

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

CAHIER D'ACTEUR

LOGO



QUI SOMMES-NOUS :

Nom de la structure :

CCSE

Contact :

Luc Vermersch

Adresse :

22 BD Michel Strogoff, 80440
Boves

Téléphone :

03 22 50 44 44

Courriel :

vermerschl@wanadoo.fr

Site internet :

Présentation de la structure (400 caractères) :

Cluster de filières industrielles agricoles et agroalimentaires, de la construction, des industries de la Mer et d'autres grands secteurs de l'économie française engagées depuis 2018 au sein du Conseil National de l'Industrie

TITRE : Industrie, Logistique et Energie au sein des ports intérieurs

THEMATIQUE :

- Le financement des mobilités du quotidien par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) dans les territoires et le financement des SERM
- Le financement des infrastructures routières
- Le financement des infrastructures et services de transport ferroviaire
- Le financement du verdissement du transport de marchandise

EN BREF : (2000 caractères)

Les filières industrielles agricoles et agroalimentaires, de la construction, des industries de la Mer et d'autres grands secteurs de l'économie française se sont engagées depuis 2018 au sein du Conseil National de l'Industrie à coconstruire auprès des pouvoirs publics une stratégie de réindustrialisation dans un cadre de transitions (écologique et énergétique) en accord avec les objectifs de la France.

Le Cluster des chargeurs Seine-Escaut est une initiative de plusieurs filières du Conseil national de l'Industrie visant à renforcer la coopération et l'efficacité dans le domaine du transport et de la logistique le long de l'axe Seine-Escaut dans une approche intégrée des fonctions industrielles, logistiques et énergétiques. Ce cluster permettra de réunir divers acteurs du secteur, tels que les chargeurs, les transporteurs, les gestionnaires d'infrastructures et les autorités locales, afin de développer des solutions innovantes et durables pour le transport de marchandises.

L'objectif principal est de favoriser une meilleure coordination, mutualisation et optimisation des flux de transport, tout en réduisant l'impact environnemental. Cela inclut la promotion de modes de transport alternatifs, comme le transport fluvial, naturellement relié aux grands ports maritimes, qui rentre facilement au cœur des villes, est moins polluant et plus économique, ainsi que le mode ferroviaire.

Au sein du Cluster Chargeurs Seine-Escaut, certains industriels sont engagés dans le développement du programme Multiregio (Ports intérieurs et flotte modulaire bas-carbone) qui vise à élargir sur le gabarit intermédiaire (500/1000 T) une offre fluviale permettant de développer au cœur des régions et départements français le report modal, la transition écologique, la transition énergétique et la réindustrialisation des territoires

VOTRE CONTRIBUTION (10000 caractères)

Les filières industrielles agricoles et agroalimentaires, de la construction, des industries de la Mer et d'autres grands secteurs de l'économie française se sont engagées depuis 2018 au sein du Conseil National de l'Industrie à coconstruire auprès des pouvoirs publics une stratégie de réindustrialisation dans un cadre de transitions (écologique et énergétique) en accord avec les objectifs de la France.

Ils ont lancé des études et des démarches de travail entre les acteurs des 3 filières industrielles collectif depuis 5 ans , et ont formalisé leur démarche en avril 2024 en créant le Cluster Chargeurs Seine-Escaut (CCSE) , une démarche de partage collectif autour du réseau de ports intérieurs multimodaux du réseau fluvial Seine-Escaut (voir carte 1),dont le Canal Seine-Nord Europe est le maillon manquant, maintenant en cours de construction.

La décarbonation des flux et de la logistique est une des clés d'entrée et représente pour chacune d'entre elles plusieurs dizaines de millions de tonnes de matières premières transportées chaque année.

Nous nous inscrivons donc dans une stratégie long terme et planifiée du transport de fret par voies fluviales, maritimes et ferroviaires grâce à un réseau dense et pertinent de plateformes multimodales capables de capter et centraliser, à une plus large échelle, des flux massifiés pour soutenir un transport plus vertueux.

Le développement de ces plateformes accuse aujourd'hui un retard important en France ce qui nuit à la compétitivité des entreprises françaises et des grands ports maritimes français. Fort de ce constat, les filières industrielles ont investi depuis 2018 en lien avec les Collectivités territoriales, l'Europe et Voies navigables de France dans des études de faisabilité technique, économique et financière aux points stratégiques du réseau multimodal de fret pour développer ces plateformes.

A l'exemple du Programme Multiregio, les industriels de trois filières du Conseil national de l'Industrie proposent, dans une approche globale Logistique/Industrie/Energie, une nouvelle offre intégrée de logistique fluviale multilots / multifilières directement portée par les industriels.

Ce projet, dont la mise en œuvre est prévue sur la période 2021-2030, est inscrit depuis 2019 dans le contrat stratégique de filière « Industries pour la Construction » (CSF IPC) et a été renforcé en novembre 2021 par un avenant intégrant le développement de partenariats public/privé de sites portuaires multimodaux et de distribution d'énergie verte pour accélérer la transition écologique et énergétique.

L'implication de l'Etat et des Régions catalyse les parties prenantes et accélère les développements, grâce à ce contrat de filière.

L'Europe y prend déjà une part importante en les rendant éligibles à 50% de financement au titre du Mécanisme d'Interconnexion Européenne, réduisant ainsi l'exposition des acteurs publics/privés engagés pour le développement de ces sites.

Plusieurs sites portuaires intérieurs de potentiel national et européen, ont été identifiés par ces filières sur les bassins Seine-Escaut (8), Rhône-Saône (4) et Rhin Moselle (3). Le volet d'investissement public de ces sites pour les rendre trimodaux (voie d'eau, rail, route) représente un budget d'investissement de 450 millions d'euros sur les 15 sites pour la période 2023-2032.

Les études préliminaires étant achevées pour les deux premières plateformes(voir carte2) avec le soutien de l'Europe, il est important que l'engagement de l'Etat et des Régions puisse se matérialiser durant les prochains mois pour pouvoir déposer, pour les autres sites, les demandes de financement en 2025 auprès de l'Union européenne et réaliser ensuite les infrastructures prévues.

Le rapport de la mission IGF de juillet 2019 , mise en place en mai 2019 à la demande du Président de la République a confirmé l'importance économique non seulement du Canal Seine-Nord Europe, mais aussi du réseau de plateformes multimodales à vocation logistique, industrielle, voire énergétique du réseau Seine-Escaut.

Aujourd'hui les industriels du CCSE ont structuré leur action dans une vision intégrée Industrie, Logistique Energie d'autant que la loi "Industrie verte" d'octobre2023 pousse à utiliser la voie d'eau comme facteur de transition énergétique et que l'ordonnance d'avril 2021 autorise Voies navigables de France à préempter les terrains bords à voies d'eau pour favoriser le développement économique des collectivités locales.

Dans le domaine du fret ferroviaire, un des principaux freins est le manque d'intégration opérationnelle entre le train complet (souvent avec des retour à vide) et le wagon isolé cher à traiter; une valorisation potentielle des 3200 installations terminales embranchées (ITE) en France serait d'y rechercher des mutualisations possibles avec des acteurs d'autres filières situés à proximité routière (20 à 30 km) pour mutualiser les flux avec du matériel roulant standardisé (chassis standard et modules variables suivant le type de fret) pour reconstruire l'offre wagon isolé sur des trains complets et bénéficier d'une standardisation à l'échelle nationale, voire européenne. Une initiative française avec ses voisins européens pourrait contribuer

à une relance de fret ferroviaire avec une ROSCO qui bénéficierait d'un soutien public à l'échelle régionale, nationale et européenne. Cette démarche pourrait s'inspirer de retour d'expérience de la solution "Innofreight" en Autriche <https://www.innofreight.com/en/>

Dans le domaine routier, le développement d'infrastructure de recharge pour les PL électrique sur les autoroutes et sur les ports intérieurs est un point-clé pour verdir le transport routier et favoriser l'intermodalité avec la voie d'eau et le rail.

L'utilisation d'anciens sites industriels le long de la voie d'eau ou des lignes ferroviaires de fret, ou de mutualisation d'ITE (voir supra) est l'occasion de relancer, en lien étroit avec les collectivités locales, à la fois une transition écologique et énergétique, mais également une réindustrialisation de ces territoires dont c'était une vocation forte au début du XXème siècle.

Aujourd'hui l'ANCT, les Territoires d'Industrie, les Pôle d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) et les départements fournissent un cadre d'une coopération public/privé pour mettre en œuvre les objectifs de transition énergétique et notamment le développement de sources énergétiques renouvelables et de production des équipements nécessaires (géothermie, pompes à chaleur, biogaz, pyrogazéification, biocarburants, e-carburants, solaire thermique,...)

La création d'un guichet dédié, à l'échelle départementale, permettrait de structurer un développement accéléré des projets des différentes filières industrielles qui ont inscrit cet objectif dans leur contrat stratégique de filière au sein du Conseil national de l'Industrie. Nous vous proposons de préciser le calendrier de ces actions et de définir les lignes budgétaires qui pourront être mobilisées sur ces enjeux stratégiques pour la décarbonation et la compétitivité de nos filières industrielles.

L'intégration de ces Ports intérieurs multimodaux lors de la conférence des Mobilités, puis dans Conseil d'orientation des infrastructures, puis au sein de l'AFITF en lien étroit avec les Régions Hauts de France, Grand Est, Ile-de-France et Normandie pour le réseau Seine-Escaut et des Régions Sud et Aura pour le bassin Rhône-Saône et Bourgogne Franche-Comté avec le Grand Est pour le bassin Rhin-Moselle pourra s'appuyer sur les recommandations de l'Inspection générale des finances de juillet 2019.

Il nous semble que ce projet serait porteur dans une démarche partenariale Public/Privé d'un potentiel important bien sûr de décarbonation de la mobilité, mais aussi de transition énergétique et de réindustrialisation des territoires pour la prochaine décennie.

Table ou illustration 1



Table ou illustration 2

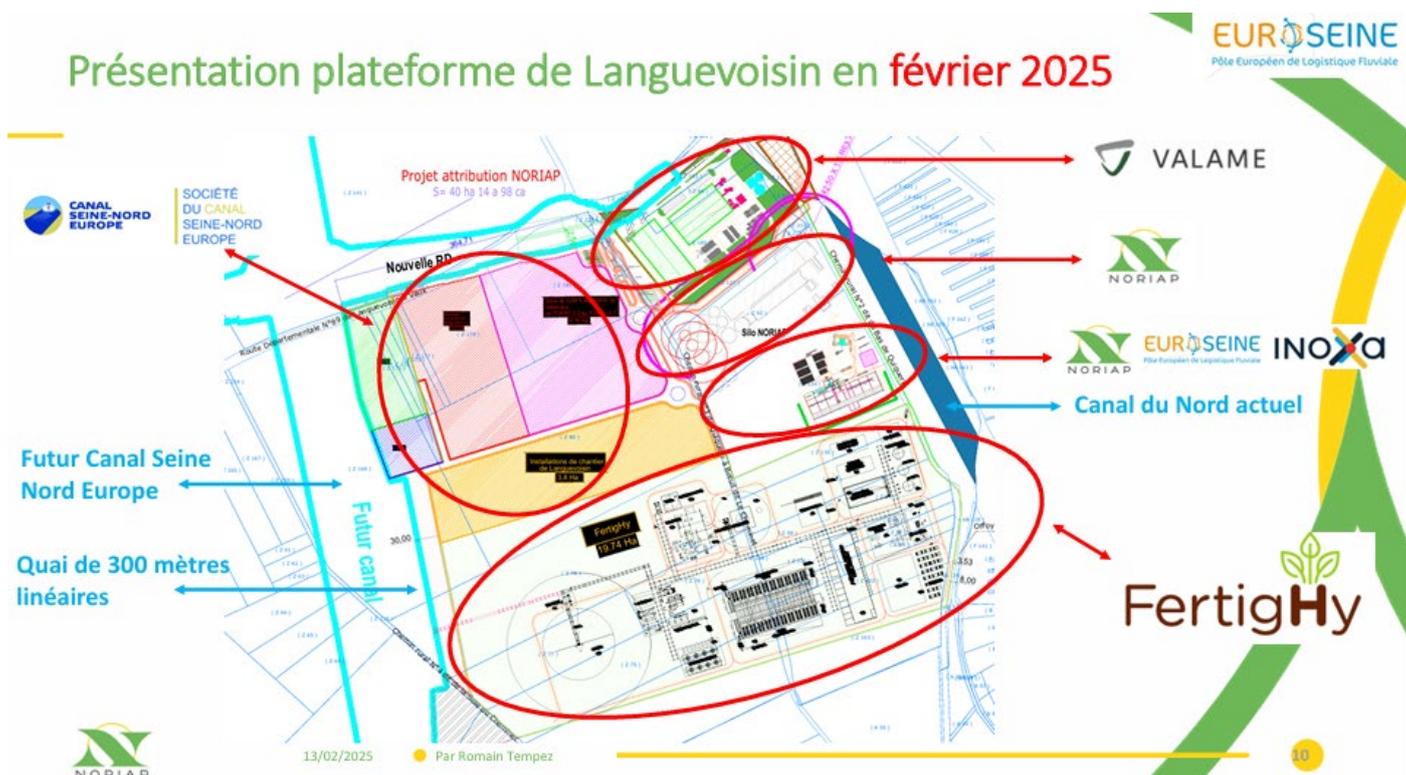


Table ou illustration 3

Impacts du programme Multiregio sur les politiques publiques	Aménagement des villes et cohésion	Commerce extérieur	Transition écologique	Industrie	Transition énergétique	Economie	Intermodalité	Agriculture	Construction	Emplois
VALEURS AJOUTEES										
1.La mutualisation intra-filière et inter-filières										
2.La décarbonation										
3.Un accélérateur pour une économie circulaire, compétitive et décarbonée										
4.Opportunité de structurer, industrialiser, mutualiser la préfabrication										
5.Une solution rapide pour augmenter la fluvialisation des grands chantiers										
6.Une nouvelle offre « industrielle » pour le secteur fluvial										
7.La relance de la construction d'unités fluviales en France (chantiers)										
8.Un positionnement européen de la France pour développer un standard interopérable et multimodal										
CARACTERISTIQUES INTRINSEQUES MULTIREGIO										
Taux de remplissage										
Innovation flotte / Verdissement motorisation										
Offe logistique intégrée										
Teritorialisation emplois										
Efficacité énergétique portuaire										

CONCLUSION (2000 caractères)

La mise en œuvre de gouvernance public/privé au sein du réseau de ports intérieurs multimodaux français accélérera le développement de ces ports et le report modal des marchandises vers le rail et la voie d'eau, notamment sur le réseau multimodal Seine-Escaut.

Les évolutions législatives et normatives, et les outils financiers mis en place depuis 2019 permettent cette accélération nécessaire pour réussir la transition écologique et énergétique :

- Décision d'exécution du réseau Seine-Escaut (juin 2019)
- Programme Multiregio du contrat de filière « Industrie pour la construction » (2019/2021)
- Ordonnance du 7 avril 2021 autorisant VNF à préempter les terrains bord à voie d'eau en cas de ZDE pour développer l'utilisation de la voie d'eau
- Développement énergies renouvelables bord à voie d'eau (Loi Industrie verte oct.2023)
- Arrêté du 31 mai 2024 relatif à la mutualisation nationale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers des projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur (Annexe 2)

En particulier la liste de l'Annexe 2 de l'arrêté du 31 mai 2025 pour maîtriser l'artificialisation des sols inclut actuellement les ports d'Haropa, du canal Seine-Nord Europe et du port de Strasbourg , et pourrait être complétée des ports multimodaux structurants des 3 réseaux multimodaux Seine-Escaut, Rhin-Moselle et Rhône-Saône grâce à une approche public/privé et une approche intégrée Industrie/Logistique/Energie en contribuant à :

- La transition écologique et la massification des marchandises sur le rail et la voie d'eau, grâce à la mutualisation intra et inter filière ;
- La transition énergétique grâce à des installations d'énergies renouvelables, permanentes, pilotables localisées bord à voie d'eau, pour accélérer la décarbonation des usages encore carbonés de la chaleur et de la mobilité
- Une réindustrialisation associée des territoires avec la création d'emplois durables et non délocalisables grâce au rail et à la voie d'eau,