

COURANTS

4

2^e semestre 2025

La revue d'un port en mouvement



MULTIMODALITÉ :
DE LA RÉSILIENCE
À LA SOUVERAINETÉ

EN QUOI LA MULTIMODALITÉ CONTRIBUE-T-ELLE À LA RÉSILIENCE LOGISTIQUE ET À LA SOUVERAINETÉ ? QUEL RÔLE POUR LES PORTS ?

DEUX GRANDS TÉMOINS PARTAGENT LEUR VISION ET LEUR ANALYSE :

Anne-Marie IDRAC, présidente de France Logistique ;
Antoine FRÉMONT, professeur du Conservatoire national des arts et métiers (CNAM)
et titulaire de la chaire « Transports, flux et mobilités durables ».



ÉQUIPER

De quelles infrastructures multimodales dispose-t-on
aujourd'hui ? Comment **investir pour
développer la multimodalité** ?
Quel impact sur l'aménagement des territoires ?

COOPÉRER

Quels **partenariats pour financer la multimodalité**
et renforcer le report modal ? Comment l'innovation
peut-elle contribuer à l'atteinte de cet objectif ?

MAÎTRISER

Quelles sont les menaces qui pèsent sur les chaînes
logistiques, **comment la multimodalité peut-elle
contribuer à les sécuriser** ? Pourquoi doit-on penser
les réseaux de transport à l'échelle européenne ?

édito



Le contexte actuel, marqué par une double crise climatique et géopolitique remet en perspective la question de la multimodalité. Car en plus d'être un levier majeur de décarbonation, elle apporte une contribution essentielle à la robustesse et à l'agilité des chaînes de transport et logistique, à la résilience économique, sociale et environnementale des territoires et à la souveraineté des États. Ceci explique son intégration dans les stratégies, tant nationales qu'européennes, et l'accent mis aujourd'hui sur son développement : un développement impulsé par des politiques publiques volontaristes, soutenu par des investissements massifs, et porté par un écosystème d'acteurs engagés.

Parmi ces acteurs, les ports sont en première ligne. Parce qu'ils sont au cœur des chaînes d'approvisionnement et à l'interface entre flux terrestres et flux maritimes, ils ont un rôle crucial à jouer pour favoriser les connexions entre modes de transport et accélérer le report modal. Un rôle que HAROPA PORT a intégré dès le départ à sa stratégie. En témoignent deux projets très symboliques. Le premier est la réalisation de la chatière, chenal de navigation qui reliera Port 2000 à la Seine et complètera ainsi le corridor logistique permettant l'acheminement direct des marchandises par voie fluviale jusqu'à Paris, avec à la clé une augmentation des trafics. Le second est Port Seine-Métropole Ouest. Premier port intérieur de cette taille initié en 40 ans en France, il offrira une triple desserte fluviale, ferroviaire et routière et sera connecté à terme au canal Seine-Nord Europe.

Dans ce quatrième numéro de Courants — nourri comme toujours de témoignages d'experts de tous horizons — nous avons souhaité apporter un éclairage sur cette nouvelle page qui s'ouvre dans l'histoire de la multimodalité et sur les principales dynamiques à l'œuvre sur le terrain.

Nous vous souhaitons une bonne lecture.

Benoît ROCHET,
directeur général et président
du directoire HAROPA PORT



Des chaînes robustes pour une économie souveraine



LA RÉSILIENCE ET LA SOUVERAINETÉ SONT AUJOURD'HUI AU CŒUR DES STRATÉGIES ÉCONOMIQUES FRANÇAISE ET EUROPÉENNE. COMMENT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LA LOGISTIQUE PEUVENT-ILS CONTRIBUER À CES STRATÉGIES ? ÉLÉMENTS DE RÉPONSE AVEC ANNE-MARIE IDRAC, PRÉSIDENTE DE L'ASSOCIATION FRANCE LOGISTIQUE, QUI RÉUNIT LES ACTEURS PRIVÉS DU SECTEUR.



Anne-Marie IDRAC

En France comme en Europe, le transport de marchandises et la logistique sont essentiels au dynamisme économique. D'abord, parce qu'ils sont créateurs d'emplois et de richesses : en 2021, avec 2,1 millions de salariés et 200 milliards d'euros de chiffre d'affaires, le secteur était le 5^e employeur de notre pays et représentait 10 % de son PIB. Mais aussi et surtout parce que dans une économie fondée sur les échanges, la compétitivité de toutes les entreprises dépend d'eux. « C'est encore plus vrai en ces temps de crises climatique et géopolitique, alors que nous sommes confrontés à des problé-

matiques majeures comme la réindustrialisation ou la montée en puissance de l'économie circulaire, souligne Anne-Marie Idrac. Le retour de la guerre en Europe redonne d'ailleurs au

mot logistique son sens premier : il a été théorisé sous Napoléon comme l'art d'acheminer les équipements indispensables pour livrer bataille. Et, de fait, nous n'avons jamais autant échangé avec le ministère des Armées ! Preuve que notre sécurité, au sens strict du terme, passe par la logistique. Plus généralement, une économie solide et souveraine nécessite une logistique bien chaînée et robuste. »



Anne-Marie Idrac a notamment été présidente de la SNCF et secrétaire d'État aux Transports. Elle préside France Logistique depuis sa création en 2020. L'association représente l'ensemble de la filière logistique auprès des pouvoirs publics et a pour but d'améliorer l'attractivité et la compétitivité de la filière logistique.



Bon à SAVOIR

MASSIFICATION ET MULTIMODALITÉ, LEVIERS D'OPTIMISATION

Qui dit logistique robuste, dit modes massifiés. « Le travail du logisticien consiste à optimiser les ressources. Or la massification est un grand levier d'optimisation et elle permet aussi de relever le défi de la transition écologique. Personnellement, je crois beaucoup au fleuve, car contrairement au rail, il n'est pas saturé. Il y a un potentiel de développement, même si cela viendra toujours en complément de la route », poursuit Anne-Marie Idrac. La présidente de France Logistique ne voit pas d'incompatibilité entre cette massification et une autre tendance forte de la logistique contemporaine : des flux toujours plus tendus et rapides en phase avec l'avènement du e-commerce et la livraison de colis. « Certes, les modes massifiés ont trois grandes

Les modes massifiés sont les modes de transport permettant de transporter un très grand nombre de marchandises en émettant le moins de gaz à effet de serre possible.

Le transport multimodal consiste à acheminer des marchandises en utilisant successivement plusieurs modes de transport.

Le transport intermodal est similaire au transport multimodal, mais l'acheminement des marchandises se fait sans changer de contenant (en conteneurs par exemple).

« Personnellement, je crois beaucoup au fleuve, car contrairement au rail, il n'est pas saturé. Il y a un potentiel de développement [...] »

clientèles historiques : agriculture et agro-alimentaire, bâtiment et travaux publics, industrie. Mais cela n'empêche pas les opérateurs de s'adresser à des marchés différents, tels que l'ameublement ou le textile qui peuvent d'ailleurs être complémentaires des premiers en évitant notamment les retours à vide. Cela suppose la mise en place de longues chaînes multimodales, voire intermodales, avec des maillons de plus en plus petits. Concrètement, les marchandises sont d'abord acheminées via les modes massifiés. Les derniers kilomètres font appel à d'autres modes. On peut aller jusqu'à envisager des articulations fleuve/vélo ! » Pour Anne-Marie Idrac, il est même possible que la multimodalité rende les chaînes logistiques encore plus robustes en limitant la dépendance à un seul mode de transport. « Depuis quelques années, les industriels essaient de gagner en souveraineté grâce au multi-sourcing. Peut-être qu'un multi-sourcing au niveau de la prestation de transport/logistique pourrait être un élément de résilience », note-elle.

DÉVELOPPER L'HINTERLAND DES PORTS, UNE PRIORITÉ

Des conditions doivent néanmoins être réunies pour favoriser le développement de chaînes multimodales solides et sécurisées. Est-ce le cas aujourd'hui ? « Impossible de le dire à l'échelle européenne, car nous sommes en pleine période de transition, avec nombre d'incertitudes liées à des éléments extérieurs au secteur, comme la politique américaine, estime Anne-Marie Idrac. En France, nous avons de bonnes infrastructures de transport et pouvons nous appuyer sur les innovations technologiques pour réduire les coûts et améliorer l'efficacité opérationnelle. Mais, outre la question de la compétitivité économique globale de notre pays et de nos opérateurs, il y a à mon sens une faiblesse majeure : l'hinterland des ports. Ces derniers doivent être le lieu de la massification. Les marchandises qui arrivent par la mer étant nativement massives, on peut penser que les acheminer sur le territoire par des modes massifiés est assez simple. Encore faut-il qu'il y ait assez de liaisons ferroviaires et fluviales et d'équipements de transbordement et de stockage pour drainer ces flux vers l'intérieur des terres. Or, à ce jour, nous n'y sommes pas encore. La différence avec l'hinterland des ports chinois est même saisissante ! Il faut travailler sur ce sujet en priorité. »

Les ports au cœur

de la stratégie **MULTIMODALE**



Antoine FRÉMONT

« Agrégé de géographie, Antoine Frémont est professeur au Conservatoire national des arts et métiers où il est titulaire de la chaire « Transports, flux et mobilités durables ». Il est également co-auteur de l'ouvrage *Maritime ports, supply chains and logistics corridors**. »

LES PORTS SONT DES LIEUX STRATÉGIQUES DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES ÉTATS. LIEUX DE L'INTERFACE TERRE-MER, ILS S'INSCRIVENT DANS DES CHAÎNES LOGISTIQUES DE BOUT EN BOUT QUI EMPRUNTENT DES CORRIDORS MULTIMODAUX D'ÉCHELLE SOUVENT CONTINENTALE. LES PORTS JOUENT DONC UN RÔLE CRUCIAL DE CHEFS D'ORCHESTRE AFIN DE LES AMÉNAGER AU SERVICE DE LA CONTINUITÉ DES FLUX.

Les vracs, pétrole ou minerais, sont directement transformés dans les zones industrialo-portuaires (ZIP) – désormais en concurrence à l'échelle mondiale – via les complexes pétrochimiques et sidérurgiques. Si les rentes liées aux trafics de vracs deviendront de plus en plus résiduelles pour les ports européens, les ZIP peuvent devenir les lieux de la production massive d'énergies décarbonées, avec à la clé une redistribution possible des hiérarchies portuaires.

Le conteneur reste l'outil stratégique de l'internationalisation des chaînes de valeur. À proximité immédiate du port, les entrepôts, où s'effectuent l'emportage/dépotage des conteneurs, permettent la multimodalité via la palettisation des marchandises et leur transfert par camion. L'intermodalité par le fleuve ou le rail rend possible l'acheminement de flux massifs de conteneurs sur la longue distance, sous la double condition d'une massification dans le port et dans les métropoles intérieures, via des chantiers de transport combiné, d'où s'organise la logistique des derniers kilomètres.

Ce déploiement multi- et intermodal nécessite une vision globale des corridors terrestres pour l'implantation des zones logistiques. La disponibilité de foncier est alors un enjeu crucial. À l'autorité portuaire de s'affirmer comme le chef d'orchestre des différents échelons territoriaux afin d'aménager ces corridors. En abaissant les coûts d'acheminement, les transports massifiés confortent la position du port par rapport à ses concurrents sur l'hinterland de proximité et sur des zones de chalandises plus lointaines. Aussi ce report modal répond à l'enjeu de la transition écologique et favorise une complémentarité des différents modes qui renforce la robustesse du système de transport, plus à même d'affronter les perturbations. Les secousses géopolitiques internationales, débutées avec la crise de 2008, et qui frappent désormais de plein fouet les échanges mondiaux, rendent plus que jamais nécessaire la résilience des chaînes internationales de transport. Les ports y jouent un rôle crucial et réaffirmé afin de garantir la continuité des flux et de s'adapter à leurs transformations.

*Cyrille Bertelle, Nathan Guoin, Antoine Frémont, Routledge, 2023.

ÉQUI- PER



Regards croisés sur l'avenir des infrastructures multimodales



GESTIONNAIRES DES RÉSEAUX FLUVIAUX ET FERRÉS FRANÇAIS, VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF) ET SNCF RÉSEAU S'ENGAGENT POUR DÉVELOPPER LA MULTIMODALITÉ. CÉCILE AVEZARD ET MATTHIEU CHABANEL NOUS EXPLIQUENT COMMENT ET POURQUOI...

“ Cécile Avezard est directrice générale de Voies navigables de France (VNF) depuis 2024. Ingénieure générale des Ponts, des Eaux et des Forêts, elle a rejoint l'établissement en 2018 en tant que directrice territoriale Rhône-Saône avant d'en prendre la direction en 2024. »



Cécile AVEZARD

“ Matthieu Chabanel est président-directeur général de SNCF Réseau depuis 2022. Polytechnicien et diplômé de l'École nationale des ponts et chaussées, il s'oriente vers le secteur ferroviaire en 2012 en rejoignant Réseau ferré de France. »



Matthieu CHABANEL

Quel est votre rôle en tant que gestionnaire de réseau ?

Cécile Avezard : VNF gère 6 700 km de voies navigables, ce qui représente 80 % du linéaire national. Au-delà de la gestion de l'infrastructure, nous avons pour missions le développement du trafic de fret et du tourisme fluvial, la valorisation du domaine public fluvial ainsi que le développement territorial associé à la voie d'eau et la gestion de la ressource hydraulique. Nous gérons également 14 contrats de concession de ports fluviaux de fret.

Matthieu Chabanel : SNCF Réseau gère le réseau ferré national, un maillage de près de 28 000 km de lignes sur lesquelles circulent chaque jour 15 000 trains, dont 1 000 trains de marchandises. À ce titre, nous assumons une responsabilité essentielle : exploiter l'infrastructure ferroviaire, mais aussi

l'entretenir, la moderniser et la développer pour l'adapter aux besoins croissants de mobilité et de décarbonation.

En quoi les infrastructures que vous gérez, utilisées pour le transport de fret, revêtent-elles un caractère stratégique pour la France et l'Union européenne ?

C.A. : L'usage historique de notre réseau est le transport de fret est essentiel, voire vital, pour le secteur primaire de notre économie (agriculture, BTP) et pour une partie de l'industrie, avec des marges de progression importantes dans des domaines comme les marchandises conteneurisées. À l'heure de la décarbonation et de la réindustrialisation de notre économie, ce mode massif, bas-carbone, peu bruyant, sûr et qui permet la décongestion


Arnaud PASSALACQUA

professeur en aménagement de l'espace et d'urbanisme, ingénieur et historien spécialisé dans les questions d'urbanisme et de transports.

« Le transport de marchandises de demain sera nécessairement multimodal. C'est la condition pour réussir la transition écologique et répondre aux besoins de compétitivité des territoires. »

Matthieu CHABANEL

routière est un atout majeur pour notre pays. Le réseau fluvial joue également un rôle déterminant dans le grand cycle de l'eau : il assure la disponibilité d'une ressource en eau régulière, au bénéfice des besoins hydrauliques des territoires.

M. C. : Le réseau ferré français est une infrastructure indispensable, au carrefour d'enjeux économiques et écologiques. Le fret ferroviaire constitue un moteur de développement local et national, irriguant les zones industrielles et logistiques grâce à près de 1 000 installations terminales embranchées et 40 terminaux de transport combiné, et contribuant à l'attractivité des ports. En Europe, nos lignes structurent 4 des 11 corridors européens de fret.

« Un peu d'histoire... »

La multimodalité n'est pas une invention du monde moderne. « Il y a toujours eu des combinaisons routes et voies navigables pour acheminer les marchandises, avec toutefois des limites : les transports longue distance existaient mais restaient marginaux », explique l'ingénieur et historien Arnaud Passalacqua. Au XVIII^e siècle, tandis que l'Angleterre, pays étroit et tiré vers la mer, mise beaucoup sur la création de canaux fluviaux, la France développe en priorité son réseau routier. L'enjeu est notamment de permettre à la Poste royale de rayonner sur tout le territoire. Un siècle plus tard, le train change la donne. « Il est d'abord vu comme un canal sec. Puis on se rend compte qu'il est plus puissant, a une meilleure capacité d'emport et peut aller partout. Il éclipse alors les autres modes, d'autant qu'il y a de plus en plus de marchandises à transporter, notamment du charbon », poursuit Arnaud Passalacqua. L'arrivée du camion au début du XX^e siècle est un autre moment de bascule. « La route connaît ensuite un tel essor et fait une telle concurrence au rail et à la voie d'eau qu'après la crise économique de 1929 en France, l'État régule par décret la cohabitation entre modes, réservant certaines activités aux secteurs ferroviaire et fluvial », souligne l'historien. Dans les années 1950 et 1960, époque de croissance économique et de hausse des flux commerciaux, les camions reviennent en force... avant que de nouvelles problématiques, comme la congestion routière et la transition énergétique, propulsent une fois encore la multimodalité sur le devant de la scène.



« À l'heure de la décarbonation et de la réindustrialisation de notre économie, le fluvial, mode massifié, bas-carbone, peu bruyant, sûr et qui permet la décongestion routière est un atout majeur pour notre pays. »

Cécile AVEZARD

Quelle place accordez-vous au développement de la multimodalité ?

M. C. : Nous en avons fait une priorité absolue. Le transport de marchandises de demain sera nécessairement multimodal. C'est la condition pour réussir la transition écologique et répondre aux besoins de compétitivité des territoires. Concrètement, SNCF Réseau agit en activant plusieurs leviers. Sous le pilotage de l'État, nous avons co-construit avec l'alliance 4F, qui réunit les acteurs de la filière du fret ferroviaire en France, un programme d'investissement de 4 milliards d'euros entre 2023 et 2032 pour moderniser et adapter nos infrastructures fret. Nous poursuivons le développement du transport combiné : sur l'axe Seine, une convention structurante nous lie par exemple à HAROPA PORT pour accroître la part modale du rail. Nous accompagnons les acteurs économiques et travaillons avec les ports, chargeurs et logisticiens pour comprendre leurs besoins, anticiper les trafics et développer les accès ferroviaires aux terminaux maritimes et fluviaux. Nous digitalisons également nos fonctionnements pour gagner en performance.

C. A. : Le recours au transport fluvial implique la mise en place d'une offre intégrée, incluant des moyens de pré- et post-acheminement routiers vers les ports, des équipements de maintenance, voire des dispositifs de traitement des marchandises. Le fluvial et le ferroviaire sont deux modes lourds complémentaires

qui, ensemble, répondent aux enjeux des industriels. Ils s'appuient sur des réseaux d'infrastructures peu saturés à forte capacité de croissance de trafics, avec la possibilité de relier de grandes distances pour le fer et d'aller au cœur des agglomérations pour le fluvial, assurant à la fois la desserte de proximité et l'ancrage à l'Europe et à l'international. D'où le partenariat que nous avons avec SNCF Réseau. Nous collaborons au quotidien dans le partage d'informations, dans la réflexion sur l'évolution de nos infrastructures logistiques et portuaires pour offrir un meilleur service à nos clients.

Comment voyez-vous le développement du multimodal sur vos réseaux dans les années qui viennent ?

M. C. : L'avenir est porteur et les perspectives de trafic bien réelles, à la mesure des investissements qui sauront les soutenir. Notre ambition est d'offrir un réseau capable d'absorber cette montée en puissance. Le multimodal est la combinaison gagnante pour décarboner massivement les flux de marchandises long parcours et construire une logistique plus sobre en énergie et plus résiliente. Aux côtés de l'ensemble des acteurs concernés, nous sommes pleinement engagés pour que cette vision devienne réalité.

C. A. : Au cœur des villes comme sur les grands corridors européens, le fluvial apportera des solutions concrètes aux enjeux de mobilité durable, d'approvisionnement énergétique et de résilience climatique. Le déploiement de stations multi-énergies dans les ports intérieurs et urbains, sur lequel nous travaillons, en est une illustration. Ces stations permettront un avitaillement en carburants alternatifs mutualisé entre différents modes de transport : ce sont les futurs « hubs énergétiques multimodaux », où se rejoignent logistique, transport et production d'énergies renouvelables.

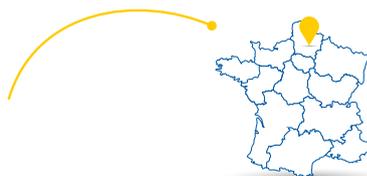
Grands projets : des leviers majeurs pour le report modal



DÉVELOPPER LA MULTIMODALITÉ IMPLIQUE NÉCESSAIREMENT DE DISPOSER D'INFRASTRUCTURES ADAPTÉES. EN FRANCE ET EN EUROPE, DE GRANDS CHANTIERS ONT ÉTÉ LANCÉS POUR ACCÉLÉRER LE REPORT MODAL, OPTIMISER LA CONNECTIVITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET GARANTIR DES CHAÎNES LOGISTIQUES PLUS RÉSILIENTES.

Un corridor fluvial grand gabarit

Le projet Seine-Escaut constitue le plus vaste projet européen de réseau fluvial à grand gabarit. En reliant les bassins de la Seine, du Nord et de l'Escaut, il vise à créer un corridor fluviomaritime de plus de 1 100 kilomètres, capable d'accueillir des convois de fret fluvial allant jusqu'à 4 400 tonnes. Sa mise en œuvre est le fruit d'un partenariat entre la France et la Belgique avec le soutien de l'Union européenne (UE). Elle représente un investissement de l'ordre de 8 milliards d'euros et couvre un imposant programme de travaux visant à régénérer, agrandir et moderniser des voies navigables existantes.



Maillon essentiel de ce projet, la réalisation du canal Seine-Nord Europe sous la maîtrise d'ouvrage de la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a été déclarée d'utilité publique. L'ouvrage de 54 mètres de largeur reliera - d'ici 2032 - Compiègne à Aubencheul-au-Bac sur 107 kilomètres. Il permettra de connecter le bassin de la Seine à celui de l'Escaut, et de l'intégrer aux 20 000 kilomètres de réseau fluvial européen à grand gabarit. Ainsi, il reliera les ports du Havre, de Rouen, de Paris, de Dunkerque, d'Anvers et de Rotterdam et ambitionne un report modal massif de la route vers la voie d'eau.

La démarche Ulysse Fret pour le ferroviaire



Lancée en 2023, la démarche Ulysse Fret s'inscrit dans la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire. Conçue de manière partenariale entre l'État, SNCF Réseau, l'alliance 4F (Fret ferroviaire français du futur) et l'ensemble des acteurs du secteur, elle répond à deux objectifs : doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2032 et faire du rail un levier de décarbonation du transport de marchandises.

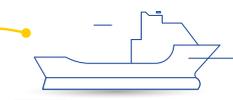
Le programme mobilise un investissement inédit de 4 milliards d'euros sur dix ans, financé par l'État, les collectivités, l'Union européenne et des partenaires privés. Cette mobilisation massive vise à rénover des lignes locales essentielles pour l'économie des territoires, moderniser le réseau pour accueillir des convois plus longs et plus lourds, renforcer le transport combiné, digitaliser les processus pour améliorer la performance, et mettre en œuvre une planification à long terme. Entrée dans sa phase opérationnelle, la démarche Ulysse Fret incarne une volonté politique de faire du train une alternative compétitive au transport routier.

Une chatière vers le fluvial



En 2024, HAROPA PORT a démarré les travaux de la chatière, son grand chantier de création d'un accès fluvial direct à Port 2000. À ce jour, 13 % des conteneurs arrivant ou partant du port du Havre transitent vers l'hinterland par le fleuve, alors que 80 % transitent par la route. La compétitivité du mode fluvial est contrainte par un accès à Port 2000 limité à un certain type de barges en raison d'un franchissement maritime. L'objectif du chantier de la chatière est donc de créer un chenal permettant aux bateaux fluviaux d'atteindre et de quitter Port 2000 quelles que soient les conditions météorologiques et de marée. Ce chenal de 100 mètres de largeur sera protégé de la houle par une digue longue de 1 800 mètres située entre l'avant-port du port historique et l'avant-port de Port 2000. Ce projet, essentiel pour multiplier le nombre de conteneurs transportés par voie fluviale au départ et à l'arrivée du Havre, représente un investissement de 197 millions d'euros financé par la Région Normandie, HAROPA PORT, l'UE et l'État.

Nogent-sur-Seine relié à l'Europe



Le projet Bray-Nogent a pour ambition d'étendre le réseau à grand gabarit jusqu'à la ville de Nogent-sur-Seine, afin d'assurer la continuité de la navigation jusqu'au Bassin parisien, à l'axe Seine et plus globalement au grand corridor fluvial Seine-Escaut.

Sous la maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France (VNF), le gabarit de navigation sera augmenté de 28,5 kilomètres et permettra d'assurer une continuité de la navigation pour les bateaux allant jusqu'à 2 500 tonnes - contre 650 actuellement. Le projet comprend la création d'un nouveau canal de contournement de 9,2 kilomètres, l'approfondissement du lit existant sur 19 kilomètres, ainsi que la construction et la modernisation de plusieurs ouvrages hydrauliques.

Avec un budget estimé à 460 millions d'euros, le projet est cofinancé par l'État, l'Union européenne, les collectivités territoriales et VNF. Déclaré d'utilité publique en 2022, il est aujourd'hui en phase opérationnelle et sa mise en service est prévue à l'horizon 2030.

La plateforme multimodale,



Denis ÖZTORUN

“ Denis ÖZTORUN est maire de Bonneuil-sur-Marne (94), qui accueille la deuxième plateforme multimodale d’Île-de-France. Vice-président de l’Association des maires de France, il est également en charge d’un groupe de travail sur la multimodalité. ”

un **ATOUT** pour nos territoires

À BONNEUIL-SUR-MARNE (94), LA PLATEFORME MULTIMODALE EST UN ATOUT MAJEUR POUR L’ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE. ELLE PERMET ÉGALEMENT AU TERRITOIRE D’ACCÉLÉRER SA DÉCARBONATION. LES EXPLICATIONS DE DENIS ÖZTORUN.

Quels sont les avantages de disposer de la deuxième plateforme multimodale d’Île-de-France ?

C’est un moteur essentiel du développement économique pour les communes qui environnent la plateforme. Ici, les entreprises sont reliées à toute l’Europe par le ferroviaire, au monde entier par le fluvial et disposent de plusieurs accès à l’autoroute. Elle bénéficie à plus de 150 entreprises basées sur le port, mais aussi au millier d’entreprises installées à Bonneuil-sur-Marne.

Quels types d’entreprises cette plateforme attire-t-elle ?

Aujourd’hui le fluvial attire notamment des entreprises du secteur du BTP et de l’environnement, comme la gestion des déchets par exemple. Mais, la configuration de la plateforme la voue à devenir une place forte de logistique quadrimodale et urbaine. En effet, elle se situe à deux pas du MIN de Rungis, de l’aéroport d’Orly et de la gare ferroviaire de Villeneuve-Triage. L’installation d’entrepôts sur

des friches industrielles du territoire peut faciliter l’embarquement des colis par le fluvial, une logistique urbaine décarbonée aux portes de Paris qui répond aux enjeux écologiques à l’échelle nationale.

En quoi le transport multimodal participe-t-il à la résilience des territoires ?

D’une part, il participe directement à la décarbonation des territoires. Une péniche peut transporter l’équivalent de 220 camions et un train l’équivalent de 80 camions : ces modes de transport font dégringoler les émissions de CO₂ par tonne transportée*. L’usage du ferroviaire et du fluvial génère moins de pollution et décongestionne les routes du territoire. D’autre part, la diversification des activités économiques comme celles de la logistique va de pair avec la diversification des emplois et corps de métiers nécessaires ouverts notamment aux habitants du territoire, pour faire « tourner la machine ».

Comment voyez-vous l’avenir du transport multimodal ?

Aujourd’hui, le transport routier représente 89 % du fret, le ferroviaire 8 % et le fluvial entre 2 et 3 % ; les capacités de développement du fluvial sont donc énormes. La plateforme accueille une entreprise de grande distribution qui livre 150 magasins par péniche chaque jour, soit 7 000 camions en moins sur les routes chaque année. Tous les partenaires concernés travaillent, notamment avec Voies navigables de France (VNF), pour que les entreprises aient davantage recours à l’option écologique et économique du ferroviaire et du fluvial pour transporter de grandes quantités de marchandises : c’est la voie de la raison et de l’avenir !

*5 fois moins d’émissions de CO₂ pour 1 tonne transportée par le fluvial par rapport au routier (donnée ADEME/ Voies navigables de France)

Moins de véhicules thermiques et plus d'entrepôts en ville

RECOURS À DES MODES DE TRANSPORT DÉCARBONÉS OU DOUX, INSTALLATION D'ENTREPÔTS EN VILLE POUR FAVORISER UNE LOGISTIQUE URBAINE... LA MULTIMODALITÉ MODIFIE SENSIBLEMENT L'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE. LES EXPLICATIONS DE LAETITIA DABLANC.

Si la notion de logistique urbaine est apparue il y a une vingtaine d'années, son développement et le recours à la multimodalité en ville répondent à des problématiques beaucoup plus récentes. « En 2020, en pleine crise du Covid, les achats en ligne B to C ont augmenté de 32 % et de nouveaux besoins sont apparus : le quick commerce, la livraison instantanée », explique Laetitia Dablanc. « Dans le même temps, les villes ont accéléré la mise en place de zones à faibles émissions, limitant l'usage de véhicules diesel dans les centres urbains. Aujourd'hui, même si ces dispositifs sont remis en question, les attentes restent fortes en termes de réduction des émissions et des nuisances dans ces zones. Ces phénomènes ont entraîné le développement de la multimodalité en ville et d'une logistique urbaine plus innovante. » Camions et véhicules utilitaires légers (VUL) électriques, vélos-cargos, vélos, scooters électriques : dans la ville, les acteurs incontournables



Laetitia DABLANC

du e-commerce ont fait le choix de modes transport décarbonés, permettant à la fois d'anticiper une législation à venir tout en allégeant leur bilan carbone. Dans ce contexte, les entrepôts ont dû se rapprocher au plus près des centres urbains. « Dans les grandes villes comme Paris ou Lyon, des hubs se sont développés : les marchandises y arrivent

massifiées en camion – ou par la voie fluviale – et repartent pour une livraison citadine en vélo-cargo ou autre. » Et ce mouvement continue à prendre de l'ampleur : aujourd'hui, si l'on prend en compte l'ensemble des livraisons, y compris alimentaires et repas, un quart des livreurs en ville utilisent un mode de transport autre que le camion ou le VUL. Lorsque ces modes sont décarbonés ou doux (ce qui n'est pas forcément le cas des voitures et deux-roues motorisés, de plus en plus utilisés en ville pour livrer), ils permettent la réduction de la pollution et des nuisances sonores, la décongestion des voies, et la sécurisation des quartiers.

“
Laetitia Dablanc est directrice de la chaire Logistics City de l'université Gustave-Eiffel à Paris. Ses recherches portent sur la logistique urbaine, les entrepôts, le e-commerce et leurs impacts sur les villes.
”

ADAPTER LES ENTREPÔTS À LA VILLE

Ces nouvelles plateformes logistiques en ville ou en proche périphérie sont conçues pour optimiser le coût foncier et fiscal de surfaces rares et chères. On assiste à un phénomène de densification : création de plusieurs niveaux, systèmes de stockage compacts et automatisation permettent d'augmenter le ratio nombre de marchandises ou palettes stockées/m². La question de l'acceptabilité de ces entrepôts est plus complexe. « À proximité, il faut gérer la problématique des camions en ville, entraînant des nuisances, et celle du respect esthétique des quartiers », explique Laetitia Dablanc. Il s'agit donc d'associer les acteurs locaux, commerçants et riverains notamment, à la concertation avant la création, pour comprendre le contexte et leurs problématiques... et adapter l'entrepôt à la ville. « Pour éviter les nuisances sonores, les sols et les rampes doivent être traités, l'aspect esthétique doit être soigné pour une bonne intégration, et, surtout, les règles de circulation doivent être respectées par tous les opérateurs. »

DES APPROVISIONNEMENTS CLÉS SÉCURISÉS

Une fois ces ajustements réalisés, ces espaces de stockage en ville peuvent représenter une belle opportunité. « Ils créent des emplois non qualifiés en centre urbain, liés notamment au transbordement, ce qui comble un vrai besoin. » À l'échelle des territoires, la construction de ces plateformes dans des aires urbaines ou sur des friches permet d'éviter l'artificialisation des sols dans des zones plus rurales. S'étalant sur de grandes surfaces, ils peuvent également accueillir des panneaux photovoltaïques sur leur toiture pour produire de l'énergie propre. Le projet Green Dock, à Gennevilliers, est un exemple de ce type de constructions (lire encadré ci-contre). Enfin, en cas de crise, disposer de lieux de stockage de marchandises au plus près de la population et accessibles aux camions pourrait s'avérer très utile. « À Tokyo, ces entrepôts urbains servent non seulement de lieux de stockage de denrées indispensables, mais aussi de refuges à la population en

Green Dock, UN ENTREPÔT FAIBLES ÉMISSIONS ?

Adrien Beziat, Martin Koning (laboratoire SPLOTT) et Laetitia Dablanc (LVMT) de l'Université Gustave-Eiffel ont co-signé en mai 2025 un bilan des émissions à effets de serre (BEGES) du projet d'entrepôt urbain Green Dock. Cette étude évalue les émissions bâtementaires sur la base du projet présenté et les émissions liées aux transports selon plusieurs hypothèses d'utilisation de ces derniers, notamment en amont (fleuve, rail, route). Elle fait apparaître une réduction attendue des émissions de l'ordre de 33 à 35 % au total par rapport aux alternatives, grâce à trois éléments : le recours au fluvial en amont, la réduction des distances parcourues en aval (derniers kilomètres) du fait du rapprochement du bâtiment des lieux de destination et le recours aux transports en commun des salariés sur leur trajet domicile-travail.

cas de catastrophe, car ils sont très robustes et accessibles à tous types de véhicules. » Un exemple inattendu des services que peuvent rendre des infrastructures logistiques. « Une chose est sûre : en ville, la logistique et l'intermodalité ont de l'avenir, car il y a de la place pour développer certains modes de transport, notamment le fluvial », conclut Laetitia Dablanc.

Pour en savoir plus : « Bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES) d'un projet d'entrepôt urbain : Green Dock à Gennevilliers », à lire sur : <https://hal.science/hal-05071100v1>

La multimodalité, un investissement d'avenir



LES PLACES PORTUAIRES ET LEURS PARTENAIRES INVESTISSENT DE PLUS EN PLUS DANS LE DÉVELOPPEMENT DE LA MULTIMODALITÉ. LA BATAILLE DES PORTS SE GAGNE DÉSORMAIS À TERRE.



Marc BOURDON

Sur un marché très concurrentiel, les gains de compétitivité et d'attractivité se font d'abord grâce aux transports terrestres. C'est en confortant la qualité des connexions sur l'hinterland avec les modes routier, ferroviaire et fluvial qu'un port peut faire la différence. Car il se donne ainsi les moyens de s'appuyer à la fois sur les atouts et les secteurs d'excellence de chacun des modes et sur leur complémentarité. « Les ports doivent être connectés, y compris à l'intérieur », confirme Marc Bourdon, directeur France de MSC. Surtout dans le contexte actuel, la multimodalité rendant les chaînes logistiques plus résilientes face aux principales problématiques auxquelles nous sommes confrontés. Je pense notamment à la congestion liée à l'augmentation de la taille des navires et des volumes transportés, qui devient critique en Europe du Nord et a d'importants impacts économiques. On

peut aussi citer la multiplication des aléas naturels, qui rend très risquée la dépendance à un seul mode de transport, ou la transition énergétique dans l'industrie, qui s'accélère sous l'impulsion des États et des grandes entreprises pour répondre aux enjeux de décarbonation. L'évolution est inéluctable, poursuit Marc Bourdon. Tout port qui n'aura pas investi dans ses capacités multimodales risque de se retrouver gêné. »

INVESTIR DANS DES INFRASTRUCTURES...

De fait, depuis plusieurs années, les ports augmentent leurs investissements dans des infrastructures adaptées au report modal. HAROPA PORT en a fait l'une de ses actions stratégiques (voir encadré). Le budget de près de 200 millions d'euros alloué à la réalisation au Havre d'une chatière,



Marc Bourdon a construit sa carrière dans le transport maritime, occupant des fonctions stratégiques à l'international au sein de grands armateurs mondiaux, et est aujourd'hui directeur général de MSC France.





Antoine Berbain,

directeur général délégué de HAROPA PORT | Paris

un chenal de navigation qui rendra Port 2000 accessible à l'ensemble de la flotte fluviale, en témoigne. De même que la décision de consacrer 12 millions d'euros à l'extension d'ici 2026 du principal terminal à conteneurs de la plateforme de Gennevilliers.

Les clients et partenaires de HAROPA PORT affichent le même volontarisme. MEDLOG filiale du groupe MSC, a par exemple démarré en 2025 l'exploitation à Bruyères-sur-Oise d'un terminal intérieur. « C'est l'une des rares plateformes trimodales du pays. Installée à 40 kilomètres de Paris, dans le sillon des ports du Havre et d'Anvers-Bruges, elle est dédiée à l'approvisionnement en marchandises, par routes et barges fluviales pour l'instant et par trains à brève échéance, de la région francilienne et bien au-delà », explique Marc Bourdon.

... ET DANS DES SERVICES

Depuis son inauguration en juin dernier, la plateforme de Bruyères-sur-Oise suscite un fort intérêt chez les clients de MSC, tant dans l'import que dans l'export. D'autant qu'elle propose, outre des équipements (dont une grue capable de lever 80 tonnes), des services à valeur ajoutée comme la réparation et le stockage de conteneurs vides. « Le renforcement et le développement de ces services sont essentiels pour offrir à nos clients le soutien et l'intégration appropriés à chaque étape de leur chaîne logistique », poursuit Marc Bourdon.

Avec ce nouveau terminal, MSC prolonge les investissements que le groupe a réalisés au Havre afin de multiplier ses flux de conteneurs. Pour poursuivre sa croissance, l'armateur, déjà doté d'une bonne desserte multimodale en France, vient en effet d'engager une politique d'extension forte de son offre notamment sur l'axe Seine. « Nous projetons d'améliorer la connectivité, en particulier

Un axe de développement majeur pour HAROPA PORT

Dès sa création, HAROPA PORT a mis la multimodalité au cœur de son modèle de développement. Cela se traduit entre autres par d'importants investissements dans des infrastructures, avec deux priorités : améliorer les accès directs aux terminaux maritimes pour les trains et les barges fluviales, et renforcer les capacités des plateformes multimodales intérieures franciliennes. « Nos efforts portent leurs fruits, puisque nous avons presque atteint l'objectif de notre premier plan stratégique, à savoir 20 % de report modal vers le rail ou le fleuve en 2025 pour les conteneurs, précise Antoine Berbain, directeur général délégué en charge de la multimodalité. Nous devons poursuivre dans cette voie si nous voulons rivaliser avec les 50 % affichés par Anvers, Rotterdam ou Hambourg. Ce sera l'un des objectifs de notre plan stratégique 2026-2030. »

la connectivité ferroviaire en Normandie, avec à la clé un plus haut niveau de massification, une baisse accrue des coûts logistiques et davantage encore de flexibilité. Cela nous permettra de mieux tirer parti du potentiel colossal offert par ce corridor logistique majeur pour la France et l'Europe », conclut Marc Bourdon.

COOPÉ- RER



« Le transport combiné

a un **FORT** potentiel de développement »



Aurélien BARBÉ

« Aurélien Barbé a travaillé dans les affaires publiques et politiques avant de rejoindre le GNTC en 2018, en qualité de délégué général. »

TRANSPORTEURS, OPÉRATEURS, GESTIONNAIRES DE PLATEFORMES, PORTS, LOUEURS, CONSTRUCTEURS... LE GROUPEMENT NATIONAL DES TRANSPORTS COMBINÉS (GNTC) REPRÉSENTE L'ENSEMBLE DES ACTEURS FRANÇAIS DE LA FILIÈRE. RENCONTRE AVEC SON DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL, AURÉLIEN BARBÉ.

Qu'est-ce que le transport combiné et quel est son intérêt ?

Le transport combiné est un transport intermodal associant la route au rail ou au fleuve. Les marchandises sont acheminées de porte à porte dans des UTI, c'est-à-dire des unités de transport intermodal : caisses mobiles,

conteneurs ou semi-remorques. Des camions sont utilisés aux deux bouts de la chaîne, en pré- et post-acheminement. Des trains ou des barges fluviales assurent le voyage sur longue distance,

à partir de 450 ou 500 kilomètres. L'intérêt du transport combiné est de miser sur la complémentarité entre ces différents modes, au lieu de les opposer. Cela permet de bénéficier des atouts de chacun. Le principal atout du rail et du fleuve, c'est la massification, source de gains économiques et écologiques. Quant

à la route, elle apporte la souplesse, la réactivité et une qualité de service optimale, notamment en matière de ponctualité.

Le GNTC a été créé en 1945 pour développer le transport combiné : 80 ans plus tard, ce développement est-il toujours d'actualité ?

Plus que jamais ! D'abord, parce que le transport combiné est un puissant levier de décarbonation grâce à la massification et aux excellentes performances énergétiques du rail et du fleuve. Le transport ferroviaire consomme par exemple 6 fois moins d'énergie et émet 9 fois moins de CO₂ que le transport routier. Or, depuis une quinzaine d'années, crise climatique oblige, il y a une demande forte des chargeurs pour limiter le bilan carbone du transport de marchandises. Cela incite les transporteurs au report modal. Cela étant, l'essor du transport combiné n'est pas porté que par ses performances environnementales. Il a des avantages économiques, dont la baisse des coûts d'acheminement, qui augmente la compétitivité des entreprises. Il diminue également les

« L'intérêt du transport combiné est de miser sur la complémentarité entre les différents modes, au lieu de les opposer. Cela permet de bénéficier des atouts de chacun. »

• • •

« Il y a une demande forte des chargeurs pour limiter le bilan carbone du transport de marchandises. Cela incite les transporteurs au report modal. »

incidences négatives du transport pour la collectivité, réduisant par exemple le nombre d'accidents, les nuisances sonores et la congestion routière. Ceci explique la croissance soutenue du report modal. En 2024, les volumes transportés ont augmenté de 10 % pour le rail/route – qui représente deux tiers du marché – et de 5,5 % pour le fleuve/route. Cette dynamique est notamment liée à l'engagement des ports, qui favorisent l'implantation sur

leur hinterland d'infrastructures logistiques multimodales connectant les flux maritimes aux réseaux routiers, ferrés et fluviaux. Elle devrait se poursuivre. Le transport combiné rail/route, en particulier, a un fort potentiel de développement, l'objectif de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire étant de multiplier par trois les volumes transportés d'ici 10 ans.

Selon les membres du GNTC, quelles sont les conditions indispensables au report modal vers le rail et le fleuve ?

Il y a à nos yeux un triptyque gagnant : capacité, qualité, infrastructures. Capacité, c'est la capacité à faire circuler trains et barges de manière à répondre à la demande des opérateurs. Cela suppose de travailler avec SNCF Réseau et Voies navigables de France sur les meilleurs itinéraires, en développant par exemple l'offre de sillons ferroviaires. Qualité, c'est la qualité de service. Nous devons l'améliorer pour les modes

massifiés afin de l'aligner sur celle de la route. Infrastructures, ce sont les plateformes multimodales et les terminaux de transport combiné où se déroulent les opérations de chargement et déchargement des UTI. Mais le réseau actuel des plateformes est vieillissant et insuffisant. Il faut investir pour le moderniser et l'étoffer en créant une douzaine de sites supplémentaires dans les dix ans qui viennent. Compte tenu des montants importants à investir – l'enveloppe totale est évaluée à 1,1 milliard d'euros – et de la tension actuelle sur les finances publiques, nous voulons inciter le secteur privé à contribuer au financement. Nous avons déjà pris des contacts en ce sens avec des acteurs tels que des banques ou des groupes de BTP. Outre ces trois conditions essentielles, il est primordial de maintenir les mesures de soutien économique et d'incitation financière. Je pense par exemple à l'aide à la pince de 47 millions d'euros par an dont bénéficie le secteur et aux certificats d'économies d'énergie (CEE), un dispositif qui permet le financement d'un certain nombre d'investissements. Il faut aussi continuer à bien faire fonctionner des programmes comme REMOVE CEE, initié en 2023 pour favoriser le report modal. Le GNTC continue par ailleurs à se mobiliser pour lever des freins et promouvoir des solutions techniques, économiques, réglementaires. Nous plaçons ainsi – entre autres mesures – pour l'adaptation du réseau ferroviaire aux trains longs qui peuvent transporter l'équivalent de 60 camions.

Financer la **TRANSITION** logistique des territoires



Céline SENMARTIN

« Céline Senmartin est directrice régionale de la Banque des Territoires Normandie. »

RENFORCER LA SOUVERAINETÉ DE LA FRANCE, C'EST AUSSI REPENSER NOS MODES DE TRANSPORT. MAIS COMMENT LES PORTEURS DE PROJETS PEUVENT-ILS FINANCER CETTE TRANSITION ? LA BANQUE DES TERRITOIRES ACCOMPAGNE LES ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS DANS LE DÉVELOPPEMENT D'UNE LOGISTIQUE PLUS AUTONOME, VERTE ET RÉILIENTE.

Qu'est-ce que la Banque des Territoires ?

C'est l'une des directions de l'établissement public financier Caisse des Dépôts, ainsi qu'une marque qui permet d'exprimer clairement son rôle auprès des clients : être un financeur d'opérations essentielles au développement et à l'aménagement des territoires, pour des territoires plus verts et solidaires. Cela concerne tant les acteurs publics que les investisseurs privés.

Parmi ses trois objectifs stratégiques, on trouve la défense des souverainetés. Que recouvre cet objectif ?

Nous défendons notre souveraineté

en intervenant prioritairement sur trois axes. D'abord la souveraineté numérique, qui est la capacité dont doit se doter la France à disposer des données numériques, de réseaux qui fonctionnent, d'infrastructures résilientes et d'une bonne protection des données. Ensuite, la souveraineté énergétique : c'est la capacité de notre État à rester indépendant énergétiquement. La Banque des Territoires investit donc pour la production d'énergies renouvelables et travaille actuellement sur les besoins de financement liés au nouveau nucléaire. Enfin, la souveraineté industrielle consiste à éviter que les industries ne se délocalisent et à encourager

l'installation de nouvelles. La Banque les aide à investir dans leur immobilier industriel et à adopter des procédés plus propres.

Pourquoi défendre ces souverainetés ?

C'est essentiel dans des économies devenues vulnérables. Les États ont pris conscience de leur forte dépendance à d'autres pays et de la nécessité de rester forts. L'enjeu est de rester maître de notre avenir : si l'on ne contrôle pas les processus fondamentaux – production d'énergie, gestion des infrastructures vitales, maîtrise des données numériques –, notre économie et notre société s'en trouvent fragilisées.

En quoi la multimodalité est-elle concernée ?

La multimodalité se situe au croisement de ces souverainetés. Elle impose de repenser l'articulation entre les voies terrestre, maritime, fluviale, ferroviaire et aérienne, mais aussi le financement de flottes plus vertes et l'investissement dans des unités de production d'énergie plus vertueuses. Le transport repose par ailleurs sur la gestion de données en temps réel, indispensable pour optimiser les flux, réduire les délais et les coûts, et assurer la sécurité

« L'enjeu est de rester maître de notre avenir : si l'on ne contrôle pas les processus fondamentaux, [...] notre économie et notre société s'en trouvent fragilisées. »



des biens et des personnes. Enfin, le développement de la multimodalité favorise la création de hubs attractifs pour les industriels

Quelles sont les priorités d'investissement de la Banque des Territoires dans les ports pour développer la multimodalité ?

Nos priorités d'investissement sont celles des acteurs du territoire : projets de décarbonation industrielle ou de transport, unités de production d'énergie verte, verdissement des flottes d'opérateurs de transport de toute nature... En Normandie, nous accompagnons les grands projets de HAROPA PORT : implantation d'un terminal de distribution urbaine pour la gestion du « dernier kilomètre » à Rouen, électrification

et raccordement des quais de croisière au Havre, à Rouen et à Honfleur, développement et modernisation du terminal de Radicatel à Saint-Jean-de-Folleville, pour encourager le transport maritime des conteneurs venant et partant d'Irlande et du Royaume-Uni, et travaux d'optimisation ferroviaire de Port 2000.

Accompagne-t-elle des projets visant à réduire la dépendance de la France aux infrastructures étrangères ?

Nos investissements dans la multimodalité aident à réduire cette dépendance. Il faut donner les moyens aux logisticiens d'utiliser des infrastructures et des opérateurs de transport français, ainsi moins enclins à passer par d'autres ports européens moins chers ou

finançant mieux le report modal. Dans les pays développés, le verdissement des entreprises devient une exigence des importateurs de produits. La Banque des Territoires est en discussion avec des acteurs du transport en ce sens. Nous avançons.

La Banque des Territoires travaille-t-elle avec les institutions européennes sur les questions de multimodalité ?

Nous sommes partenaires de la Banque européenne d'investissement (BEI) et mobilisons à ce titre, en sus de nos prêts, des outils et des financements européens pour optimiser les plans de financement (prêts à taux fixe aux acteurs publics locaux). Nous sommes également partenaires de la Commission européenne dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), qui soutient les grands projets d'infrastructures de transport. Lorsqu'un projet de financement soumis à la Banque des Territoires est éligible au MIE, nous lui facilitons l'accès aux subventions européennes. De même, en qualité d'implemented partner, nous facilitons l'accès au mécanisme de garantie Invest EU pour les projets verts et innovants afin de minimiser les coûts des sûretés bancaires.

« Il faut donner les moyens aux logisticiens d'utiliser des infrastructures et des opérateurs de transport français, ainsi moins enclins à passer par d'autres ports européens. »

« Les ports ont intérêt à se **RASSEMBLER** pour développer la **MULTIMODALITÉ** »



Bruno DELSALLE

« Bruno Delsalle, géographe maritime, a participé à la création de l'Association internationale des villes et ports (AIVP) en 1988 avant d'en devenir le directeur général. »

RÉSEAU MONDIAL DES VILLES PORTUAIRES, L'AIVP ACCOMPAGNE LES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE CONJOINTES VILLE/PORT. UN DÉVELOPPEMENT QUI PASSE PAR LA MULTIMODALITÉ, COMME L'EXPLIQUE BRUNO DELSALLE.

La multimodalité est l'un des objectifs de l'Agenda 2030 de votre association : quelle place tient le transport de marchandises dans vos travaux ?

Ce sujet a toujours été omniprésent dans nos réflexions, car il a des incidences aussi bien économiques que sociétales. Avec la montée en puissance de la logistique et de la mondialisation, la recherche de massification ou encore l'arrivée du juste-à-temps, il a pris une importance accrue. Aujourd'hui, nous sommes par exemple dotés d'un groupe de travail sur les villes portuaires fluviales et la logistique urbaine.

Les partenariats entre ports sont-ils un bon moyen de développer la multimodalité dans le transport de fret ?

D'une manière générale, les ports ont tout intérêt à se rassembler pour

relever des défis communs. Et cela vaut en particulier pour développer une offre multimodale, car un port ne peut le faire seul. C'est ce qui a conduit par exemple Amsterdam et Rotterdam à mettre en place entre eux plusieurs sillons ferroviaires. Une telle démarche implique autant les villes que les ports, passés du statut de simples outils techniques à celui d'acteurs territoriaux. Elle repose sur le dialogue entre décideurs, qu'il soit formalisé ou non.

Quels sont les modèles de coopération entre ports les plus efficaces ?

Il n'y a pas de modèle idéal, mais des approches différentes impulsées par des décisions politiques, des intérêts économiques ou une pression sociétale. Le projet MAGPIE*, qui réunit 45 participants dont Delta Port en Allemagne et HAROPA PORT en France pour promouvoir des ports verts, intelligents et connectés, est

ainsi le fruit d'un appel d'offres lancé par l'Union européenne. Néanmoins, un ingrédient est essentiel au succès de ces collaborations : la confiance entre les parties prenantes.

Comment concilier les opérations transfrontalières avec les impératifs de souveraineté des États ?

Si la confiance politique existe, c'est tout à fait conciliable. La preuve, Copenhague au Danemark et Malmö en Suède ne forment qu'une seule entité portuaire. A contrario, compte tenu de la défiance qui s'est installée ces derniers mois entre le Canada et les États-Unis, il n'est pas exclu que la coopération interportuaire au sein du système Saint-Laurent - Grands-Lacs connaisse quelques soubresauts !

*MAGPIE (sMArt Green Ports as Integrated Efficient multimodal hubs) comprend notamment un volet sur le développement des connexions fluviales et ferroviaires dans les hinterlands.

L'innovation numérique au service des acteurs du transport



À L'HEURE OÙ NUMÉRISER LES DOCUMENTS EST UNE OBLIGATION, SUR UN MARCHÉ DE LA LOGISTIQUE COMPLEXIFIÉ PAR LA MULTIPLICATION DU NOMBRE D'ACTEURS, LES INNOVATIONS ONT DE BEAUX JOURS DEVANT ELLES. LE DOUBLE ENJEU ? SÉCURISER TOUJOURS PLUS LES CARGO ET PORT COMMUNITY SYSTEMS ET FLUIDIFIER LES ÉTAPES DU TRANSPORT.

Si le terme « lettres de voiture » est toujours d'actualité, le temps des signatures à la main sur des feuilles volantes transmises entre acteurs du transport est bel et bien révolu ! En conséquence de l'entrée en vigueur du règlement européen eFTI (Electronic Freight Transport Information) du 15 juillet 2020, la révolution numérique est en marche dans le secteur du transport. « *L'usage de plateformes numériques certifiées pour transmettre ou rendre accessibles les documents de transport est rendu obligatoire, entraînant une harmonisation du partage d'informations logistiques entre entreprises et autorités publiques dans l'UE* », explique Cyrille Bertelle. Ces « cargo community systems » et « port community systems » qui interconnectent les acteurs de la chaîne de transport deviennent ainsi des outils très stratégiques, comportant des informations sensibles... à protéger ! « Nous devons renforcer la



Cyrille BERTELLE

cybersécurité, et assurer une traçabilité totale des événements sur ces outils. C'est dans ce contexte que nous étudions l'usage de la technologie blockchain, ultra-sécurisée », précise Cyrille Bertelle.

LA BLOCKCHAIN : LE TOP DE LA CYBERSÉCURITÉ

Ainsi, depuis 2023, SOGET, prestataire en port community systems, et LITIS, laboratoire de recherche de l'Université Le Havre Normandie, s'associent pour intégrer la technologie blockchain dans ces outils. L'objectif de ce laboratoire commun, « SmartLogiLab » ? Développer des preuves de concept pour étudier des solutions innovantes basées sur la blockchain. Celles-ci seront à inclure dans les nouvelles générations des systèmes d'information logistiques et portuaires. « Nous travaillons notamment sur la certification des documents portuaires et sur les smart contrats : l'utilisation



Cyrille Bertelle est professeur d'informatique à l'Université Le Havre Normandie, il dirige le LabCom ANR SmartLogiLab et a dirigé le SFLog, structure fédérative de recherche en logistique. Il est également président du GIS (Institut pour une logistique intelligente en vallée de Seine).



des mécanismes de la blockchain pour l'exécution automatique des clauses contractuelles, par exemple la facturation instantanée basée sur le poids ou le volume enregistré en temps réel », explique Cyrille Bertelle. À l'étape de « preuves de concept » du SmartLogiLab, l'intégration de cette technologie dans les outils permet de muscler la sécurité et la traçabilité, mais sa mise en œuvre concrète reste freinée par un coût très élevé.

L'IA POUR PRÉDIRE L'ARRIVÉE DES NAVIRES

Autre technologie plébiscitée par le secteur du transport : l'intelligence artificielle, utilisée pour extraire les clauses contractuelles des contrats, afin de les traduire et les harmoniser sur les plateformes numériques. L'IA s'avère également très utile comme outil prédictif, notamment pour calculer l'arrivée des navires, et donc des colis (lire l'interview ci-contre). Face à des consommateurs en attente de réactivité, et dans un contexte de développement de la multimodalité, la gestion des horaires de livraison devient un véritable enjeu pour tous les acteurs du transport. Les fournisseurs de cargo et port community systems l'ont compris : pour rester dans la course, ils doivent faire de leurs plateformes numériques de véritables outils d'aide à la décision.

3 questions à OLIVIER JEAN-DEGAUCHY, responsable de la stratégie IA, SOGET

Au-delà de sa solution de port community system, comment SOGET prend-il part à l'innovation sur les ports ?

Nous nous sommes associés à HAROPA PORT au sein du GIE easyport, afin de développer des outils innovants et sur-mesure, parfaitement adaptés à leurs enjeux portuaires.

Ainsi, nous avons conçu ensemble un outil de tracking pour le suivi des passages portuaires - My T&T - et un outil de prédiction des horaires des navires - My ETA -, basé sur l'intelligence artificielle. Nous nous sommes également alliés à HAROPA PORT pour mener des recherches sur l'utilisation d'un réseau blockchain pour notre port community system.

En quoi la technologie blockchain permet-elle de résoudre les problématiques des acteurs du transport ?

Les procédures portuaires sont très lourdes, et encore plus quand on ajoute du multimodal : dans ce contexte, les ports community systems prennent de plus en plus d'importance pour échanger des informations entre les différents acteurs. Cela pose la question de la sécurité de ces outils : l'usage de la blockchain offre un niveau maximal de sécurité et de traçabilité. Mais cela à un coût, qui freine encore son développement.

En quoi les innovations technologiques accompagnent-elles le développement du transport multimodal ?

L'intelligence artificielle est un formidable outil prédictif : dans un contexte multimodal de multiplication des acteurs du transport, elle peut s'avérer très utile. Chez SOGET, nous travaillons sur un prochain outil qui permettra, entre autres, de recommander le meilleur moyen de transport de fret en fonction d'une offre multimodale.

MAÎ- TRISER



Le multimodal



Patricia SBERRO

un atout **MASSIF** pour les chargeurs

PATRICIA SBERRO PARTAGE SA VISION DU TRANSPORT MULTIMODAL : PLUS ÉCONOMIQUE ET ÉCOLOGIQUE, IL APPORTE SURTOUT DE LA FLEXIBILITÉ AU GROUPE CARREFOUR. UN ATOUT ESSENTIEL POUR GÉRER LES APPROVISIONNEMENTS.

“ Patricia Sberro est directrice des opérations Import de Carrefour. Elle gère les approvisionnements en produits des marques de distributeur (MDD) telles que Tex et Carrefour Home (textile, électronique et bazar) en France et à l'international. ”

Comment avez-vous recours au transport multimodal pour les importations des produits de MDD Carrefour ?

Nos produits arrivent d'Asie ou de Turquie par la voie maritime : une fois au port du Havre, ils sont principalement acheminés par le fleuve jusqu'au port de Gennevilliers, avant d'être transportés en camion jusqu'à nos entrepôts en région parisienne. Seul notre entrepôt du sud de la France est approvisionné directement par la route. De la même façon, nous privilégions le multimodal pour nos autres marchés : le rail en Espagne, en Pologne et en Roumanie, le fluvial en Belgique, etc.

Quels sont les atouts du transport multimodal ?

Le recours à la voie fluviale nous permet de transporter rapidement de gros volumes, car les capacités des barges sur l'axe Seine sont très importantes. Cette solution nous apporte aussi de la flexibilité : nous pouvons stocker nos conteneurs

au port de Gennevilliers à des tarifs avantageux, pour gérer nos flux de camions vers nos entrepôts, au plus près de ces zones de stockage. Cette solution est plus économique.

En quoi le transport multimodal vous aide-t-il à sécuriser vos approvisionnements ?

En nous apportant de la flexibilité ! Grâce à notre espace de stockage tampon à Gennevilliers, nous pouvons aménager au mieux les plannings de réception de nos conteneurs dans nos entrepôts, pour lisser le travail des équipes. D'ailleurs, depuis septembre 2024, nous allons plus loin dans la planification de la réception des conteneurs dans nos entrepôts grâce à Wakeo, un outil de tracking de nos conteneurs. Dans un contexte maritime incertain, la gestion de la charge de réception de marchandises en entrepôts devient essentielle.

Comment voyez-vous l'avenir du transport multimodal ?

Écologique, économique, flexible : le

transport multimodal ne peut que se développer ! Son développement est à mettre en corrélation avec la digitalisation du suivi des colis, primordiale ! Entre les impératifs de traçabilité des produits et la numérisation du suivi douanier, les chargeurs doivent mettre en œuvre des systèmes d'information performants. C'est encore plus essentiel en ayant recours à plusieurs modes de transport.

En quoi le multimodal répond-il aux enjeux de souveraineté économique ?

Pour ce qui nous concerne, nous travaillons plus sur le multi-sourcing pour assurer notre souveraineté, avec un regard du côté de l'Afrique, pour éviter certaines voies maritimes. Si on parle de la France, pour que le multimodal devienne un levier de souveraineté, il faut plus se situer à l'échelle territoriale, en faisant en sorte qu'aucun territoire ne soit enclavé.

Sécurité économique des ports : un enjeu de souveraineté nationale

COMPTE TENU DE LEUR RÔLE D'INTERFACE ENTRE FLUX MARITIMES ET FLUX TERRESTRES, LES PORTS CONSTITUENT DES TREMPLINS ÉCONOMIQUES MAIS PRÉSENTENT AUSSI DES FAILLES SÉCURITAIRES.

« C'est tout à fait lié à leur ouverture sur la mondialisation, souligne l'enseignant-chercheur Fabien Laurençon. Un tremplin économique, parce que dans un contexte de mondialisation des échanges, alors que plus de 95 % du transport de marchandises passe par la mer (la mondialisation est une maritimisation), ils sont au cœur des chaînes d'approvisionnement vers ou depuis l'arrière-pays ; et une faille sécuritaire, car leur fonction nodale fait d'eux des opérateurs d'importance vitale, donc des actifs stratégiques exposés à de nombreux risques. Surtout dans le contexte actuel de guerre commerciale et de tensions géopolitiques exacerbées. »

DE L'INGÉRENCE ÉTRANGÈRE AU NARCOTRAFIC

Plusieurs types de risques sont susceptibles de compromettre la sécurité économique des ports. Il y a d'abord l'ingérence étrangère, c'est-à-dire l'influence exercée par des entités extérieures – sociétés privées ou agences de renseignement émanant d'États – pour servir leurs ambitions. « Elle passe par différents canaux, dont le canal capitalistique via des investissements, et peut aboutir à une véri-



Fabien LAURENÇON

table prise de contrôle. En Europe, les ports du Pirée, de Gênes, de Valence et de Hambourg sont ainsi passés, au moins partiellement, sous contrôle chinois », explique Fabien Laurençon. Les places portuaires sont également la proie d'organisations criminelles, qui en font les plaques tournantes de leurs activités illicites : trafics de contrefaçons, de stupéfiants, d'êtres humains... À cela s'ajoutent les risques d'espionnage, de corruption, de sabotage et les risques cyber, telle la fuite de données confidentielles, qui permettent à des groupes criminels organisés ou des services gouvernementaux d'exploiter des vulnérabilités portuaires dans leur intérêt. La Russie et ses équipes de hackers sont en pointe dans ce domaine, qu'il s'agisse d'unités du renseignement militaire (GRU) ou de groupes mafieux mercenarisés. « Les moyens d'action évoluent sans cesse. Avec l'arrivée de l'Internet des objets, on peut ainsi imaginer des opérations de surveillance et de piratage menées via des grues ou des conteneurs connectés », poursuit Fabien Laurençon. Dans son étude pour l'IFRI « Les ports allemands face à la Chine », publiée en avril 2024, Marie Krpata met en évidence un certain nombre de vulnérabilités que présentent les écosystèmes portuaires dans le cas

« Fabien Laurençon enseigne à Sciences Po Paris sur les questions de défense et de sécurité. Il est également chercheur associé à l'IRSEM (Institut de Recherche stratégique de l'École militaire). »

précis de l'Allemagne, mais qui peuvent être transportés à d'autres ports majeurs des façades atlantique ou méditerranéenne.

UN CADRE RÉGLEMENTAIRE...

Si les ports sont des cibles privilégiées, tous les maillons des chaînes de transport et de la logistique sont menacés à des degrés divers, certains – à l'image du transbordement de marchandises – apparaissant plus critiques que d'autres. Tous sont donc concernés par les efforts faits par les pouvoirs publics pour prévenir et contrer les risques. Une démarche qui repose sur un socle : la réglementation. Entré en vigueur le 11 octobre 2020, le règlement IDE demande par exemple aux États membres de l'Union européenne de renforcer le filtrage des investissements directs étrangers dans des secteurs d'activités et infrastructures sensibles, dont les ports font partie. En France, ceux-ci sont aussi concernés par l'article L. 151-3 du code monétaire et financier : il soumet à une procédure d'autorisation préalable les investissements étrangers susceptibles de mettre en jeu des activités essentielles à la garantie des intérêts du pays, dont les activités de transport.

... ET UNE MULTIPLICITÉ D'ACTEURS

Les outils réglementaires sont mis en œuvre par une myriade d'acteurs formant un écosystème ramifié. Ces acteurs exercent des fonctions d'identification ou de traitement des menaces, pilotent, coordonnent, sensibilisent, accompagnent, mènent des opérations dans les territoires. Parmi eux, on trouve des services régaliens tels que la police avec ses offices centraux (OFAST en particulier), la justice, les douanes (DGDDI) bien sûr, ou la Direction générale de la répression des fraudes

(DGCCRD), et des entités spécialisées comme le Service de l'information stratégique et de la sécurité économique (SISSE). « Rattaché à la Direction générale des entreprises au ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, le SISSE a pour mission de protéger les actifs stratégiques français face aux menaces étrangères et participe, entre autres, au contrôle des investissements étrangers en France », précise Fabien Laurençon. Il remplit une mission de coordination interministérielle et inter-administrations.

UNE MOBILISATION ACCRUE

Depuis quelques années, face à la montée des risques, les réponses des pouvoirs publics s'intensifient. La France et l'Europe se dotent d'instruments réglementaires de plus en plus poussés. « Les cyber-attaques massives ont ainsi conduit l'Union européenne à renforcer ses exigences en matière de cybersécurité des entreprises. Cela a abouti à l'adoption en 2025 de la directive NIS2, beaucoup plus étendue que la directive NIS1, à laquelle elle succède », illustre Fabien Laurençon. En parallèle, les services de police et de renseignement en charge de la lutte contre le crime organisé renforcent leurs opérations de contrôles et leurs actions de répression. Dans ce contexte de mobilisation accrue, le développement du transport multimodal est-il un atout ? « La raison d'être de la multimodalité n'est pas d'améliorer la sécurité économique, rappelle l'enseignant-chercheur. Néanmoins, c'est intéressant en termes de résilience d'avoir la capacité de diversifier les voies d'acheminement. L'obstruction du canal de Suez par un porte-conteneurs en 2021 a bien montré en quoi la dépendance à un seul mode de transport pouvait être risquée ! »

* « Les ports allemands face à la Chine. Comment concilier ouverture, résilience et sécurité ? », consultable sur le site de l'IFRI

« Avec l'arrivée de l'Internet des objets, on peut imaginer des opérations de surveillance et de piratage menées via des grues ou des conteneurs connectés. »

CAD et pipelines pour un secteur aérien souverain

RELIANT LE HAVRE AUX AÉROPORTS PARISIENS, LES PIPELINES FONT INTÉGRALEMENT PARTIE DE L'ÉCOSYSTÈME MULTIMODAL PORTUAIRE. EN PERMETTANT LE TRANSPORT DES CARBURANTS D'AVIATION DURABLES (CAD), ILS PARTICIPENT DIRECTEMENT À NOTRE SOUVERAINETÉ ÉNERGÉTIQUE, QUI POURRAIT PASSER, DEMAIN, PAR LE DÉVELOPPEMENT D'UNE FILIÈRE CAD « MADE IN FRANCE ».

Soixante-dix pour cent de carburants d'aviation durables (CAD) dans les avions circulant en Europe d'ici 2050 : la trajectoire du règlement européen ReFuelEU Aviation¹ est ambitieuse ! En effet, la part de ces carburants d'avenir dans le transport aérien français, à hauteur de 2 % en 2025, devra fortement accélérer. La filière aéronautique a en effet tout intérêt à viser haut, en engageant son virage vert. « *Il en va tout simplement du maintien des compagnies aériennes* », résume Yannaël Billard, directeur du développement durable chez Groupe ADP. « *Le secteur aérien doit prouver qu'il s'inscrit dans un développement durable et, plus concrètement, dans la trajectoire réglementaire européenne.* » Très engagé sur ce sujet, le Groupe ADP agit à la fois sur l'offre et la demande. Le Groupe ADP a ainsi investi dans LanzaJet², une société productrice de CAD, et dans le fonds Sustainable Flight Fund initié par United Airlines Ventures³. Il étudie également la mise en place d'une incitation financière sur critères environnementaux pour les compagnies aériennes (via une modulation des redevances aéronautiques), ainsi qu'un soutien à un modèle permettant d'agréger les achats de carburants durables pour les compagnies aériennes. Les raisons de cet intérêt sont écologiques, mais aussi économiques et... politiques. « *Le déve-*



Yannaël BILLARD

veloppement d'une filière française de carburants durables nous permettrait de réduire notre dépendance aux pays producteurs de pétrole, une belle opportunité dans un contexte géopolitique très instable », confie Yannaël Billard. Par ailleurs, les ressources sont déjà disponibles en France : les déchets pour le volet biocarburants, et l'hydrogène bas-carbone et le CO₂

biogénique pour les e-carburants (i. e. carburants de synthèse). Enfin, les infrastructures de transport existent : des pipelines relient déjà les ports aux aéroports. « *Il ne manque plus à date qu'une nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie pour créer les conditions de visibilité nationale nécessaires à la structuration de la filière* », explique Yannaël Billard. Avec des coûts d'investissement à 9 chiffres, les projets de production de carburants d'avenir doivent en effet être soutenus par une solide vision de long terme, et des financements nationaux. À partir de là, seulement, les CAD pourront décoller !

1. Adopté en 2023, ce règlement fixe un cap pour le développement des carburants d'aviation durable (CAD) dans l'UE.

2. LanzaJet est une société américaine, leader de la filière alcool-to-jet (ATJ).

3. Le Sustainable Flight Fund est un fonds de capital-risque initié et géré par United Airlines Ventures. Il est dédié à l'identification et à l'investissement dans des start-ups développant des briques technologiques requises pour la production de carburants d'aviation durables.

“
Yannaël Billard est directeur du développement durable
à Aéroport de Paris.
”

Penser



Catherine TRAUTMANN

la

SOUVERAINETÉ EUROPEENNE

par les interconnexions

FACE AUX BOULEVERSEMENTS GÉOPOLITIQUES, L'EUROPE RENFORCE SA SOUVERAINETÉ EN MISANT SUR SES INFRASTRUCTURES. CATHERINE TRAUTMANN REVIENT SUR LE RÔLE CLÉ DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (RTE-T) ET SUR L'IMPORTANCE DES CONNEXIONS TRANSFRONTALIÈRES ENTRE ÉTATS MEMBRES.

« Catherine Trautmann est coordinatrice du corridor de transport européen « Mer du nord-Baltique ». Son objectif principal est de faciliter la coordination entre les États membres impliqués dans les projets transfrontaliers liés au RTE-T. »

Pouvez-vous nous présenter le RTE-T ? Quelle place y occupe la France ?

La politique RTE-T est la politique de planification des infrastructures de transport au niveau européen. Nous voulons construire un réseau de transport européen qui comprenne plus que ses 27 parties nationales et qui connecte les nœuds les plus importants du réseau – nos grandes villes –, et ses points d'entrée stratégiques tels que les ports, les aéroports, les terminaux et les gares. Il est fondamental : nos citoyens en ont besoin pour voyager librement à travers l'Union européenne (UE), nos entreprises en ont besoin pour leurs chaînes d'approvisionnement. L'UE est un champion logistique mondial, et notre réseau en est la condition.

Les ports en sont d'ailleurs un élément essentiel. Ils assurent la connectivité au sein de l'UE et vers nos régions ultrapériphériques et nos îles alors que 75 % de notre commerce extérieur

transite par la mer ! La France en est également un élément central avec trois corridors de transport européens sur son territoire. Elle permet la connexion à la péninsule ibérique et dispose d'atouts tels que le train à grande vitesse et les voies navigables intérieures.

Aujourd'hui, pourquoi est-il nécessaire de penser la souveraineté à l'échelle européenne ?

Même les grands États membres de l'UE ont une souveraineté incomplète sans le contexte européen. Pour défendre nos modes de vie français, allemand ou polonais, nous devons être connectés au sein de l'UE : dans notre pensée, nos idées, mais aussi par des routes, des chemins de fer et des voies navigables.

Pratiquement, l'Europe nous donne accès à bien plus de ressources et de services que ce que nous pouvons trouver dans un seul État membre. Nous avons besoin de réseaux de transport et de chaînes logistiques

« L'UE est un champion logistique mondial, et notre réseau en est la condition. »

résilients que nous ne pouvons construire qu'ensemble. Et avec un territoire aussi vaste, les trajets sont idéalement multimodaux, ce qui implique de disposer de terminaux multimodaux.

Dans le contexte géopolitique actuel, en quoi le RTE-T contribue-t-il à la souveraineté de l'Europe ?

Pour défendre notre souveraineté, nous avons besoin d'un réseau de transport multimodal solide. Les ports jouent notamment un rôle important pour notre mobilité militaire, pour réceptionner des équipements en provenance de l'étranger par exemple. La Commission coordonne étroitement son travail avec l'OTAN sur ce sujet. Nous voulons nous assurer que les infrastructures que nous construisons pour nos activités civiles et notre développement économique peuvent également servir à nos fins de défense si nécessaire. Certaines parties de notre réseau devront donc respecter les exigences strictes des infrastructures pour la mobilité militaire, par exemple en ce qui concerne la charge par essieu.

La Commission européenne prépare une stratégie portuaire européenne. Quels en sont les grands axes et comment s'articule-t-elle avec la politique RTE-T ?

Cette stratégie portuaire de l'UE devrait être publiée début 2026. La compétitivité sera l'objectif, mais la stratégie couvrira un large éventail de sujets impactant les ports. Le règlement portant sur le RTE-T reconnaît le rôle des ports en tant que nœuds multimodaux transfrontaliers au sein d'un espace maritime et terrestre européen, mais aussi en tant que portes pour le commerce et la mobilité militaire, les clusters industriels et les pôles énergétiques.



Les corridors de transport européens

VÉRITABLES AUTOROUTES MULTIMODALES, LES CORRIDORS CONSTITUENT L'OSSATURE DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE TRANSPORT (RTE-T). ILS RELIENT PORTS, PLATEFORMES ET ZONES INDUSTRIELLES POUR FLUIDIFIER LES ÉCHANGES, RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DE L'UNION ET SA SOUVERAINETÉ ÉCONOMIQUE.

Les corridors de transport européens sont des axes stratégiques qui structurent le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), lancé en 2013 par la Commission européenne. Ce dispositif répond à une double ambition : faciliter la circulation des biens et des personnes sur tout le continent et renforcer la compétitivité économique des territoires. Neuf grands corridors, associant routes, voies ferrées, voies navigables et ports, constituent aujourd'hui l'épine dorsale de cette politique.

Chaque corridor traverse plusieurs États membres et relie les principaux centres logistiques, zones industrielles et hubs portuaires. Ils permettent d'organiser à l'échelle européenne le report modal vers le rail et le fluvial, de mieux connecter les ports maritimes à leur hinterland et de développer une logistique bas carbone.

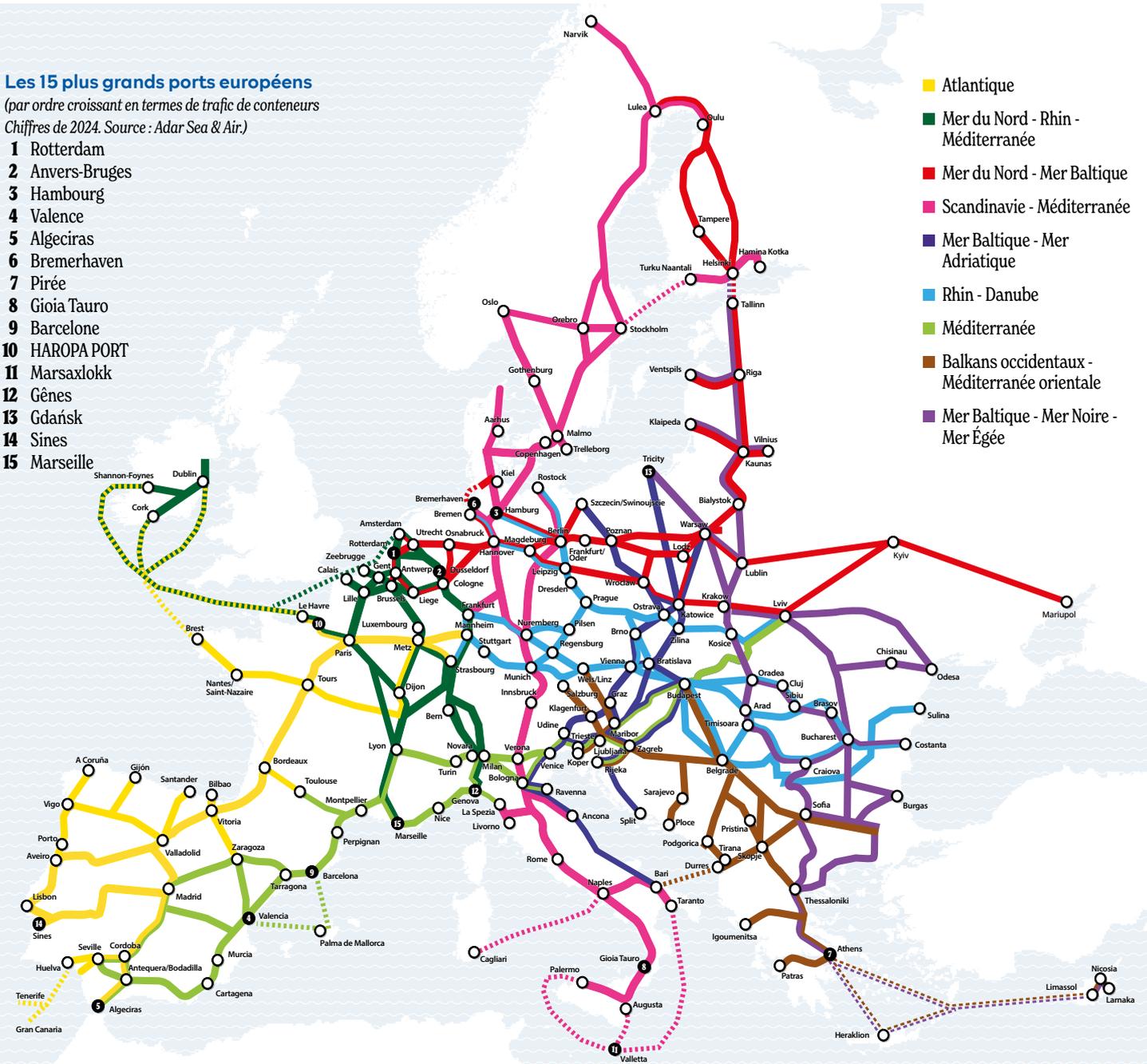
UN SCHÉMA ROBUSTE EN TEMPS DE CRISE

Pour l'Union européenne, ces infrastructures ne sont pas seulement des outils techniques : elles incarnent une vision d'intégration économique, de cohésion territoriale et de résilience face aux crises.

Les 15 plus grands ports européens

(par ordre croissant en termes de trafic de conteneurs)
Chiffres de 2024. Source : Adar Sea & Air.)

- 1 Rotterdam
- 2 Anvers-Bruges
- 3 Hambourg
- 4 Valence
- 5 Algeciras
- 6 Bremerhaven
- 7 Pirée
- 8 Gioia Tauro
- 9 Barcelone
- 10 HAROPA PORT
- 11 Marsaxlokk
- 12 Gênes
- 13 Gdańsk
- 14 Sines
- 15 Marseille



(Source : Commission Européenne)

La gouvernance des corridors est confiée à des coordinateurs européens, personnalités indépendantes chargées d'animer le dialogue entre États, opérateurs et territoires. Leur rôle est essentiel pour assurer la cohérence des projets et le respect des objectifs fixés par Bruxelles, notamment la décarbonation du transport d'ici 2050. La France occupe une place centrale dans ce dispositif, puisque quatre des

neuf corridors traversent son territoire et irriguent ses grands ports. En reliant Le Havre, Rotterdam, Anvers ou Hambourg aux zones intérieures de consommation et de production, les corridors européens contribuent ainsi à sécuriser l'approvisionnement, à stimuler le commerce intra-européen et à ancrer la souveraineté logistique de l'Union dans la durée.

« Notre capacité à dissuader et à défendre dépend de notre capacité à gérer les mouvements de troupes et d'équipement à travers l'UE. »

Le nouveau concept d'Espace maritime européen (European Maritime Space - EMS) donne une importance accrue à la dimension maritime du RTE-T et couvre toutes les exigences d'infrastructures

portuaires pour les ports des réseaux central et global. La stratégie portuaire de l'UE s'appuiera sur la politique RTE-T pour définir les priorités globales visant à assurer l'harmonisation et la cohérence des infrastructures de ses ports.

Quels financements l'Europe alloue-t-elle aux projets d'infrastructures dans ce domaine ?

Le principal instrument de financement européen pour le RTE-T est le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Les promoteurs de projets répondent à des appels à propositions. Les meilleurs projets sont ensuite sélectionnés selon cinq critères : priorité et urgence, maturité, qualité, impact et effet catalytique. Au cours de la période budgétaire 2021-2027, le MIE disposait d'un budget de 25,8 milliards d'euros pour le transport qui a déjà été quasi-intégralement alloué à des projets. Pour la prochaine période, la Commission a proposé un budget plus important pour le transport et

la mobilité militaire de 51,5 milliards d'euros. Nous attendons que les États membres soutiennent cette proposition car le financement européen est crucial pour notre réseau de transport. Les États membres donnent généralement la priorité aux projets ayant la plus grande valeur d'un point de vue national, mais pour construire un réseau résilient, nous avons besoin de connexions solides entre États. C'est pourquoi nous devons nous concentrer sur les sections transfrontalières.

À titre d'exemple, pouvez-vous nous dire quelques mots du projet Rail Baltica ?

Rail Baltica bénéficie des financements européens. Il vise à intégrer pleinement les trois États baltes dans le système de transport européen pour notre développement économique et, surtout, pour notre sécurité commune. C'est un projet transfrontalier réunissant l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne. C'est à la fois un projet national, un projet baltique et un projet européen que nous devons réaliser ensemble.

En France, certains investissements vous semblent-ils nécessaires d'un point de vue stratégique ?

La France a également des sections transfrontalières clés sur le réseau transeuropéen. Les projets Lyon-Turin et Seine-Escaut progressent bien. Cependant, ce n'est pas le cas

pour les connexions ferroviaires à grande vitesse vers l'Espagne, qui sont nécessaires pour améliorer la connectivité entre la péninsule ibérique et le reste de l'UE.

Comment la guerre sur le sol européen influence-t-elle la politique RTE-T ?

L'invasion de l'Ukraine par la Russie a changé l'environnement géopolitique de l'UE. La Finlande et la Suède sont devenues membres de l'OTAN, et nous avons compris que nous devons être en mesure de nous défendre.

La Commission a en effet révisé le règlement RTE-T en réduisant la part des connexions avec la Russie et la Biélorussie et en incluant l'Ukraine dans les corridors de transport européens.

La guerre nous a appris que les connexions de transport sont essentielles. Notre capacité à dissuader et à nous défendre dépend de notre capacité à gérer les mouvements de troupes et d'équipement à travers l'UE. Le caractère stratégique de Rail Baltica est devenu évident pour tout le monde. Les synergies entre notre réseau de transport civil et notre réseau de mobilité militaire sont

devenues beaucoup plus importantes. Et l'amélioration de cette mobilité se fera avec les ports concernés, qui doivent disposer d'espace pour accueillir le personnel et le matériel et être bien connectés à l'arrière-pays. Les financements seront, de fait, adaptés. Les États membres ont convenu d'un budget de mobilité militaire de 1,7 milliard d'euros pour la période 2021- 2027. Avec le recul, ce budget est bien trop faible. Pour la prochaine période budgétaire, la Commission a proposé 17 milliards d'euros, et elle continuera de travailler avec les parties prenantes, l'état-major militaire de l'UE, les États membres et l'OTAN pour que nos investissements dans la mobilité militaire puissent aussi servir à nos besoins civils.

« Les ports assurent la connectivité au sein de l'UE [...] alors que 75 % de notre commerce extérieur transite par la mer !. »

BLOC APRÈS BLOC, LA CHATIÈRE SE DESSINE

Le chantier de préfabrication des acropodes a démarré sur le quai Asié. D'ici fin 2026, 19 000 blocs de béton aux formes géométriques seront produits à l'aide de 60 moules, puis immergés pour protéger la future chatière (cf. p.12) des effets de la houle et de l'érosion.

Fabriqués directement sur site, ces éléments permettent de simplifier la logistique et de limiter l'empreinte carbone du chantier de construction d'un équipement stratégique pour le développement de la multimodalité.

