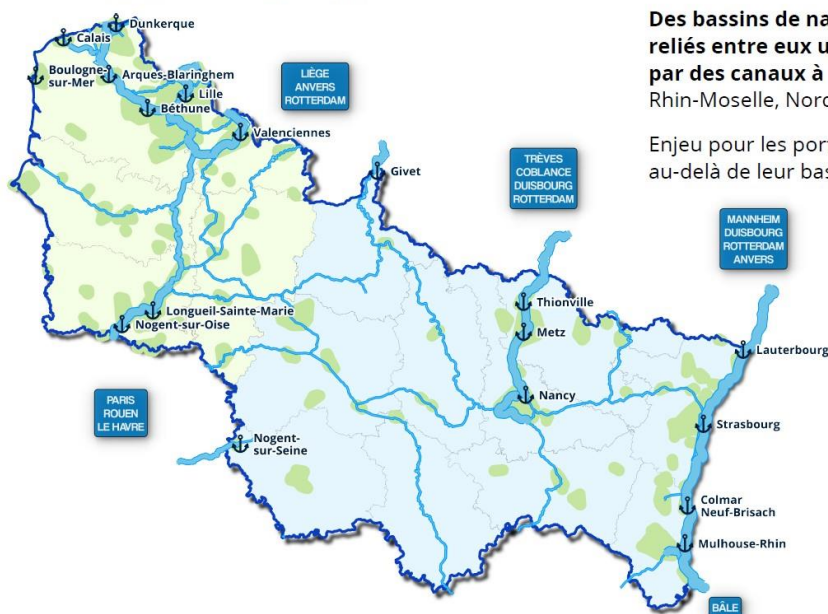
- les améliorations de l'infrastructure sur le bassin de la Seine et de l'Oise ;
- la réalisation du canal Seine-Nord Europe au centre du réseau ;
- les liaisons transfrontalières de la Lys mitoyenne ;
- la remise en service du canal de Condé-Pommerœul ;
- en Flandre et en Wallonie, les bassins de la Lys, de l'Escaut et de la dorsale wallonne de Pommerœul à Namur ».

(Source : [Alliance Seine-Escaut](#))



Réseau fluvial et portuaire

Voies navigables selon leur gabarit, ports maritimes et fluviaux



Des bassins de navigation à grand gabarits reliés entre eux uniquement par des canaux à petits gabarits

Rhin-Moselle, Nord-Benelux-Meuse, Seine

Enjeu pour les ports fluviaux de rayonner à 360° au-delà de leur bassin fluvial « naturel »

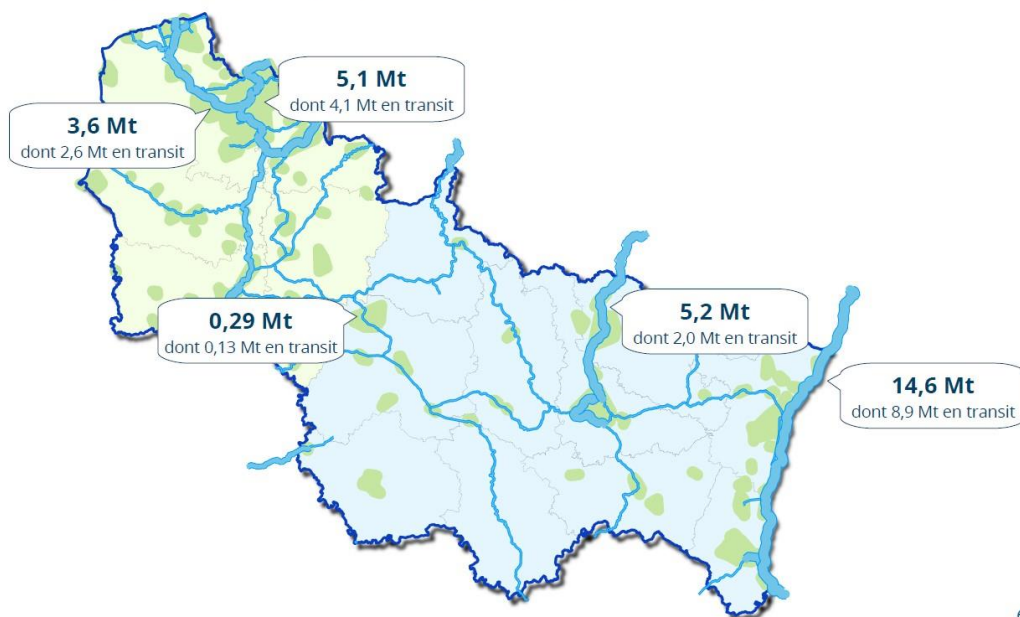
Voies navigables (gabarit classe CEMT)

- I (38,5 x 5,05 m)
- II (55 x 6,6 m)
- III (80 x 8,2 m)
- IV (85 x 9,5 m)
- V (110 x 11,4 m)
- VI (110 x 22,8 m)



Transport fluvial

Trafics sur quelques sections de voies navigables (2017, 2019) en millions de tonnes



Données : VNF
Trafics 2017 (Grand Est)
et 2019 (Hauts-de-France)

Gabarit	Classe	Port en lourd
Grand gabarit	6	+ de 3000 tonnes
	5	de 1500 à 3000 tonnes
	4	de 1000 à 1500 tonnes
Moyen gabarit	3	de 650 à 1000 tonnes
	2	de 400 à 650 tonnes
Petit gabarit	1	de 250 à 400 tonnes
	0	de 50 à 250 tonnes

Source : rapport d'information Sénat 2021.

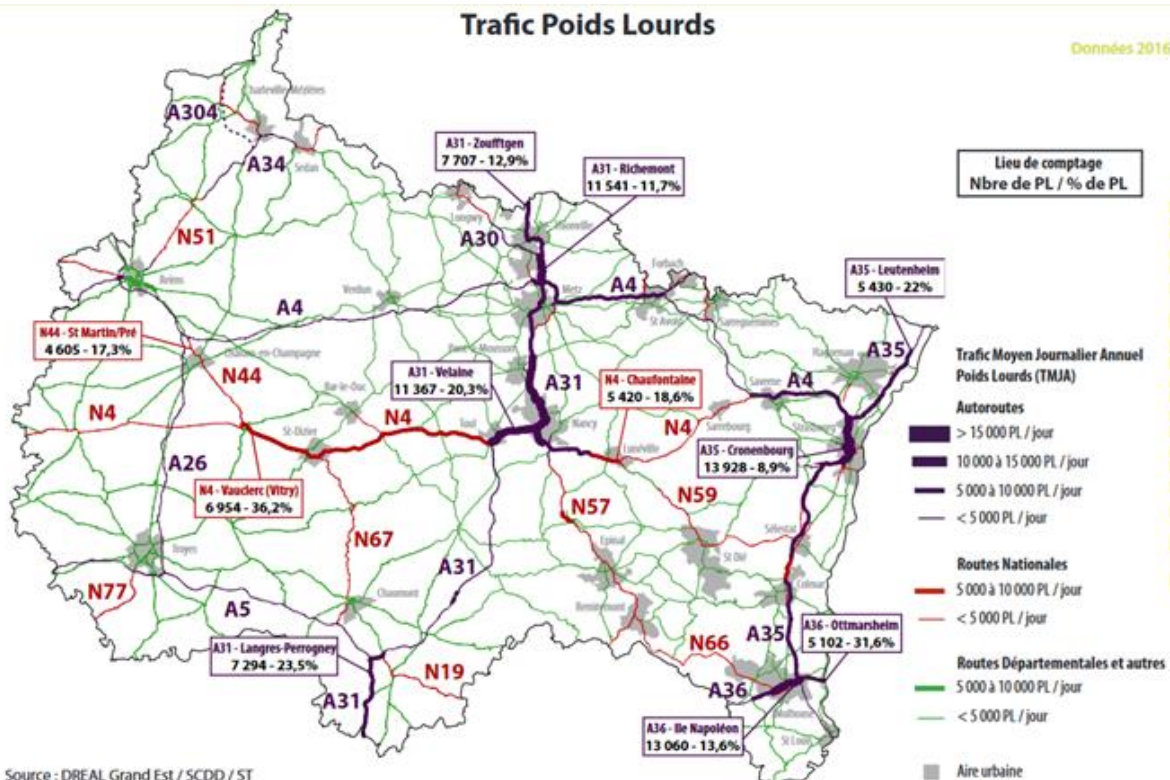


Réseau routier



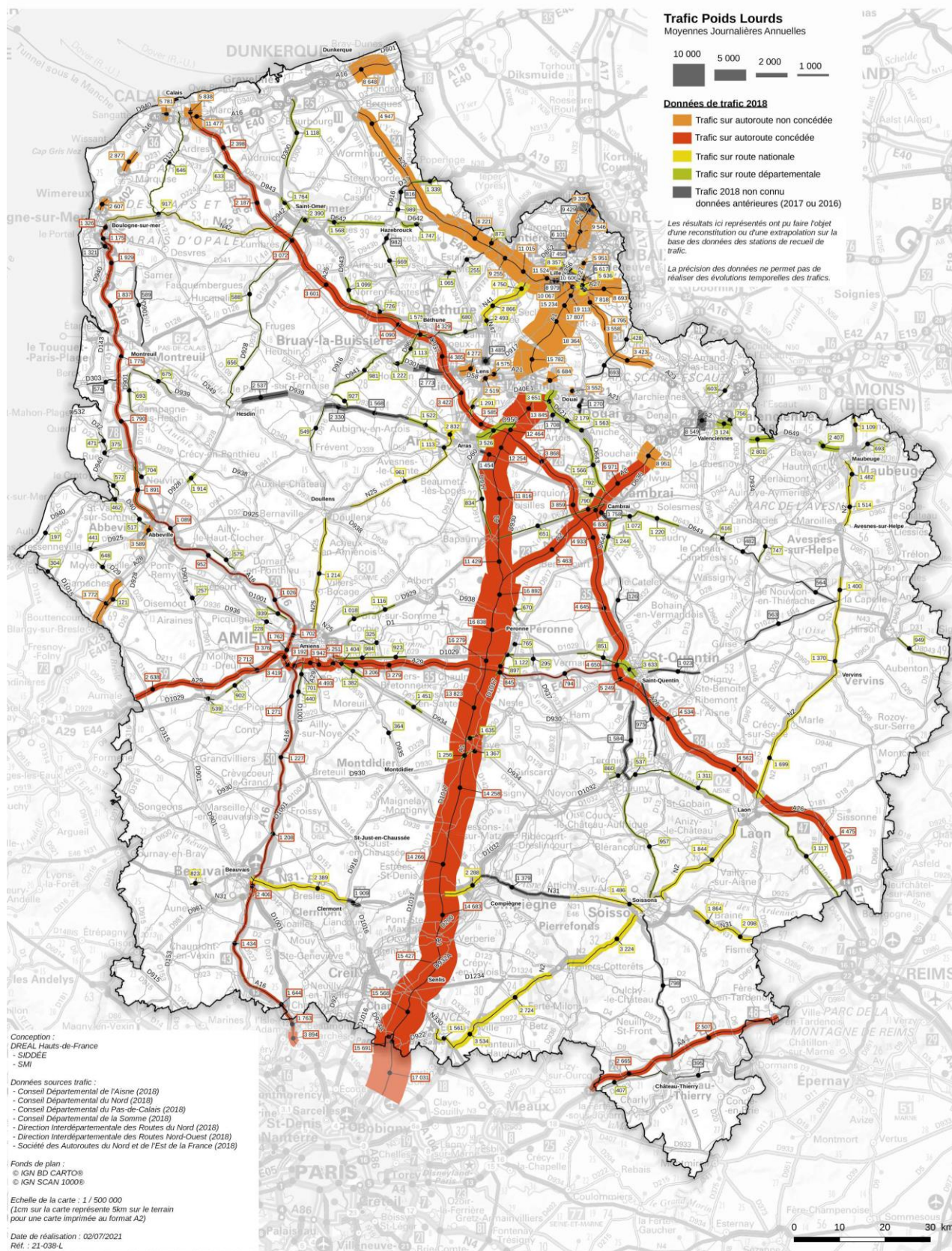
Trafic Poids Lourds

Données 2016



Source : DREAL Grand Est / SCDD / ST

Marchandises



Carte téléchargeable sur le site de l'ORT Hauts-de-France.

ANNEXE 4 – CPER

CPER	Enjeu	Ferroviaire	Fluvial	Routier	Total
GRAND EST	PILIER 3. COHÉSION SOCIALE ET TERRITORIALE AXE 3 – MOBILITÉ MULTIMODALE AXE 4 – COHÉSION DES TERRITOIRES	98,65 M€	58,3 M€	86,6 M€	243,55 M€
HAUTS-DE-FRANCE	AXE II : SOUTENIR LES TERRITOIRES 5-FAIRE DU CANAL SEINE NORD EUROPE UN MOTEUR D'ATTRACTIVITE POUR LES TERRITOIRES AXE V : FAVORISER LA MOBILITE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES AU SEIN DES TERRITOIRES ET CONFORTER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	111, 90 M€ 26,90 M€ Etat 85 M€ Région	32,20 M€ Région	60, 60 M€ 31,70 M€ Etat 28,90 M€ Région	209, 22 M€ 58,60 M€ Etat 150,62 M€ Région

Montants contractualisés (2021-2027) avant les négociations à venir à l'automne 2023.

**DECLARATIONS DES MEMBRES OU
GROUPES DE MEMBRES DU
CESER HAUTS-DE-FRANCE**



CESER HAUTS DE FRANCE
Assemblée Plénière du Mardi 07 NOVEMBRE 2023

Projet du Rapport AVIS Grand Est et Hauts-de-France

La décarbonation est une nécessité qui s'impose à toutes les entreprises pour améliorer sa compétitivité et répondre aux enjeux environnementaux objectifs des Régions GE et HDF.

Les acteurs publics, Europe, Etat, collectivités considèrent que le transport de marchandises doit s'engager dans la décarbonation, par ailleurs la règle de la zéro artificialisation pose le principe d'une limitation de l'artificialisation des sols, cette disposition entraîne une obligation de renaturation.

L'implantation de nouvelles infrastructures de transports nécessite une étude d'évaluation de sa pertinence au regard de celles existantes tout en s'attachant à la mise en place du report modal.

FO préconise de faire un état des lieux des friches industrielles existantes, d'en étudier le coût de dépollution, de la situation géographique avant toute implantation nouvelle.

Il est nécessaire d'améliorer la compétitivité des transports de marchandises, depuis les portes d'entrée et de sortie du territoire jusqu'à la livraison du dernier kilomètre tout en diminuant les gaz à effet de serre.

Il est indispensable de trouver des sources de financement par exemple mise en place d'une écotaxe pour les transporteurs étrangers, taxation plus élevée des sociétés d'autoroutes.

Les projets attendus concernent des solutions de digitalisation, offrant des innovations technologiques ou organisationnelles renforçant la souveraineté, la compétitivité économique écologique et la sûreté de la chaîne logistique.

Plusieurs leviers d'innovation existent, FO préconise la relocalisation et l'industrialisation de nouvelles filières l'information et la responsabilisation du consommateur.

Les projets attendus doivent accélérer le développement de solutions innovantes d'optimisation des chaînes logistiques, dont les bénéfices seront à la fois économiques et écologiques. L'ensemble de la chaîne logistique (transport, entreposage, emballage, suivi, etc.) doit être pris en compte.

L'automatisation est un levier majeur d'amélioration de la performance des chaînes logistiques et doit intégrer la complexité induite par le caractère transversal et multimodal de leur conception tout en préservant les emplois.

Le secteur de la logistique doit contribuer à renforcer la résilience économique de la France et répondre aux enjeux des évolutions sociétales qui l'impactent fortement. Ces dernières ont notamment été amplifiées par la crise sanitaire ainsi que par le développement rapide du e-commerce dans la dernière décennie.

L'amélioration du report modal qu'il soit ferré ou fluvial nécessite selon les cas le renforcement des infrastructures existantes ou la création de nouvelles ce qui pourrait diminuer le taux des GES.

FO votera l'avis.



Assemblée Plénière CESER Hauts-de-France du mardi 07 novembre 2023

Déclaration CFDT sur l'avis

« Les investissements dans les infrastructures de transport de marchandises : des priorités partagées entre les régions Grand Est et Hauts-de-France »

La CFDT se félicite de ce travail précurseur et novateur entre les CESER Hauts-de-France et Grand-Est.

L'investissement dans les infrastructures de transports revêt une importance significative pour de nombreuses raisons économiques, sociales et environnementales. C'est un moteur clé du développement économique, de l'amélioration de la qualité de vie et de la durabilité.

Les différents grands projets inter-régionaux qui pourraient émerger doivent privilégier les implantations multimodales, les transports « bas-carbone » et la limitation de la consommation des terrains agricoles. La CFDT souhaite que l'Europe (l'un des principaux financeurs) soit vigilante quant à ces exigences environnementales.

L'implantation de nouvelles infrastructures doit avoir un impact significatif sur la réduction de l'empreinte écologique et sur la promotion du développement durable. Elle doit être un levier important d'une transition juste.

Ces deux grandes régions, qui présentent des similitudes et des caractéristiques identiques, un bel mais lourd passé industriel, et également des particularités démographiques et sociologiques, ont des intérêts évidents à travailler ensemble.

Avec en mémoire leurs héritages industriels comparables et leurs similitudes sur le développement des infrastructures de transport de marchandises, la CFDT appelle à la vigilance quant à la prise en compte réelle des problématiques sociales.

C'est la raison pour laquelle la CFDT approuve les recommandations concernant l'instauration d'une gouvernance inter-régionale et souhaite que les partenaires sociaux et économiques soient inclus.

La CFDT partage les recommandations de cet avis et le votera favorablement.



CESER – Assemblée plénière du 7 NOVEMBRE 2023

Rapport et Avis

« LES INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES : DES PRIORITES PARTAGEES ENTRE LES REGIONS GRAND EST ET HAUTS-DE-FRANCE »

Déclaration du groupe CGT

Les groupes CGT aux CESER Hauts de France et Grand Est interviennent concomitamment dans nos séances plénières respectives.

Nos groupes se félicitent de cette première entre deux CESER et pensent que pour la prochaine mandature, cette expérience pourrait être renouvelée, y compris en élargissant le périmètre, suivant le thème, à d'autres CESER.

La CGT souligne la qualité et le contenu du rapport /avis. Nous attirons toutefois l'attention sur la situation du Fret SNCF. On peut dire sans exagérer que Bruxelles veut sa mort en engageant une procédure qui vise à vérifier si Fret SNCF n'a pas bénéficié indûment d'un avantage économique vis-à-vis de ses concurrents en raison des mesures de soutien accordées par l'État.

Aux yeux de la Commission Européenne, en effet, les avances de trésorerie consenties à Fret SNCF depuis début 2007 et jusqu'au 1^{er} janvier 2020, l'annulation de la dette financière de Fret SNCF au moment de son changement de statut et l'injection de capital de 170 M d'euros consécutive à cette transformation étaient susceptibles de constituer des aides d'État, en violation des règles européennes destinées à garantir l'équité concurrentielle.

La Commission Européenne devait en tout état de cause rendre sa décision dans un délai de 18 mois, mais anticipant sur les conclusions de l'enquête, le gouvernement a annoncé, le 23 mai dernier, un plan destiné prétendument à convaincre et prévoyant notamment la liquidation de la SAS FRET SNCF au profit d'une nouvelle entité dont une part du capital pourrait être à terme ouvert à des intérêts privés, l'abandon de 30 % du trafic de l'opérateur public, la suppression de 500 emplois de cheminots, la cession à ses concurrents de plusieurs dizaines de locomotives... Cette fuite en avant libérale est alarmante.

À contre sens du Pacte vert européen, ce projet de restructuration risque en effet de saborder l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030 prévu par l'article 131 de la loi « climat et résilience » de 2021. En privant la puissance publique d'un outil industriel stratégique, l'application aveugle des dogmes du marché conduirait à une nouvelle attrition du rail et à un renforcement de la suprématie routière.

Rappelons que la part modale du fret ferroviaire en France est tombée à 10 %, quand elle atteint 23 % en Allemagne et 18 % en moyenne dans l'Union Européenne. Pour chaque tonne abandonnée ou perdue par la SNCF, la moitié a été transférée sur les camions, dont l'activité émet 275 millions de tonnes de CO² par an et 8 fois plus de particules nocives que le chemin de fer.

Il est donc urgent de prendre une autre voie, basée sur la coopération, la défense de l'environnement et le service public.

Le groupe CGT votera l'avis.



Déclaration du groupe de concertation CFTEC sur le Projet Rapport-Avis :

« Les investissements dans les infrastructures de transport de marchandises : des priorités partagées entre les Régions Grand-Est et Hauts-de-France »

Le groupe de concertation CFTEC remercie les membres du groupe de travail inter-CESER Grand Est et Hauts-de-France pour ce Rapport-Avis et salue la pertinence du travail mené par les conseillers des deux régions.

Le mode de consommation de ces dernières années implique un transport de marchandises en constante augmentation. Marchandises qu'il faut acheminer toujours plus rapidement par routes, voies ferroviaires ou navigables jusqu'aux entrepôts qui fleurissent dans nos deux Régions !

Il est une évidence que la situation du transport routier n'est plus supportable ni pour le climat ni pour nos infrastructures.

Les enjeux environnementaux et la décarbonation impliquent un profond bouleversement à la fois logistique et économique.

Il est évident pour la CFTEC que les régions ne se suffisent plus pour envisager des investissements que le rapport décrit comme gigantesques. Si nous voulons avoir une politique à la hauteur des moyens, mais aussi une perspective adaptée sur un tel territoire, il faut une gouvernance interrégionale que seul l'État en lien avec les régions actuelles peut et doit décider.

Il faudrait par ailleurs mettre en place un mécanisme en deux temps : les Régions se concertent et l'État accompagne ; les Régions délibèrent ensuite et l'État décide avec une obligation de financement des différents partenaires, y compris la SNCF, les Voies Navigables de France, les sociétés d'autoroute et les usagers particuliers et professionnels selon une clé de répartition qu'il conviendrait de définir.

Pour autant, tout ceci ne doit pas peser davantage sur la qualité de vie, le pouvoir d'achat des ménages, la santé des personnes.

De même, la CFTEC s'interroge sur les incohérences possibles entre la zéro artificialisation des sols et le développement nécessaire de la logistique.

En conclusion, la CFTEC votera favorablement ce Rapport-Avis sur sa finalité première qui est la décarbonation du transport avec néanmoins, un certain nombre d'incertitudes notamment sur l'aptitude des industriels à rendre un transport plus vertueux en termes d'énergie, de faculté de nos décideurs à s'unir sur des projets d'envergure qui dépassent leur territoire, de moyens pour trouver des financements qui n'impactent pas directement les ménages.

Le temps presse !



Assemblée plénière du CESER des Hauts de France du 07 novembre 2023

**Expression du Groupe de Concertation UNSA/CFE-CGC sur le projet de rapport avis :
« LES INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES : DES PRIORITES
PARTAGEES ENTRE LES REGIONS GRAND EST ET HAUTS-DE-FRANCE »**

Une coopération entre deux CESER est toujours intéressante et le rapport auquel elle aboutit, démontre cette fois encore, que c'est une bonne pratique qui enrichit nos travaux et nos réflexions respectives.

Sur les transports c'est d'ailleurs une évidence, car ce sujet va au-delà de notre région Hauts-de-France, que ce soient les trains, les barges ou les camions par exemple qui circulent entre les régions Haut-de-France et Grand Est.

La décarbonation qui a également des conséquences sur nos deux régions constitue un objectif commun susceptible d'engendrer d'éventuels chantiers à conduire ensemble.

Notre Groupe de concertation UNSA / CFE-CGC reconnaît comme positive cette expérience de travaux inter CESER, s'en félicite et remercie ceux qui en sont à l'initiative.

Notre Groupe votera l'Avis.

EXPLICATIONS DE VOTE DU CESER GRAND EST

EXPLICATION DE VOTE DE MEMBRES DU CESER GRAND EST REPRÉSENTANT LA CONFÉDÉRATION FRANÇAISE DÉMOCRATIQUE DU TRAVAIL (CFDT)

La délégation CFDT du CESER reprendra la déclaration de ses homologues des Hauts de France.

« La CFDT se félicite de ce travail précurseur et novateur entre les CESER Hauts-de-France et Grand Est.

L'investissement dans les infrastructures de transports revêt une importance significative pour de nombreuses raisons économiques, sociales et environnementales. C'est un moteur clé du développement économique, de l'amélioration de la qualité de vie et de la durabilité.

Les différents grands projets inter-régionaux qui pourraient émerger doivent privilégier les implantations multimodales, les transports « bas-carbone » et la limitation de la consommation des terrains agricoles. La CFDT souhaite que l'Europe (l'un des principaux financeurs) soit vigilante quant à ces exigences environnementales.

L'implantation de nouvelles infrastructures doit avoir un impact significatif sur la réduction de l'empreinte écologique et sur la promotion du développement durable. Elle doit être un levier important d'une transition juste.

Ces deux grandes régions, qui présentent des similitudes et des caractéristiques identiques, un bel mais lourd passé industriel, et également des particularités démographiques et sociologiques, ont des intérêts évidents à travailler ensemble.

Avec en mémoire leurs héritages industriels comparables et leurs similitudes sur le développement des infrastructures de transport de marchandises, la CFDT appelle à la vigilance quant à la prise en compte réelle des problématiques sociales.

C'est la raison pour laquelle la CFDT approuve les recommandations concernant l'instauration d'une gouvernance inter-régionale et souhaite que les partenaires sociaux et économiques soient inclus.

La CFDT partage les recommandations de cet avis et le votera favorablement. »

EXPLICATION DE VOTE DE MEMBRES DU CESER GRAND EST REPRÉSENTANT LA CONFÉDÉRATION GÉNÉRALE DU TRAVAIL (CGT)

Les groupes CGT aux CESER Hauts de France et Grand Est interviennent concomitamment dans nos séances plénières respectives.

Nos groupes se félicitent de cette première entre deux CESER et pensent que pour la prochaine mandature, cette expérience pourrait être renouvelée, y compris en élargissant le périmètre, suivant le thème, à d'autres CESER.

La CGT souligne la qualité et le contenu du rapport /avis. Nous attirons toutefois l'attention sur la situation du Fret SNCF. On peut dire sans exagérer que Bruxelles veut sa mort en engageant une procédure qui vise à vérifier si Fret SNCF n'a pas bénéficié indûment d'un avantage économique vis-à-vis de ses concurrents en raison des mesures de soutien accordées par l'État.

Aux yeux de la Commission Européenne, en effet, les avances de trésorerie consenties à Fret SNCF depuis début 2007 et jusqu'au 1er janvier 2020, l'annulation de la dette financière de Fret SNCF au moment de son changement de statut et l'injection de capital de 170 M d'euros consécutive à cette transformation étaient susceptibles de constituer des aides d'État, en violation des règles européennes destinées à garantir l'équité concurrentielle.

La Commission Européenne devait en tout état de cause rendre sa décision dans un délai de 18 mois, mais anticipant sur les conclusions de l'enquête, le gouvernement a annoncé, le 23 mai dernier, un plan destiné prétendument à convaincre et prévoyant notamment la liquidation de la SAS FRET SNCF au profit d'une nouvelle entité dont une part du capital pourrait être à terme ouvert à des intérêts privés, l'abandon de 30 % du trafic de l'opérateur public, la suppression de 500 emplois de cheminots, la cession à ses concurrents de plusieurs dizaines de locomotives... Cette fuite en avant libérale est alarmante.

À contre sens du Pacte vert européen, ce projet de restructuration risque en effet de saborder l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030 prévu par l'article 131 de la loi « climat et résilience » de 2021. En privant la puissance publique d'un outil industriel stratégique, l'application aveugle des dogmes du marché conduirait à une nouvelle attrition du rail et à un renforcement de la suprématie routière.

Rappelons que la part modale du fret ferroviaire en France est tombée à 10 %, quand elle atteint 23 % en Allemagne et 18 % en moyenne dans l'Union Européenne. Pour chaque tonne abandonnée ou perdue par la SNCF, la moitié a été transférée sur les camions, dont l'activité émet 275 millions de tonnes de CO² par an et 8 fois plus de particules nocives que le chemin de fer.

Il est donc urgent de prendre une autre voie, basée sur la coopération, la défense de l'environnement et le service public. 38

Le groupe CGT votera l'avis.