

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS



Qui sommes-nous :

→ Association française des ports intérieurs

Association française des ports intérieurs est l'association professionnelle représentant les autorités portuaires et les exploitants de ports fluviaux français.

Elle rassemble 19 membres actifs de divers statuts, parmi lesquels des établissements publics, des syndicats mixtes ouverts, des chambres de commerce et d'industrie concessionnaires, des entreprises portuaires... représentant la quasi-totalité des ports intérieurs français.

www.port.fr

jp.chalus@port.fr

c.merlin@strasbourg.port.fr



Ports 4.0 : pour une stratégie d'action renouvelée

Les ports sont des leviers puissants de transformation, au service des grandes transitions écologiques, énergétiques, industrielles et logistiques. Ce sont des outils pour bâtir le monde de demain. Mais pour qu'ils soient pleinement efficaces, il faut les faire entrer dans une nouvelle génération : celle des ports 4.0 — stratégiques, agiles, interconnectés. Cela suppose un changement de regard, une montée en puissance, et une articulation nouvelle entre les acteurs publics et privés. Les fondations existent. La loi portant réforme portuaire, la loi d'orientation des mobilités... offrent des fondations juridiques et opérationnelles solides. Pour amplifier le rôle des ports dans les transitions, il s'agit désormais de décloisonner les approches, de faire dialoguer les outils, et de structurer une dynamique intégrée.





L'ambition :

Renforcer les ports comme systèmes vivants, connectés à leur territoire, pleinement acteurs de la transformation.

Quatre piliers pour porter cette ambition :

- 1 Stratégies Nationales**
Les ports se situent à la croisée des politiques fluviales, ferroviaires, portuaires, industrielles, énergétiques. Articuler ces Stratégies Nationales, identifier les lignes communes au cœur desquelles les ports joueraient pleinement leur rôle de pivot, dans une vision commune, lisible, portée par l'État et les collectivités, et inscrite dans la durée.
- 2 Une gouvernance territorialisée et coopérative**
Les ports sont des écosystèmes. Ils fonctionnent par bassin, par axe, en interaction constante avec les entreprises, les collectivités, les infrastructures. Cela appelle une gouvernance souple et plurielle, capable d'animer des projets complexes et de coordonner les niveaux d'action. La gouvernance et planification territoriale (SRADDET, SCOT, PLUi) doivent pleinement intégrer les ports comme leviers d'aménagement.
- 3 Des outils sur mesure pour agir efficacement**
Les ports doivent disposer d'une boîte à outils adaptée à leurs spécificités : sociétés de projet, conventions de terminales avec objectifs de trafics, contrats incitatifs avec des clauses de report modal et de trafics, outils pour développer et sacraliser le foncier stratégique... Il s'agit de sécuriser les projets, d'encourager l'innovation non seulement technique, technologique mais aussi financière et contractuelle.
- 4 Des financements agiles et structurants**
Un port performant combine des investissements publics (infrastructures lourdes) et privés (services, logistique, énergie). Il faut consolider cette alliance par des financements adaptés : fléchés, pérennes, et des axes à échelle des bassins ou des projets structurants. La création d'un fonds public portuaire souverain pourrait en être un levier fort.

Ce modèle appelle une nouvelle méthode : travailler de manière systémique, penser en écosystème, développer la capacité d'autofinancement, de développement, penser en entreprise... publique. Il ne s'agit plus d'ajuster les pièces d'un modèle hérité, mais de composer une nouvelle architecture, fluide, intelligente, systémique. Les ports ont joué un rôle clef dans la reconstruction de l'économie après-guerre. Ils peuvent aujourd'hui bâtir les territoires sobres et résilients de demain.

Donnons-leur les moyens d'agir.

Les propositions suivantes traduisent de façon opérationnelle les objectifs stratégiques portés par les ports dans le cadre de la conférence Ambition France Transports. Elles sont regroupées en 6 thématiques.

Chaque action contribue à un ou plusieurs des trois objectifs suivants :

Objectif 1

Ancrer les ports français dans les corridors logistiques et énergétiques européens

Objectif 2

Faire du foncier portuaire un levier stratégique de la réindustrialisation et de la logistique durable

Objectif 3

Positionner les ports comme des leviers territoriaux des transitions écologique et numérique



Ces actions peuvent être mises en œuvre à travers des appels à projets, des dispositifs contractuels, des évolutions réglementaires ou des expérimentations territoriales ciblées.

Multimodalité

1

- ▶ **Investir dans le développement du report modal vers le fluvial** et le ferroviaire impose un saut d'échelle en matière d'investissement et de coordination. Dans ce contexte, les ports intérieurs soutiennent les demandes de doublement des moyens publics alloués au fret fluvial et ferroviaire dans une logique de priorisation par corridor (Seine, Méditerranée-Rhône-Saône, Rhin, Escaut...). Cela implique également d'assurer l'intégration systématique des ports intérieurs dans les CPER et les plans d'investissement territoriaux (planification conjointe avec l'ensemble des acteurs) ; d'assurer le financement de la réhabilitation des installations terminales embranchées (ITE) en particulier dans les zones en reconversion, avec le soutien des collectivités (régions) ; de soutenir la création de hubs fluvio-ferroviaires territoriaux, notamment dans les zones où la massification est à structurer, avec des aides spécifiques aux phases de montée en charge ; de prendre en compte les flux retour et d'optimiser la logistique combinée, en lien avec les plateformes multimodales et les zones d'activités portuaires.
- ▶ **Remettre à plat les régimes d'aide à la multimodalité**
Rendre éligibles les projets portuaires aux aides à l'exploitation ciblées (services ferroviaires et fluviaux), au-delà du régime de minimis, via une notification spécifique à la Commission européenne. Mettre en place un guichet unique pour les aides au report modal : intermodalité, aide à la pince, CEE, verdissement. Promouvoir des mécanismes incitatifs comme la « remise voie d'eau » (RVE) pour le fluvial, et développer un équivalent pour le rail. Pérenniser les aides à la modernisation des flottes fluviales et routières (ex : PAMI/VNF), notamment pour les zones ZFE.
- ▶ **Favoriser l'expérimentation et l'innovation à l'échelle territoriale**
Lancer des appels à projets pour des plateformes intermodales démonstratrices, associant ports, chargeurs et collectivités. Expérimenter des démonstrateurs de logistique bas-carbone associant rail, fluvial décarboné, y compris sur le dernier kilomètre. Accélérer la digitalisation des systèmes de réservation (cale fluviale, sillons ferroviaires) pour améliorer la visibilité logistique. Associer les ports et opérateurs dans la gouvernance opérationnelle des sillons ferroviaires pour sécuriser les créneaux logistiques (notamment en zones tendues). Intégrer systématiquement des clauses intermodales (bonus-malus, objectifs de part modale, modulation domaniale) dans les objectifs de gestion des terminaux portuaires.

- ▷ **La création d'un compte ZAN spécifique** pour les projets industriels et logistiques portés par les ports intérieurs qui pourraient avoir un enjeu national, de façon à concilier ambition de transition économique et sobriété foncière.
- ▷ **Le développement de zones expérimentales** pour la logistique décarbonée du dernier kilomètre, en lien avec les métropoles.
- ▷ **Reconnaître les spécificités des zones industrialo-portuaires**
Faire reconnaître la vocation des zones industrialo-portuaires dans les documents de planification (SRADDET, SCOT, PLU/PLUi...). Étendre à l'ensemble des ports le droit de préemption foncier, notamment pour les terrains embranchés ou connectés à l'eau. Élaborer des schémas directeurs fonciers portuaires compatibles avec les schémas directeurs d'axe intermodaux et les plans de réindustrialisation. Déployer un catalogue foncier national des sites intermodaux stratégiques, pour planifier à 10-15 ans. Coordonner les multiples dispositifs de soutien à la réindustrialisation : AFR/ZRR, zones franches douanières, territoires d'industries, ZIBAC, EIT, CIR, dispositif de concertation spécifique, PPA...
- ▷ **Intégrer des critères exemplaires dans la commande publique en faveur du report modal** et dans les contrats fonciers (bonus, intermodalité, circuits courts, performance carbone).
- ▷ **Préserver le capital foncier et organiser la transition des sites industriels**
Mettre en place un fonds public portuaire dédié à la reconquête foncière des sites portuaires en voie de déprise industrielle, au travers de la création d'un fonds public souverain portuaire pour financer le rachat et la dépollution des terrains portuaires (logique d'axe ou de territoire).
- ▷ **Repenser les relations contractuelles**
Structurer des conventions de terminal longues ou concessions à clauses intermodales / environnementales, avec clauses de performance et options de co-investissement. Recourir à des outils juridiques simples (COT, AOT sécurisées) en faisant évoluer les clauses contractuels (recours à l'arbitrage, clause de sauvegarde, garanties d'investissement...). Promouvoir les prises de participations minoritaires des ports dans les projets industriels, logistiques ou énergétiques stratégiques (réseaux de chaleur, hubs intermodaux, unités de productions...). Recourir à la capitalisation anticipée des redevances domaniales pour sécuriser le financement de projets en démarrage ou à retour différé. Mobiliser des modèles concessifs souples de long terme, inspirés du modèle CNR ou de dispositifs européens, intégrant des clauses d'adaptabilité environnementale. Pouvoir adapter les modèles contractuels à la réalité économique, par exemple, le modèle concessif n'est pas toujours adapté, notamment sur les petits terminaux. D'une manière générale, les ports ont besoin d'une boîte à outils leur permettant d'être de meilleurs aménageurs, des investisseurs avisés et des entrepreneurs.

- ▷ **Accélérer la transition énergétique des ports**
Accompagner les ports dans l'investissement en ENR (photovoltaïque, réseaux de chaleur, stockage, flexibilité énergétique), y compris via des prises de participation minoritaires. Favoriser l'intégration des ports dans la programmation du déploiement des futurs grands réseaux de production et de distribution des énergies bas carbone. Rendre obligatoire le branchement des navires sur les quais électrifiés, avec un système de bonus / malus intégré dans les redevances.

▷ **Renforcer le rôle des ports dans la transition industrielle**

Le rôle joué par les ports dans l'animation et l'accompagnement de la transition bas carbone des zones industrialo-portuaires est majeur. Cet accompagnement, dans la mise en place de cofinancements, de dispositifs d'écologie industrielle et territoriale, de renforcement des réseaux, d'implantations d'utilités est aussi un facteur d'attractivité pour les projets d'investissements industriels de besoins. Une prise en compte pleine et entière de ce rôle dans les missions et les moyens donnés aux ports serait un facteur d'accélération de la transition industrielle bas carbone.

▷ **Harmoniser et déployer les mesures d'impact des activités industrialo-portuaires**

Systématiser l'étude des retombées socio-économiques des zones d'activités industrialo-portuaires au travers d'un référentiel national (INSEE). Inciter les ports et leur écosystème à mettre en place des outils de mesure de l'impact spécifique de leurs activités sur la qualité de l'air, la qualité de l'eau, l'artificialisation, la biodiversité... notamment au travers de la certification.

Transformation digitale

4

▷ **Digitaliser les outils de réservation** et de gestion des ressources : sillons ferroviaires, cales fluviales, créneaux logistiques ;

▷ **Déployer des tableaux de bord intermodaux** mutualisés entre ports (émissions évitées, taux de charges, disponibilité des quais ou cales...) ;

▷ **Développer des formations spécifiques** et d'accompagnement logistiques pour les chargeurs, notamment les PME industrielles et ETI ;

▷ **Accélérer la transition numérique**

Lancer un programme national de transformation numérique des ports, incluant PCS nouvelle génération, jumeaux numériques, cybersécurité, traçabilité environnementale.

▷ **Promouvoir les ports comme têtes de pont de la souveraineté numérique**

Renforcer le leadership des ports français sur l'innovation digitale et la cybersécurité au travers de la mise en avant des initiatives locales et de leur promotion au niveau national.

Financement

5

▷ **Diversifier et mobiliser les financements**

Déployer l'innovation financière au travers des outils de financement mixte, les obligations vertes/bleues ou encore les certificats environnementaux, en autorisant la constitution de structures hybrides (ex. SPV), pour le financement de projets portuaires à fort impact environnemental ou territorial. Ouvrir l'accès à ces modes de financements alternatifs innovants (blended finance, bonds...) en complément de l'autofinancement, de la dette et du co-financement public.

▷ **Mettre en œuvre une politique de participations**

Définir des politiques de participation des établissements portuaires visant à favoriser le développement de projets en liens avec leurs missions et remonter dans la chaîne de valeur. Adosser les prises de participation à une capitalisation des premières années de redevances, sans mobilisation de fonds propres. Donner, par exemple, les moyens aux ports de prendre part à l'actionnariat de projets stratégiques (hubs logistiques, CTC, ENR, stockage, réseaux enterrés).

▷ **Systématiser le recours combiné aux différentes aides publiques**

Améliorer la coordination et la complémentarité des dispositifs existants au niveau territorial (CPER, FNADT), national (AFITF) et européen (MIE, FEDER, ETS2).

▷ **Repositionner les ports dans les politiques nationales et territoriales**

Inscrire les ports dans tous les documents de planification (SRADDET, SCOT, PLUi), y compris dans un schéma national du foncier logistique intermodal. Mieux intégrer et harmoniser les outils de planification des investissements portuaires avec les outils de planification Etat/région, en particulier les CPER. Donner aux ports un rôle renforcé dans les gouvernances logistiques locales (comités stratégiques régionaux, guichets intermodaux). Structurer une gouvernance portuaire et logistique par axe (Seine, Méditerranée Rhône Saône, Moselle...), en associant État, ports, régions et opérateurs.

▷ **Décloisonner les moyens d'action des ports**

Donner aux ports les moyens juridiques et institutionnels de pouvoir agir en véritables opérateurs économiques sur des projets en lien avec leurs missions. Pouvoir nouer des partenariats durables avec des industriels ou des opérateurs logistiques au travers de montages contractuels simples et éprouvés.



Synthèse du cahier d'acteur Enjeux financiers

La demande des ports sur les questions de financement est avant tout une demande de vision, de lisibilité, de stabilité et de modernisation du cadre d'action et des outils adaptés et modernisés (capacité à faire du sur mesure) afin de garantir l'efficacité de leur fonctionnement, ce qui implique une boîte à outils adaptée.

1

Un effort d'investissement structurant pour massifier, verdir et reconnecter les territoires

Pour répondre aux objectifs des stratégies nationales, des CPER et de la conférence Ambition France Transports, les ports intérieurs doivent pouvoir engager un effort d'investissement soutenu et ciblé. À horizon 2040, les besoins exprimés par les établissements portuaires intérieurs se répartissent entre :

- Infrastructures d'intermodalité et d'accès massifiés (faisceaux, ITE, plateformes intermodales, rampes fluviales, accès urbains) ;
- Équipements de transition énergétique mutualisés (soutage H₂ / bioGNV, bornes électriques, installations de froid, hubs multi-énergies) ;
- Projets numériques interportuaires (CCS, traçabilité, cybersécurité, jumeaux numériques) ;
- Reconversion et régénération foncière (friches industrielles, foncier connecté, logistique urbaine) ;
- Adaptation au changement climatique (gestion de crues, élévation de quai, végétalisation).

Ces besoins doivent être chiffrés et consolidés dans une enquête nationale dédiée, permettant de fixer une trajectoire de financement réaliste et soutenable.

Les priorités doivent aller à :

- Les infrastructures de desserte fluvio-ferroviaires et les plateformes d'échange urbaines ;
- Les projets d'acquisition et de reconversion foncière logistique (ZAC, anciens sites industriels, logistique urbaine) ;
- Les équipements de soutage vert mutualisés entre opérateurs fluviaux et logistiques ;
- Les outils numériques favorisant l'interopérabilité entre ports, chargeurs et opérateurs multimodaux ;
- Les services de pré-post acheminement fluvial ou ferroviaire nécessitant une aide à l'exploitation (OPEX).

Un référentiel national des projets portuaires stratégiques pourrait être adossé aux CPER, aux stratégies d'axe (Seine, Rhône-Saône, Rhin) et aux corridors RTE-T pour maximiser la cohérence logistique et environnementale.

▷ Renforcer les dispositifs publics existants

- AFITF, FNADT, DSIL, CPER, France 2030 : flécher une enveloppe spécifique pour les plateformes intérieures à externalités positives ;
- Fonds européens (MIE, FEDER, ETS2) : prévoir des appels à projets adaptés aux ports de taille intermédiaire ;
- Aides sectorielles (CEE, PARM, ReMoVe, PAMI fluvial) : à simplifier et intégrer dans un guichet unique du financement intermodal.

▷ Créer des outils spécifiques pour les ports

- Fonds public portuaire souverain abondé par la fiscalité écologique et des contributions européennes permettant l'acquisition, la dépollution et la régénération de fonciers connectés aux quais ou embranchés ;
- Garantie publique d'emprunt (BEI/SFIL), ciblée sur les projets d'infrastructures de verdissement ou de modernisation.

▷ Répartir les financements publics et privés

- Obligations vertes ou durables fléchées fluvial / logistique urbaine ;
- Optimiser la répartition des risques et des responsabilités via un arsenal contractuel renouvelé et un outil contractuel dédié (la convention de terminal) à clauses logistiques et environnementales ;
- Capitaliser des flux domaniaux ou intégration dans les montages de sociétés de projet (ex : SEM, GIP).

▷ Diversifier et mobiliser les financements

Déployer l'innovation financière au travers des outils de financement mixte :

- Les obligations vertes/bleues ou encore les certificats environnementaux ;
- En autorisant la constitution de structures hybrides (ex. SPV), pour le financement de projets portuaires à fort impact environnemental ou territorial ;
- Ouvrir l'accès à ces modes de financements alternatifs innovants (blended finance, bonds, etc.) en complément de l'autofinancement, de la dette et du co-financement public.

- Mettre en place un guichet unique d'ingénierie et de financement du report modal, coordonné entre l'AFITF, l'ADEME, VNF et les régions ;
- Notifier un régime d'aides report modal à la Commission européenne, hors régime de minimis, avec critères intermodaux et environnementaux ;
- Adopter une trajectoire de programmation des investissements multimodaux, intégrée aux CPER et à la stratégie d'adaptation climatique.

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

Les ports intérieurs français, leviers de transformation et laboratoires des transitions

À l'heure où la chaîne logistique opère sa transformation écologique, énergétique et numérique, les ports intérieurs s'imposent comme des leviers essentiels de cette triple transition. Interfaces entre rail, fleuve et route, ils constituent des plateformes structurantes pour les politiques publiques et les entreprises souhaitant bâtir un modèle logistique plus sobre, résilient et souverain.



Acteurs de la réindustrialisation au cœur des territoires, les ports intérieurs réconcilient ville et industrie, logistique et cadre de vie. Grâce à leur ancrage territorial et leur proximité avec les entreprises, ils sont à la fois des lieux d'innovation et d'expérimentation. Ils doivent devenir de véritables laboratoires d'expérimentation de la performance environnementale, non seulement pour les activités portuaires, mais aussi pour les filières industrielles et logistiques qui s'y développent.

Implantés sur les grands corridors fluviaux et ferroviaires (Seine, Méditerranée-Rhône-Saône, Rhin, Dunkerque-Escout...), les ports intérieurs constituent un maillon clé du système logistique français. Les principaux ports (Paris, Lyon, Lille, Strasbourg, Mulhouse, Arles...) totalisent près de 50 millions de tonnes de trafics massifiés, plus de 1 500 entreprises implantées, 4 000 hectares de foncier portuaire et 43 000 emplois directs. Aujourd'hui, le fret ferroviaire et fluvial ne représente que 11% du transport de marchandise en France, bien en deçà des objectifs nationaux et européens.



Les ports sont victimes d'un déficit de reconnaissance stratégique. Trop souvent absents de la planification logistique nationale, les ports intérieurs sont pourtant des lieux privilégiés pour l'implantation de filières de transition : économie circulaire, énergies renouvelables, logistique urbaine, industrie bas carbone... A condition d'être pleinement intégrés aux corridors européens (RTE-T), aux stratégies d'axe et aux dispositifs de contractualisation des investissements (CPER), ils peuvent devenir des plateformes de référence.

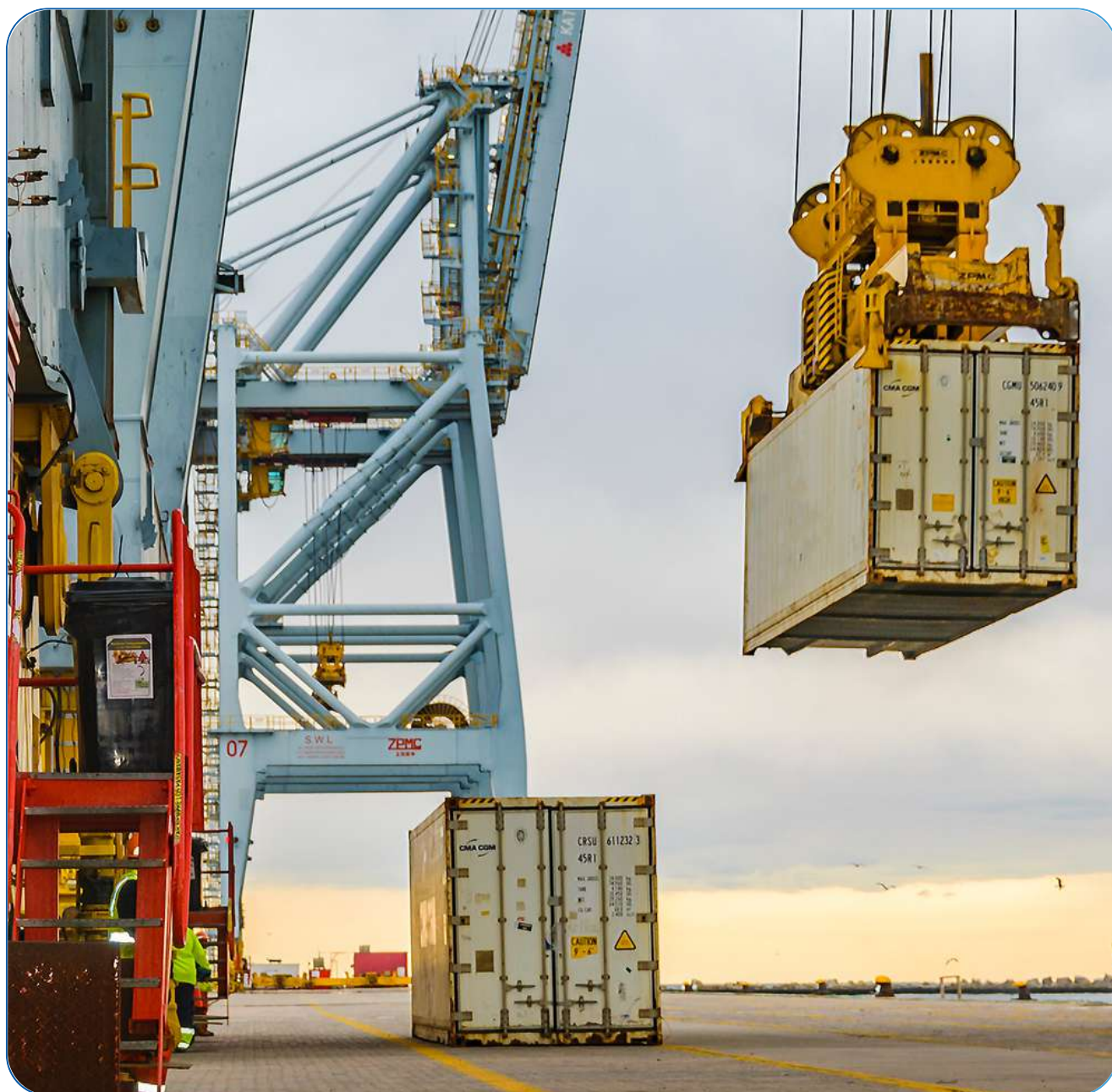
Les stratégies gouvernementales fixent un cap ambitieux à l'horizon 2030 : doubler la part du fret ferroviaire (pour la porter à 18 %) et augmenter de 50 % le trafic fluvial. Le lancement des travaux en 2025 du Canal Seine Nord Europe, chantier majeur qui connecte la Seine au réseau fluvial européen atteste de ce volontarisme politique. Ce projet d'ampleur ne doit pas masquer le besoin d'investissement sur l'ensemble des ports intérieurs français pour accompagner le développement de la multimodalité au profit d'un usage accru du fer et du fleuve : quais, plateformes intermodales, hubs fluvio-ferroviaires, plateformes de transports combiné, embranchements ferroviaires (ITE), dessertes, électrification.

D'autres leviers doivent être actionnés : outils numériques de pilotage des flux (développement dans les hinterlands des cargos community system – CCS, simulateurs, jumeaux numériques...), contrats publics et privés sur mesure, permettant une optimisation du partage des risques entre acteurs publics et privés, indicateurs partagés (logistique, carbone, emploi...). Enfin, la complémentarité modale doit être mieux soutenue dans les politiques publiques : solidarité fer-fluve sur les grands axes, politique d'aides lisible et stable avec un guichet unique, en particulier pour sécuriser les phases de lancement.

Les ports intérieurs sont des instruments de souveraineté économique, logistique et énergétique. Il est temps de leur donner les moyens d'incarner pleinement ce rôle.

Les chiffres clés des ports intérieurs

- **50 millions** de tonnes de trafics massifiés (rail + fluvial)
- Plus de **1 500** entreprises implantées
- Près de **4 000** hectares de foncier portuaire
- **43 000** emplois directs générés



Les ports intérieurs constituent des acteurs clés, mais aussi des maillons d'une chaîne, voire d'un système logistique complexe. L'expérience montre que le succès des politiques de report modal ne peut pas se concentrer sur une unique famille d'acteurs, pour importante qu'elle soit, mais doit viser l'ensemble du système logistique. A cet égard, un volontarisme fort de la puissance publique est une condition nécessaire au succès de ces politiques.

Dans un contexte de sobriété foncière et de maîtrise de la dépense publique, il convient d'agir d'abord et avant tout sur le foncier existant en le préservant et en l'optimisant. Travailler à l'efficacité suppose de ne plus considérer les plateformes de manière isolée mais bien comme des ensembles cohérents portés par une vision d'ensemble.

Les principaux leviers susceptibles d'être mobilisés au bénéfice d'un tel objectif comprennent en premier lieu la structuration d'une politique et d'une planification nationales, à décliner à l'échelle des axes logistiques puis des territoires, s'appuyant sur les acteurs clés que constituent les ports intérieurs. La fiabilité et la disponibilité des infrastructures de liaison, ferroviaire et fluviale, constituent évidemment une condition du succès des politiques de report modal. Les différentes incitations publiques, réelles et d'une ampleur d'ores et déjà significative, pourront être mises en cohérence, simplifiées et surtout rendues plus accessibles aux opérateurs économiques. Enfin, des dispositifs d'accompagnement méthodologique et incitatifs aideront les acteurs dotés de moyens limités à franchir le pas lorsque les conditions seront réunies.

Renforcer la planification des ressources logistiques à l'échelle nationale

► Mettre en place un schéma directeur logistique national

L'activité logistique, et en particulier l'activité logistique massifiée bas carbone, repose sur un réseau d'infrastructures (principalement les voies ferrées et les voies navigables) et de points nodaux (les ports ou les plateformes logistiques multimodales). Ces équipements sont le plus souvent rares (notamment pour ce qui concerne les sites proches des agglomérations denses), coûteux et fortement sollicités (notamment pour ce qui concerne les infrastructures ferroviaires). Or l'utilisation de ces équipements s'inscrit dans une logique interrégionale, voire européenne. C'est donc à l'échelle nationale, en cohérence avec l'échelle européenne, que doit s'organiser le réseau des équipements logistiques d'approvisionnement et de desserte du territoire, de manière à éviter à la fois les discontinuités des politiques territoriales et les investissements concurrents. On pourra dès lors envisager de mettre en place un schéma directeur national d'aménagement logistique, incluant naturellement les principaux ports maritimes, mais aussi les ports intérieurs et les réseaux de transport.

► Coordonner les aménagements et les investissements à l'échelle des axes logistiques

Le Gouvernement a engagé depuis plusieurs années une démarche de structuration des politiques d'axe, notamment autour de l'axe Seine – autour duquel a été créé le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine HAROPA PORT – mais aussi de l'axe Méditerranée Rhône-Saône – qui relie les deux grandes métropoles de Lyon et Marseille et sur lequel sont aménagés 20 sites portuaires – et de l'axe Nord. Cette politique d'axe a permis de réels progrès de mise en cohérence de l'action des différents acteurs. Elle pourra être poursuivie, approfondie et renforcée autour des principaux axes fluvio-maritimes, voire généralisée autour d'autres corridors structurants tels que le Rhin ou la Moselle. Une gouvernance coordonnée, le développement de projets communs ou cohérents à l'échelle d'un axe, une planification coordonnée des investissements, notamment dans le cadre des CPER permettront de bâtir un réseau performant et attractif à l'échelle de chacun des axes logistiques.



▷ **Renforcer le positionnement des ports intérieurs dans la gouvernance stratégique et le financement des développements logistiques territoriaux**

L'activité logistique, et en particulier l'activité logistique massifiée bas carbone, repose sur un réseau d'infrastructures (principalement les voies ferrées et les voies navigables) et de points nodaux (les ports ou les plateformes logistiques multimodales). Ces équipements sont le plus souvent rares (notamment pour ce qui concerne les sites proches des agglomérations denses), coûteux et fortement sollicités (notamment pour ce qui concerne les infrastructures ferroviaires). Or l'utilisation de ces équipements s'inscrit dans une logique interrégionale, voire européenne. C'est donc à l'échelle nationale, en cohérence avec l'échelle européenne, que doit s'organiser le réseau des équipements logistiques d'approvisionnement et de desserte du territoire, de manière à éviter à la fois les discontinuités des politiques territoriales et les investissements concurrents. On pourra dès lors envisager de mettre en place un schéma directeur national d'aménagement logistique, incluant naturellement les principaux ports maritimes, mais aussi les ports intérieurs et les réseaux de transport.

Renforcer la fiabilité et la disponibilité des infrastructures de desserte massifiée

▷ **Renforcer la fiabilité et le niveau de service des infrastructures ferroviaires et fluviales**

Le report modal est naturellement tributaire de la disponibilité et de la fiabilité des infrastructures ferroviaires et fluviales. A cet égard, les besoins d'investissement sur ces réseaux, notamment de régénération, sont très importants et sont chiffrés, pour la décennie 2023-2032, à 1 735 M€ pour le réseau ferroviaire (rapport Ulysse fret) et à 1 000 M€ pour le réseau fluvial (évaluation VNF sur la base d'un rapport de la Cour des comptes). La mobilisation des ressources correspondantes apparaît donc comme une priorité. A noter que sur le Rhône, le modèle de concession CNR permet de financer l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure fluviale sans recours à des financements publics.



▷ **Préserver les capacités fret dans l'allocation des sillons ferroviaires**

Dans le contexte du développement important de l'activité ferroviaire passagers, et de la création des services express régionaux métropolitains, il sera nécessaire de réserver des capacités d'infrastructure ferroviaire au bénéfice du fret. Les réflexions sur le développement du transport ferroviaire doivent ainsi systématiquement être pensées en cohérence avec le développement du fret, dans l'objectif d'un plan de développement global, que ce soit au niveau national ou régional. Dans leur rôle de facilitateur et de fédérateurs des besoins à l'échelle de la zone portuaire, les ports intérieurs pourraient centraliser et planifier les besoins à venir des entreprises portuaires en matière de sillons, un rôle analogue pourrait être développé sur les besoins électriques des entreprises travaillant à la décarbonation de leurs activités et nécessitant de plus en plus de puissance électrique.

▷ **Investir dans la remise en exploitation des installations terminales embranchées ferroviaires**

De nombreux sites industriels et logistiques, notamment en zone portuaire, sont équipés d'une ou de plusieurs installations terminales embranchées, parfois non utilisées, très souvent vétustes voire hors d'usage. Le financement de leur remise en état et de leur modernisation permettra et facilitera le report d'une partie des flux correspondants de la route vers le fer. A cet égard, certaines régions ont mis en place des dispositifs incitatifs et des mécanismes de subventions au bénéfice des entreprises pour la rénovation de leur ITE ; un bilan et une généralisation de ce type d'aides pourraient être mis en place. Les ports intérieurs, en tant que gestionnaires du réseau ferré portuaire, pourraient jouer un rôle de facilitateur en organisant l'information, la promotion, la mise en relation des entreprises avec les bons interlocuteurs.

Optimiser la structuration des soutiens publics au report modal

▷ **Faire autoriser par la Commission européenne un cadre national de soutien au report modal**

Les ports, maritimes comme intérieurs, mobilisent régulièrement des moyens financiers (« aide au démarrage », « remise voie d'eau ») pour soutenir des projets de nouvelles lignes de pré-post-acheminement fluvial ou ferroviaire. Encadrés par le régime européen des aides d'Etat, ces moyens sont le plus souvent plafonnés au seuil de minimis, soit 300 k€ sur 3 ans, et sont mobilisés au coup par coup pour des volumes modestes. On pourra étudier un dispositif alternatif de notification à la Commission européenne, porté et soutenu par l'Etat.

▷ **Dynamiser la mobilisation des financements européens et environnementaux**

Plusieurs dispositifs européens et environnementaux peuvent être mobilisés au bénéfice des projets de report modal : le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour les infrastructures multimodales, les certificats d'économies d'énergie (CEE) pour le report modal (REMOVE, LogTE), les recettes futures du système de quotas d'émission (ETS2), et les fonds territoriaux (FEDER, Interreg).

La création d'une cellule d'ingénierie financière, qui pourraient être mutualisée entre les ports intérieurs et accessible via l'AFPI pour l'ensemble des adhérents, permettrait de sécuriser l'accès à ces ressources, en détectant les opportunités, en accompagnant les candidatures, et en réduisant la charge administrative pesant sur les ports.

▷ **Mettre en place un « guichet unique » des aides publiques au report modal**

Les aides publiques au report modal sont diverses (« aide à la pince », CEE ReMoVe, PARM...) et importantes, mais sont jugées par certains acteurs complexes et difficilement accessibles. La mise en place d'un guichet unique, centralisant les demandes et les démarches administratives, permettra de fluidifier et dynamiser ces dispositifs.



▷ **Garantir la stabilité à moyen terme des aides publiques au report modal**

Les potentielles évolutions des dispositifs d'aide au report modal – telles que la modification récente du calcul de l'aide à la pince – peuvent fragiliser le modèle économique des actions entreprises par certains acteurs économiques, voire les conduire à y renoncer ou les dissuader de les mettre en œuvre, en contradiction avec la politique volontariste affichée sur le report modal et le désengorgement routier de nos villes. On s'attachera donc à garantir la stabilité dans le temps des soutiens publics.

▷ **Mettre en place un dispositif portuaire d'incitation au report modal**

Les terminaux et les implantations industrielles dans les ports intérieurs sont régis par des concessions ou des contrats domaniaux conclus entre les autorités portuaires et les opérateurs. Certains de ces contrats prévoient des objectifs de trafic, parfois assortis d'un dispositif incitatif (« bonus / malus »). On pourra envisager d'étendre ces objectifs contractuels de volume, voire ces dispositifs incitatifs, à des objectifs de report modal, ces dispositifs pouvant être intégrés à une politique tarifaire domaniale spécifique. On pourrait ainsi imaginer que le prix au mètre carré du foncier soit réduit pour les entreprises participant à l'effort de décarbonation ou au report modal, à l'instar du mécanisme de remise mis en place sur les ports du Rhône par la CNR, le port autonome de Strasbourg et les ports de Paris par HAROPA PORT : ce dispositif consiste en une remise sur la redevance d'occupation annuelle due par les entreprises implantées sur les sites portuaires liée au trafic fluvial généré depuis ou vers ces sites. Afin de ne pas pénaliser les ports qui ont l'obligation d'équilibrer leurs comptes, dans un contexte difficile d'attrition de certains trafics historiques, on pourra étudier le financement de tels dispositifs par des fonds publics.

Faire preuve de pédagogie à l'égard de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique

► Développer un dispositif d'appui pédagogique à destination des opérateurs

L'organisation d'une prestation logistique, et a fortiori du report d'une prestation logistique routière vers le rail ou le fleuve, est une opération complexe qui demande une maîtrise de nombreux déterminants, dont certains sont hors de portée de la majorité des acteurs économiques, voire des établissements portuaires de petite taille. La mise en place d'un dispositif d'accompagnement porté par une ou plusieurs fédérations professionnelles susceptibles de mettre à disposition des chargeurs et transporteurs des spécialistes du report modal pour bâtir une solution sur-mesure pourrait permettre à des opérateurs motivés mais démunis de s'engager dans des démarches volontaristes. Une déclinaison dans certains ports, notamment intérieurs, à titre expérimental pourrait être mise en œuvre avant généralisation si la démarche est un succès. Ce dispositif pourrait être articulé avec le dispositif CEE REMOVE, à préserver. On pourrait le renforcer en identifiant une liste de sachants ferroviaires et fluviaux susceptibles d'être mis à disposition des entreprises désireuses de faire du report modal. Ces experts pourraient être identifiés chez VNF et/ou SNCF Réseau notamment, et cette liste pourrait être accessible dans l'ensemble des fédérations professionnelles en particulier AUTF, GNTC, 4F, AFPI, UPF, TLF, France Logistique. [à confirmer]. Un travail commun entre les fédérations professionnelles pour faire un état des lieux des compétences existantes et des besoins de chargeurs serait une première étape.

► Généraliser l'expérience des dispositifs d'accompagnement vers le report modal

Différentes expériences ont été tentées en vue d'accompagner des acteurs économiques vers le report modal, et un certain nombre ont abouti, parfois au prix d'un investissement important en ingénierie de projet de la part des acteurs publics (administration, ports et gestionnaires d'infrastructures...) et des opérateurs privés (chargeurs, transporteurs...). On pourra démultiplier – et le cas échéant systématiser – ces démarches, le cas échéant en y associant des structures existantes telles que les conseils de développement ou les divers organes représentatifs des places portuaires intérieures.



Ainsi, le déploiement du projet de logistique urbaine de livraison par la Seine des clients de la chaîne d'ameublement IKEA pourrait être partagé comme modèle à suivre dans d'autres ports intérieurs et avec d'autres types d'entreprise. L'expérience du Laboratoire d'innovation pour le multimodal rhénan (LIMR) devenu le Club d'innovation pour le multimodal rhénan (CIMR), développée dans le cadre d'un partenariat entre Voies navigables de France et SNCF Réseau, avec le port de Strasbourg comme lieu d'expérimentation, pourrait être poursuivie et déployée dans d'autres ports intérieurs ; cette démarche a réuni dans le cadre d'un dispositif d'innovation de très nombreux chargeurs en vue d'identifier des flux de marchandises susceptibles de passer de la route au fleuve et/ou au fer dans une logique de solidarité des modes.

Ainsi, le déploiement du projet de logistique urbaine de livraison par la Seine des clients de la chaîne d'ameublement IKEA pourrait être partagé comme modèle à suivre dans d'autres ports intérieurs et avec d'autres types d'entreprise. L'expérience du Laboratoire d'innovation pour le multimodal rhénan (LIMR) devenu le Club d'innovation pour le multimodal rhénan (CIMR), développée dans le cadre d'un partenariat entre Voies navigables de France et SNCF Réseau, avec le port de Strasbourg comme lieu d'expérimentation, pourrait être poursuivie et déployée dans d'autres ports intérieurs ; cette démarche a réuni dans le cadre d'un dispositif d'innovation de très nombreux chargeurs en vue d'identifier des flux de marchandises susceptibles de passer de la route au fleuve et/ou au fer dans une logique de solidarité des modes.

Les ports intérieurs représentent des acteurs clés du report modal, en tant que sites potentiels d'orientation des flux vers les modes massifiés. Les développements des ports intérieurs – comme ceux des ports maritimes – sont toutefois déterminés par la disponibilité d'une ressource cruciale : la ressource foncière. Dotés le plus souvent d'un patrimoine important lors de leur création, les ports ont vu la ressource réellement utilisable se réduire année après année, sous l'effet de la pression urbaine, des contraintes de sécurité industrielle et des exigences de protection de l'environnement.

A titre d'illustration, le grand port fluvio-maritime de l'axe Seine HAROPA développe une politique de rachat foncier à destination du port de Paris en vue du développement de projets futurs. Le port de Strasbourg s'inscrit dans une dynamique analogue avec le rachat de foncier embranché fer ou en bord à eau pour y développer de nouveaux projets logistiques ou industriels. Sur l'axe Méditerranée Rhône-Saône, le schéma directeur d'axe fait le constat d'un manque de foncier disponible pour les projets de développement industriels et de décarbonation, les disponibilités ne couvrant que de 20 à 50 % des besoins fonciers futurs, industriels et logistiques.

Dans un contexte de sobriété foncière et de rationalisation de la dépense publique, il convient également de « bâtir le port sur le port ». Préserver, optimiser et étendre la ressource foncière sont essentiels pour maintenir et le cas échéant faire croître la capacité des ports intérieurs à développer de nouveaux projets, et à jouer leur rôle en matière de report modal. Pour cela, le premier des leviers consistera à préserver la ressource foncière existante, le cas échéant après recensement des sites disponibles à l'échelle d'un axe logistique, et à en maintenir la disponibilité et l'accessibilité. Le second levier consistera à organiser la régénération du foncier existant, notamment pour ce qui concerne les anciens sites industriels arrivés en fin de cycle. Un troisième levier visera à optimiser les conditions de prise en compte des exigences environnementales dans les projets portuaires. Enfin, la valorisation de la ressource foncière sera démultipliée par un recours à une contractualisation sur mesure entre autorités portuaires et investisseurs privés.

Préserver le foncier portuaire et les atouts qui y sont associés

▷ Préserver la ressource foncière portuaire dans les démarches de planification territoriale

Le foncier, a fortiori le foncier aménageable, est une ressource aujourd'hui particulièrement rare et précieuse. Le foncier portuaire peut, sur certains sites, être convoité pour d'autres activités, notamment d'aménagement urbain. Si des mutations doivent rester possibles, dans un cadre négocié sur les territoires, il importe que sa vocation première puisse être reconnue et sanctuarisée dans les documents de planification (SRADDET, SCOT, PLU et PLUi...), le cas échéant avec l'appui des services de l'Etat.

▷ Identifier les ressources foncières à l'échelle des axes logistiques

Dans le cadre de la politique d'axe préconisée précédemment en tant que déclinaison d'un futur schéma directeur national d'aménagement logistique, on procédera au recensement des ressources foncières disponibles ou mobilisables dans le cadre d'un schéma directeur d'aménagement d'axe logistique, visant à hiérarchiser les éventuelles opérations d'action foncière et à évaluer la faisabilité des projets d'aménagement et de développement. Ce recensement pourra s'inspirer de la démarche lancée par la CNR d'élaboration d'un catalogue foncier, permettant d'avoir une vision unifiée et cohérente des sites industriels et portuaires de l'axe Méditerranée Rhône Saône. Cet outil permet de disposer, depuis le printemps 2024, d'une base cartographique harmonisée et dynamique et de promouvoir le foncier bord à voie d'eau pour les entreprises utilisatrices des modes massifiés, en particulier le fluvial dans une logique d'axe.



Le port de Strasbourg a initié une démarche analogue, inscrite au projet stratégique 2024-2028 avec la mise en place d'un schéma directeur fixant les orientations d'aménagement de l'ensemble des sites portuaires du port. Ce projet est porté avec l'ensemble des acteurs du territoire, dans le cadre d'un « contrat de développement », véritable charte ville-port associant la ville, la métropole, la région et le port, l'Etat étant associé étroitement à ce projet.

▷ **Préserver et développer l'accessibilité, y compris routière, aux zones portuaires**

La viabilité du foncier portuaire est déterminée par sa disponibilité mais aussi par son accessibilité dans les différents modes de transport, y compris routier dans le cadre des dessertes terminales. Or certains ports sont handicapés par une desserte insuffisante, voire inexistante ; d'autres disposent d'une desserte dont la disponibilité peut, par suite de conflits d'usage, se trouver contrainte voire compromise. On préservera donc la disponibilité de ces infrastructures, avec l'appui des services de l'Etat, notamment au moyen d'une adaptation du dispositif normatif applicable aux voies à grande circulation], et on poursuivra l'amélioration de la desserte des ports qui en sont démunis.

Organiser la régénération voire le développement du foncier portuaire dans un contexte de transition industrielle

▷ **Permettre la préemption des emprises en mutation par les autorités portuaires**

Les ports intérieurs ont été dotés lors de leur création d'un patrimoine foncier plus ou moins important, dont une partie peut rester aujourd'hui disponible. Une partie de ce patrimoine a toutefois été mise à disposition, sous forme de titres fonciers de très long terme ou parfois de cession en pleine propriété, à des industriels dont l'activité (pétrochimie, sidérurgie...) arrive aujourd'hui en fin de cycle. Ces industriels peuvent aujourd'hui être tentés de valoriser leur patrimoine, parfois en vue de développements industriels et logistiques pertinents, parfois uniquement à la recherche d'un produit financier. On peut alors se trouver dans une situation de concurrence foncière, entre un aménageur public et un propriétaire privé, voire dans une situation de spéculation contraire aux objectifs des politiques publiques de réindustrialisation ou de report modal. Il importe dès lors que des moyens, financiers mais aussi juridiques notamment sous la forme d'un droit de préemption, soient donnés aux autorités portuaires pour leur permettre de déployer une politique d'aménagement conforme aux objectifs politiques qui leur sont assignés.

▷ **Organiser le financement de la mutation de sites industriels historiques**

Les sites industriels historiques aujourd'hui en fin de cycle peuvent occuper des surfaces qui, sous réserve de réappropriation par les autorités portuaires, peuvent représenter de réelles opportunités de développement et des alternatives à la consommation de nouveaux espaces voire d'espaces naturels. Ces sites peuvent cependant être grevés de lourdes contraintes, qu'il s'agisse d'anciens équipements non démantelés ou de pollutions résiduelles importantes, dont le traitement peut excéder la capacité d'investissement des autorités portuaires. On pourra donc mettre en place un fonds public portuaire souverain dédié à la reconquête foncière de sites portuaires en voie de déprise industrielle.



Optimiser la compensation des impacts environnementaux des projets de report modal et de développement

▷ Simplifier le cadre réglementaire applicable aux projets de développement

Les projets portuaires, qu'ils portent sur le développement de nouvelles filières industrielles ou sur l'aménagement d'équipements de report modal, nécessitent des procédures d'instruction administrative particulièrement complexes, longues, coûteuses et sources d'incertitudes juridiques (urbanisme, sécurité industrielle, eau et milieu naturel, parfois environnement historique et patrimoine...). Ces contraintes, dans un contexte de vive concurrence entre sites potentiels d'accueil, peuvent être de nature à dissuader les investisseurs étrangers de se détourner des ports français. Il semble dès lors indispensable d'ouvrir un chantier portant sur la simplification et surtout la sécurisation des procédures d'instruction administrative, évidemment sans que cela porte atteinte à la qualité du dialogue avec les élus et les populations des territoires concernés.

▷ Optimiser les conditions de compensation des impacts environnementaux

Parmi les procédures administratives complexes et incertaines, la compensation des impacts sur la biodiversité apparaît particulièrement sensible. Bien que les sites d'accueil de nouveaux équipements industriels ou logistiques soient le plus souvent artificialisés de longue date, au moins partiellement, et que les impacts des projets soient modérés, des compensations aux atteintes à l'environnement doivent être mises en place. A cet égard, les dispositifs de mise en œuvre actuels – issus pour l'essentiel de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature – sont complexes, coûteux et surtout source d'incertitude juridique. Il semble nécessaire de travailler à une simplification et surtout à une sécurisation du cadre normatif applicable, sans en remettre en cause les fondamentaux. Un plafonnement des surfaces de compensation, pourrait être envisagé pour les projets dans l'emprise des ports intérieurs.

▷ Elargir le décompte national ZAN à l'ensemble des ports d'un axe logistique

La politique de « zéro artificialisation nette » a entendu éviter la concurrence entre projets d'envergure nationale et européenne et projets d'envergure territoriale, au moyen d'un décompte national auquel peuvent être éligibles les projets des grands ports maritimes et des deux principaux ports fluviaux. Dans le cadre de la politique d'axe préconisée précédemment, on pourra élargir à certains ports, présentant un projet dont l'enjeu et la portée peuvent être considérés comme d'intérêt national, l'éligibilité au décompte national des projets d'envergure nationale ou européenne.

▷ Favoriser la constitution de réserves foncières y compris hors circonscriptions portuaires

La raréfaction de la ressource foncière conduit à envisager des solutions de réemploi du foncier industriel arrivé en fin de cycle. Dans le même esprit, on autorisera les ports fluviaux à constituer des réserves foncières, y compris en dehors de leurs circonscriptions portuaires, dans un double objectif : disposer de foncier en vue de développements futurs sur des emprises élargies, et constituer des banques de compensation des impacts environnementaux sur les emprises portuaires demeurées non aménagées.

Optimiser les partenariats entre autorités portuaires et investisseurs privés

▷ Développer des outils contractuels sur mesure

Les ports intérieurs sont des outils d'aménagement du territoire et de développement économique, au service de la déclinaison des politiques publiques. Ils sont de véritables leviers au service de la décarbonation et de la réindustrialisation du pays. Si les dispositifs de financement public sont indispensables pour porter le développement de nouveaux projets – notamment de construction ou de réaménagement lourd de terminaux portuaires – la mise en place de partenariats publics-privés efficaces est également un levier à consolider.

partage équilibré des risques et des responsabilités, offrir des garanties et de la visibilité aux investisseurs privés et un partage équilibré des recettes liées à l'activité portuaire, sans nécessairement remettre en question les fondamentaux de la gestion publique et du droit de la domanialité, mais en considérant les ports comme de véritables entreprises publiques, capables de cofinancer des projets via la capitalisation partielle des flux domaniaux ou la conclusion de contrats de long terme, souples et performants.

Les ports doivent pouvoir agir en opérateurs économiques de projet, capables de nouer des partenariats durables avec des industriels, logisticiens, énergéticiens ou investisseurs. Cela passe par le développement de montages contractuels précis, sécurisés et lisibles : concessions longues, conventions assorties de clauses de performance, redevances modulées, engagements croisés. De tels dispositifs peuvent s'avérer particulièrement adaptés au développement de projets complexes, tels que l'aménagement par HAROPA Port du site « Les Amarres » sur le quai d'Austerlitz, alliant logistique urbaine fluviale, économie sociale et solidaire, fonctions récréatives et espaces de travail.



► **Faciliter le recours à l'emprunt pour les ports intérieurs**

Si certains ports intérieurs peuvent naturellement recourir à l'emprunt pour financer leurs développements, certains autres n'en ont pas la possibilité, ou ne le peuvent que dans des circonstances très particulières ; ils se trouvent alors contraints d'accumuler une trésorerie importante pour financer leurs investissements sur fonds propres.

Dans un souci d'équité mais aussi d'optimisation et de dynamisation des politiques d'investissement portuaire, on généralisera et on facilitera – le cas échéant au moyen d'évolutions statutaires – le recours à l'emprunt pour les ports intérieurs.

► **Faciliter les prises de participation pour les ports intérieurs**

Pour mobiliser l'investissement privé, plusieurs dispositifs peuvent être mobilisés. Sur le plan contractuel, on peut naturellement citer le recours à l'emprunt bancaire, la mise en place de contrats de la commande publique : contrats de partenariats, concessions, délégation de services publics, mais aussi contrats fonciers (AOT/COT sur le domaine public et baux sur le domaine privé). En sus des contrats, ces partenariats peuvent prendre la forme de prise de participation dans des sociétés de projets (ce qui peut constituer une manière de remonter la chaîne de valeur et de diversifier les sources de chiffres d'affaires, tout en isolant les risques et en donnant davantage d'agilité dans la gestion de projet, ce type de joint-venture prenant souvent la forme de SAS). Ces sociétés de projet associant ports, acteurs publics (à cet égard une ouverture possible du capital à certaines collectivités comme les Régions mériterait d'être étudiée) et opérateurs privés. Des prises de participation stratégiques peuvent également être envisagées dans des hubs logistiques, des infrastructures énergétiques, ou des actifs à fort potentiel fluvial et ferroviaire. Ces prises de participation permettent d'ancrer la stratégie logistique dans le territoire, de sécuriser les flux et de rassurer les opérateurs privés. Elles peuvent s'appuyer sur une capitalisation partielle des redevances domaniales ou sur la constitution de véhicules d'investissement hybrides, sans mobilisation excessive des fonds propres portuaires.

Les ports intérieurs seront autorisés à développer de tels dispositifs dès lors qu'ils apparaissent comme les plus adaptés à la création de valeur dans le cadre de projets souvent de plus en plus complexes.



Loin de n'être que des sites de transit de la marchandise, les ports intérieurs sont avant tout de véritables complexes industriels et logistiques ; ils accueillent de nombreuses entreprises qui réalisent des activités de transformation de matières premières ou de valeur ajoutée aux produits manufacturés ; ces différentes fonctions, industrielles et logistiques, se développent en totale synergie. Dans un contexte d'attrition des activités industrielles historiques, notamment liées à l'activité pétrolière, le développement des industries de la décarbonation, et plus largement les mutations industrielles ou numériques en cours, peuvent représenter des relais de croissance pour l'activité portuaire, mais aussi des outils au service de la décarbonation des chaînes logistiques.

Les ports intérieurs sont ainsi appelés à jouer un rôle de premier plan dans le verdissement du fret, en accueillant des unités de production, de conversion, de stockage ou de distribution d'énergie décarbonée (électricité, hydrogène, carburants de synthèse...). Plusieurs projets visent à expérimenter localement des hubs multi-énergies ou des zones logistiques électrifiées (cold ironing fluvial, logistique urbaine verte, terminaux à hydrogène...) sont en cours de développement. Des zones d'expérimentation pourront être créées dans les ports intérieurs pour tester des solutions innovantes de décarbonation du dernier kilomètre (ou des 100 derniers kilomètres), associant infrastructures partagées, mutualisation logistique et démonstrateurs de mobilité verte. Enfin, les ports doivent être pleinement acteurs de la transition énergétique : en investissant dans des infrastructures multi-énergies, en accélérant l'électrification, en favorisant la logistique urbaine bas carbone, et en pilotant des projets industriels sobres sur leur domaine.

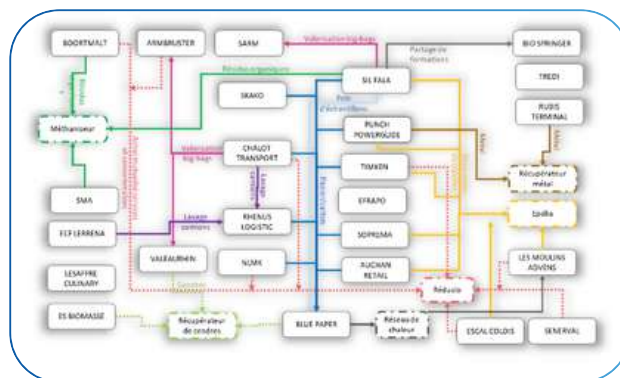
Ce sont donc bien les articulations entre acteurs qui fondent la solidité et la performance du réseau portuaire. Il faut penser système et organiser le fonctionnement systémique. Les ports peuvent être de véritables laboratoires d'innovation et de performance dans ce domaine.

Les premiers leviers d'action en ce sens consisteront à accélérer les projets de décarbonation de l'activité portuaire, en y incluant la composante logistique, et à déployer des dispositifs d'intégration territoriale et industrielle dans une logique d'économie circulaire. Le deuxième champ d'action portera sur le développement d'équipements portuaires de décarbonation du report modal, s'appuyant sur les énergies décarbonées et sur les nouveaux vecteurs utilisés par les moyens de transport modernisés (électricité, hydrogène, carburants de synthèse...). Le déploiement des outils numériques permettra d'améliorer la maîtrise des déterminants de l'activité de transport et d'en rechercher une optimisation dans une logique de décarbonation. Enfin, une méthodologie appropriée permettra d'évaluer les impacts de l'ensemble de ces politiques.



▷ Développer des projets d'écologie territoriale et industrielle portuaire

Les différentes fonctions portuaires, industrielles et logistiques, se développent en totale synergie dans les ports intérieurs, le cas échéant au sein d'écosystèmes intégrés d'économie circulaire : c'est ainsi par exemple que les sous-produits d'une activité industrielle peuvent devenir les matières premières d'une autre. Des projets d'écologie territoriale et industrielle seront développés dans les zones portuaires, au bénéfice de l'ensemble de l'activité et par voie de conséquence du report modal.



Plus largement, les logiques d'économie circulaire renouvelleront la relation logistique / industrie / zone urbaine, l'industriel devenant le fournisseur d'énergie décarbonée au bénéfice des quartiers urbains, soudant ainsi une vision ville-port complètement renouvelée. On peut illustrer ceci par deux exemples : celui de l'UTVE de la Métropole de Lyon au port de Lyon – cette unité est génératrice de flux fluviaux pour l'évacuation des mâchefer et celui du méthaniseur construit par le SYCTOM sur le port de Gennevilliers pour valoriser les déchets organiques de la métropole du Grand Paris dont le gaz produit est réinjecté dans le réseau et le digestat est transporté par voie d'eau pour servir à l'agriculture.

Facilitateurs et fédérateurs de l'écosystème portuaire, les ports intérieurs peuvent être à l'initiative de démarches collectives en faveur de la décarbonation ; en jouant le rôle de tiers de confiance pour les entreprises portuaires, ils peuvent faciliter la mise en relation des entreprises ayant des besoins complémentaires ou convergents (gestion des déchets, achat...).

▷ Favoriser l'investissement des ports dans les infrastructures stratégiques (réseaux de chaleur, sites de production d'énergie...)

Dans ces logiques d'écologie industrielle et territoriale, les autorités portuaires se positionnent naturellement sur leur fonction d'aménageur, mais aussi et de plus en plus sur une mission d'ensemblier et de catalyseur de synergies industrielles et portuaires. Facilitateurs et fédérateurs de l'écosystème portuaire, les ports peuvent, au moyen d'une boîte à outils contractuelle adaptée, initier et porter le développement de projets, par exemple via un partenariat entre l'autorité portuaire, un établissement de financement et un énergéticien. En investissant au démarrage, en contribuant aux investissements mais aussi à l'exploitation, ils apportent la solidité qui permet de garantir le lancement du projet. Prendre des participations dans ce type de projets, fédérateurs des écosystèmes portuaires, permet également d'accroître le chiffre d'affaires des ports, offrant ainsi un revenu complémentaire à la location du foncier et aux droits de ports. On mesure ici l'importance de la boîte à outils contractuelle mentionnée précédemment.

▷ Valoriser les équipements portuaires au bénéfice des mutations industrielles

Les ports accueillent, parfois depuis plusieurs décennies, des implantations industrielles dont certaines à l'origine d'importantes émissions de gaz à effets de serre, voire de polluants divers. Les industriels concernés, conscients des enjeux environnementaux et climatiques, se sont investis depuis plusieurs années dans d'ambitieux projets de décarbonation des process et de dépollution des activités. Dans cette perspective, les multiples développements industrialo-portuaires en cours dans le champ des nouvelles ressources énergétiques décarbonées constituent à la fois un atout et une opportunité d'optimisation des process, dans une logique de renouvellement et d'intensification des schémas d'économie circulaire et d'écologie territoriale industrielle. Les ports doivent jouer un rôle actif au bénéfice des entreprises sur la zone portuaire, de facilitateur, ils doivent devenir fédérateur pour relever avec l'ensemble des acteurs de l'écosystème portuaire les défis des transitions.



Les développements industriels et logistiques sur le champ de la décarbonation, aujourd'hui incomplètement stabilisé, s'appuient sur diverses études, investigations, prototypes et projets pilotes, qui nécessitent eux-mêmes une ressource foncière non négligeable. Cette ressource sera identifiée et réservée dans les orientations d'aménagement des zones industrialo-portuaires.

— Développer des équipements portuaires de décarbonation du report modal

Lieux de transit de la marchandise, les ports sont aussi naturellement des lieux d'accueil des différents moyens de transport et, par voie de conséquence, des lieux d'avitaillement de ces moyens de transport. Dans une logique de décarbonation des transports, effective ou en cours de déploiement, les ports, sites traditionnels de transit d'énergies fossiles, pourront devenir des lieux de production d'énergie décarbonée.

Ils devront surtout être des lieux de fabrication et de conditionnement de vecteurs énergétiques décarbonés (hydrogène, carburants de synthèse...), et des lieux d'avitaillement en carburants décarbonés des moyens de transport fréquentant le port (stations hydrogène ou carburants décarbonés, bornes de recharge... à destination des bateaux, des trains et des camions).



A l'articulation des pré-post-acheminements massifiés, ferroviaires et fluviaux, des dessertes routières demeureront indispensables dans les ports intérieurs, pour les livraisons terminales, pour les transports à courte distance ou pour certaines marchandises difficilement transférables vers le fer ou le fleuve. Ces dessertes routières, notamment de courte distance, pourront s'articuler avec des projets, expérimentaux ou industrialisés, de décarbonation du transport routier. Les équipements portuaires d'avitaillement et de desserte seront adaptés en ce sens.

— Développer des équipements portuaires de décarbonation du report modal

Le transport de marchandises constitue une activité complexe, faisant intervenir un nombre important d'acteurs (chargeurs, transporteurs fluviaux, ferroviaires et routiers, opérateurs de manutention portuaire...), et divers intermédiaires ou prestataires. La digitalisation de l'ensemble de ces données, déjà très avancée, et le partage d'une partie de celles-ci entre acteurs de la chaîne de transport – sous réserve du respect de l'ensemble des enjeux de confidentialité – constituent une véritable opportunité d'optimisation des flux et de recherche de solutions de report modal et de décarbonation du fret.

Les ports intérieurs investissent dans la digitalisation des opérations intermodales : systèmes de réservation de cales, jumeaux numériques de flux, visualisation des disponibilités de quais, interopérabilité avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et fluviale.

Des plateformes telles que C15 sur l'axe Méditerranée Rhône Saône a permis depuis trois ans d'accroître la numérisation du traitement des marchandises entre port maritime et port intérieur. L'objectif de ce projet est de gagner en compétitivité et en performance opérationnelle, de sécuriser les échanges et de renforcer la communauté portuaire et le report modal in fine. D'autres exemples existent : Vigiport (Strasbourg), Batelière (Medlink), ou les modules d'aide au pilotage intermodal développés en lien avec VNF ou des universités (Gustave-Eiffel, INSA), témoignant du dynamisme numérique des ports intérieurs. Le soutien aux outils mutualisés et aux systèmes ouverts (PCS, API, interconnexion avec opérateurs) est indispensable, de même qu'un accompagnement à la cybersécurité des équipements et données critiques.



L'intégration nécessaire des ports intérieurs dans les stratégies nationales (notamment portuaire, ferroviaire, fluviale et bas carbone)

L'Association française des ports intérieurs (AFPI) appelle à une intégration pleine et entière des ports fluviaux dans les prochaines versions des stratégies nationales portuaire, ferroviaire et fluviale. Alors que la conférence Ambition France Transports engage une réflexion ambitieuse sur le financement des infrastructures, il est impératif que les ports intérieurs soient reconnus pour ce qu'ils sont : des leviers de transition logistique, énergétique et industrielle au cœur des territoires.

Les propositions formulées dans le présent cahier d'acteur visent à faire évoluer le cadre stratégique portuaire pour qu'il prenne réellement en compte la spécificité des plateformes fluviales, leur rôle intermodal, leur ancrage territorial, et leur capacité à structurer des corridors logistiques durables. Trois orientations prioritaires doivent, à ce titre, structurer l'évolution de la politique portuaire nationale.

La reconnaissance des ports intérieurs comme maillons stratégiques des corridors logistiques et énergétiques

Les ports intérieurs doivent être pleinement intégrés aux programmes d'investissement européens et nationaux (RTE-T, MIE, CPER, stratégie fret ferroviaire, plan ZAN) en tant que nœuds intermodaux assurant la massification, la décarbonation et la réindustrialisation des bassins de vie. Cela suppose :

- Une gouvernance par axe logistique fluvial (Seine, Méditerranée Rhône Saône, Nord, Rhin, Moselle),
- Une programmation conjointe avec VNF, SNCF Réseau et les régions,
- La sanctuarisation du foncier logistique fluvial dans les documents de planification (SRADDET, SDA, SCOT).

Le positionnement des ports intérieurs comme opérateurs d'investissement et de transition

Les ports fluviaux doivent être considérés comme des acteurs économiques à part entière, capables de porter ou cofinancer des projets industriels, logistiques, énergétiques ou numériques au service des transitions. Cela implique :

- La reconnaissance de leur capacité d'investissement propre, la reconnaissance de la mutualisation possible de certains investissements à l'échelle des axes et la mise en place d'une coordination inter-plateformes permettant la planification et la coordination à l'échelle des axes,
- La mobilisation de dispositifs de capitalisation (redevances anticipées, participations minoritaires, montages SEM ou GIP),

- L'accès élargi à la finance verte, aux fonds européens (InvestEU, FEDER, MIE), et à des outils contractuels adaptés à la complexité croissante des projets (concessions longues, conventions de terminal à engagements de service...),
- L'intégration de critères de report modal, de performance environnementale... dans les appels à manifestation d'intérêt, appels à projets et contrats / concessions fonciers.

Une stratégie différenciée adaptée à la diversité des territoires et des fonctions portuaires

Compte-tenu de la très grande diversité des statuts des ports intérieurs, l'AFPI appelle à rejeter toute tentative d'uniformisation des modèles institutionnels mais invite à la mise en place de dispositifs de coopération renforcée et de communautés de projets partagés entre plusieurs ports intérieurs. La diversité des situations – en termes de statut, de gouvernance, d'insertion territoriale – justifie le maintien d'une approche souple et différenciée.

En complément, les contributions de l'AFPI insistent sur la nécessité d'une cohérence accrue entre les politiques sectorielles (SNBC, ZAN, stratégie hydrogène, plan chaleur, logistique urbaine...) et la politique portuaire. Les ports intérieurs doivent devenir les plates-formes d'intégration territoriale des transitions énergétique, industrielle, numérique et foncière, articulées autour des axes fluviaux.