



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**FRANCE
NATION
VERTE >**

Agir • Mobiliser • Accélérer

Cahier thématique Transports marchandises

Territorialisation de la planification écologique en Hauts-de-France

Version 3 – Novembre 2024

Cahiers thématiques : Précautions de lecture 1/2

Ces cahiers sont destinés à informer et à éclairer la décision du choix des leviers à porter au débat.

Ils compilent des données nationales provenant du SGPE et des données régionales. Les données nationales sont estampillées par « **Données nationales SGPE** ».

Nous attirons l'attention sur les trajectoires :

Nous avons retenu 3 options :

- les données utilisées au niveau national sont exploitées au niveau régional lorsque la maille le permet,
- à défaut, la trajectoire peut être calculée à partir de données spécifiquement régionales qui permettent de rattacher les trajectoires aux objectifs nationaux,
- et enfin, en dernière option, la trajectoire est calculée avec d'autres données qui permettent d'avoir une tendance sur le levier concerné. Dans ce cas de figure, il est plus complexe de rattacher la trajectoire à l'objectif de décarbonation.

Quand c'est possible les objectifs fixés dans les trajectoires peuvent être traduits en équivalent CO₂ grâce au simulateur du SGPE :

<https://planification-territoires.ecologie.gouv.fr/territoire/hauts-de-france/objectifs>

Projets accompagnés par les opérateurs et agences de l'État :

Ces cartes recensent et localisent les projets accompagnés et/ou financés entre 2019 et 2023 par les opérateurs et agences de l'État pour chaque levier.

ADEME : Agence de la Transition écologique

ANAH : Agence Nationale de l'Habitat

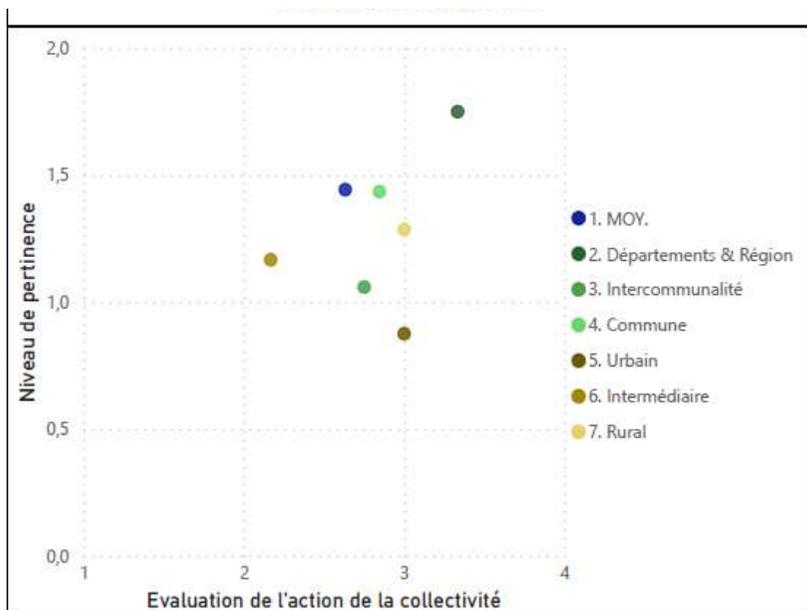
ANCT : Agence Nationale de Cohésion des Territoires

CEREMA : Centre Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CDC : Caisse des Dépôts / Banque des Territoires

Cahiers thématiques : Précautions de lecture 2/2

Pour comprendre les axes « ordonnée » et « abscisse » des **retours des EPCI et collectivités**, les schémas ci-dessous établissent un lien entre les appréciations des questionnaires et la numérotation des graphiques :



Niveau de pertinence :

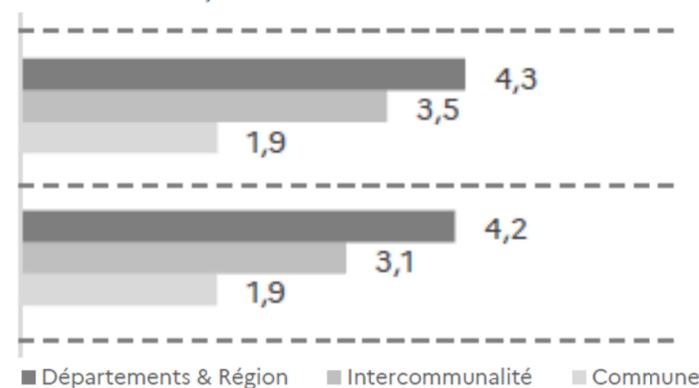
- 0 : non pertinent
- 1 : moyennement pertinent
- 2 : pertinent

Évaluation de l'action de la collectivité :

- 1 : plutôt non
- 2 : partiellement non
- 3 : partiellement oui
- 4 : plutôt oui

Niveau de mise en œuvre

1 = minimum ; 5 = maximum



Cette action est-elle déjà en cours de mise en œuvre ? » :

- 1 : je ne sais pas ou non pertinent
- 2 : plutôt non
- 3 : partiellement non
- 4 : partiellement oui
- 5 : plutôt oui

Transport de marchandises : enjeux en Hauts-de-France

Données principales :

Transport : second émetteur de GES et 3ème consommateur régional d'énergie.

Parts modales du transport ferroviaire et fluvial dans la moyenne nationale, avec des disparités géographiques.

Transport fluvial développé dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais grâce à la densité du réseau existant.

Première région logistique de France :

Positionnement géographique stratégique au carrefour de l'Île-de-France et de l'Europe du Nord. Développement des activités d'entrepôt facilité par ce positionnement.

Zones d'emploi logistiques :

Lille, Douai, Lens et Arras traversées par des axes autoroutiers, concentrent l'emploi logistique.)

Organisation territoriale :

Des acteurs très nombreux :

Etat, collectivités, aménageurs, gestionnaires d'infrastructures publics, opérateurs de mobilité, entreprises, services postaux, PSL, CCI, chambres des métiers et de l'artisanat, syndicats, lobbies, associations professionnelles, coursiers, et citoyens ...

Des rôles et responsabilités variées : concepteurs ou gestionnaires du territoire, pilotes de flux ou influenceurs, aménageurs, privés ou publics ...

Approche multiscalair nécessaire : de l'international au territoire, en passant par le national et le régional)

Transport de marchandises : enjeux en Hauts-de-France

Un positionnement de la région comme hub logistique

Transport routier

- Région traversée par plusieurs axes routiers majeurs
- Densité élevée de trafic sur ces axes notamment au droit des grandes agglomérations
- Ces axes relient la région aux principaux pôles économiques nationaux et internationaux (port de Dunkerque, bassin parisien, etc)
- Mode prépondérant notamment dans les zones rurales

La région dispose d'atouts en termes d'infrastructures avec des infrastructures majeures en faveur du report modal : canal Seine nord Europe, projet cap2020

Transport ferroviaire

- Réseau ferroviaire bien développé
- Relie les pôles industriels de la région
- Réseau sous-utilisé
- Des projets de connexion ferroviaire des ports (GPMD, Calais), de régénération des capillaires fret et d'installation terminales embranchées

Des flux de transports de marchandises importants avec des flux de transit majoritairement routiers

Transport fluvial :

- Un réseau dense et développé sur le Nord et le pas-de-Calais, en cours de régénération et fiabilisation
- Un réseau à petit gabarit sur le territoire picard mais adapté au sud en connexion avec la région parisienne
- Un projet de développement important avec le canal Seine Nord Europe et els ports intérieurs

Un phénomène à maîtriser : le desserrement logistique

Le développement de la logistique urbaine

Projets régionaux structurants :

Contexte de la réindustrialisation de la région

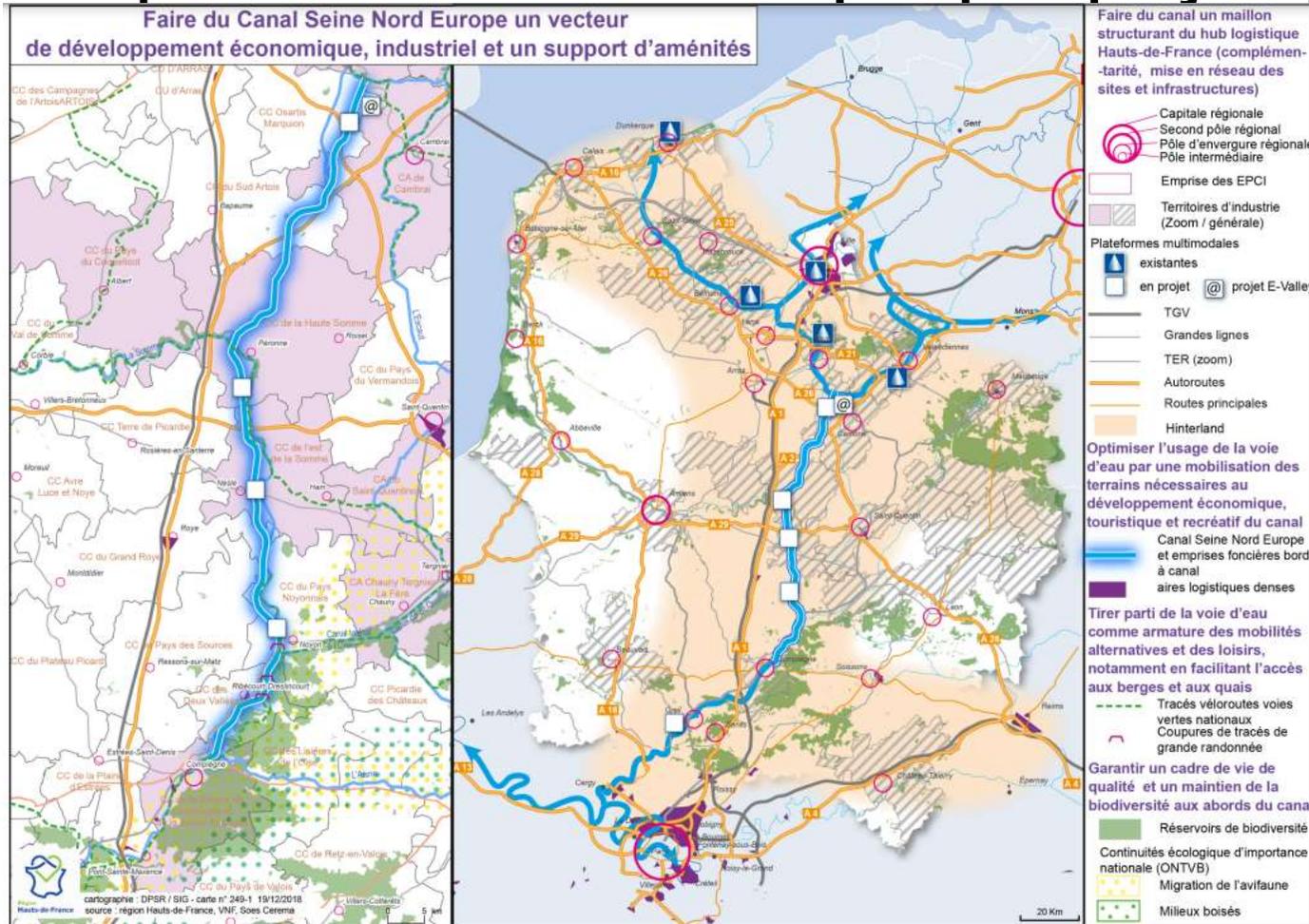
Libération du potentiel de croissance du grand port maritime de Dunkerque avec les aménagements structurants du GPMD (projet cap 2020) soutenus par un réseau d'infrastructures performant

Fluvial : projet Seine Escaut (aménagements structurants sur le réseau fluvial existant et réalisation d'une liaison efficace entre les réseaux navigables du Nord de la France et de la Belgique et le Bassin de la Seine), **Canal Seine Nord Europe**, mise au gabarit européen de l'Oise, remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul, recalibrage des réseaux existants, allongement de l'écluse de Quesnoy, études pour les doublement de l'écluse des Fontinettes, ...

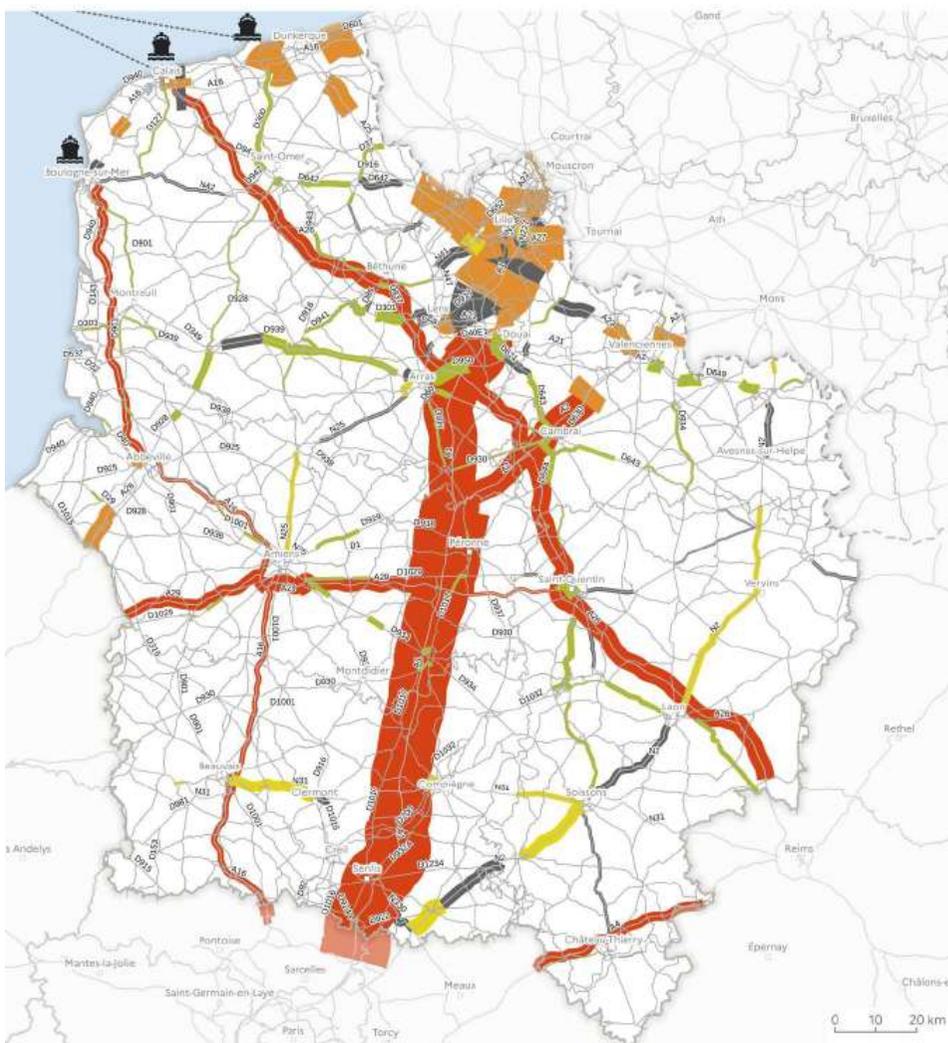
Développement du réseau de transport ferroviaire pour le transport de marchandise : modernisation de la voie-mère de Calais, réseau des capillaires fret et réalisation des installations terminales pour la desserte des entreprises, notamment au droit des ports (nouveaux ports intérieurs de CSBE et ports intérieurs existants)

Mise à deux fois deux voies de la RN2, colonne vertébrale de la Sambre-Avesnois-Thiérache

Transport de marchandises : quelques projets phare



Transport de marchandises



Trafic routier des poids lourds et trafic maritime en Hauts-de-France

Maritime

	Dunkerque	Boulogne-Calais
Conteneurs		
Tonnage (Mt)	3 880	-
EVP	451 481	-
Marchandises		
hors conteneurs et ferry (Mt)	33 840	1 200
Ferry		
Tonnage (Mt)	14 980	41 700
Véhicules Fret	502 867	1 600 000
Véhicules Tourisme	578 439	1 500 000

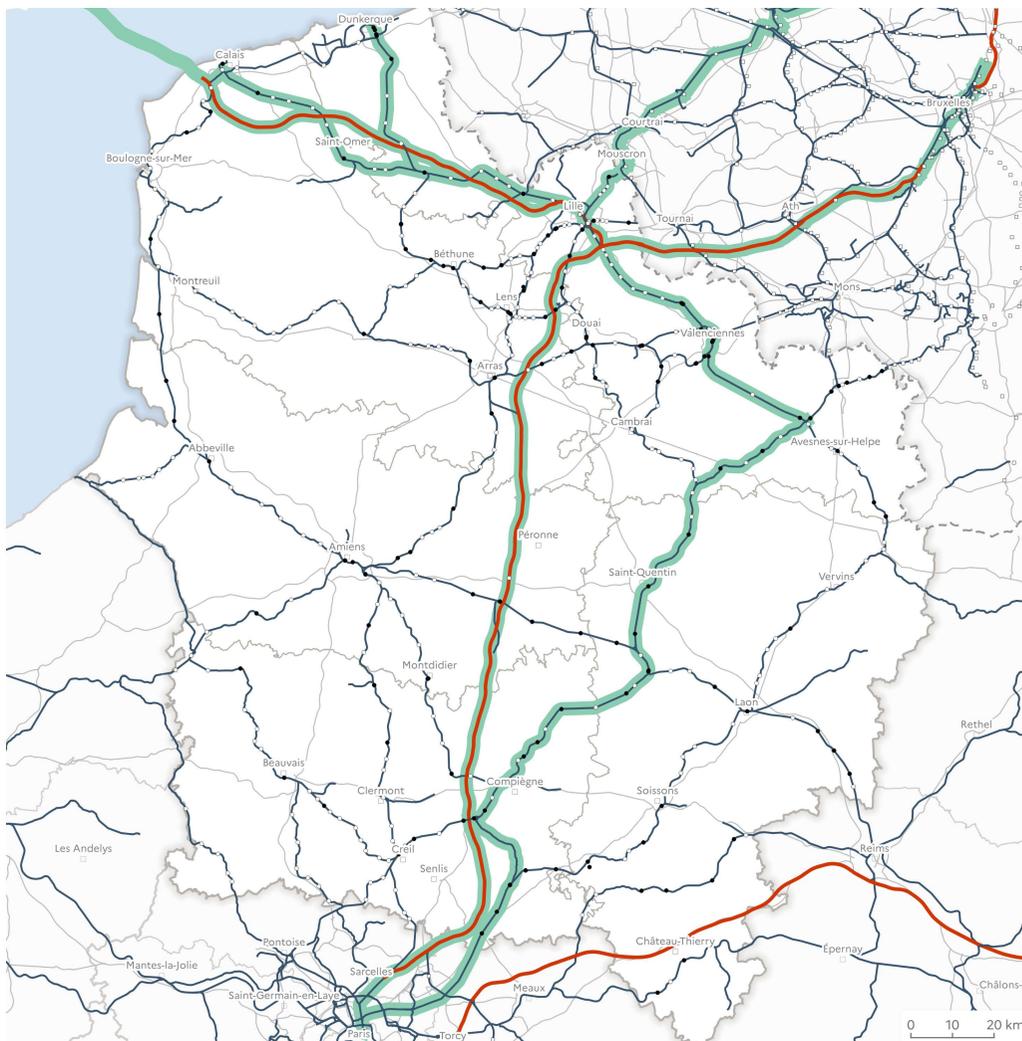
Routier

Trafic poids lourds en 2019 (Moyennes journalières annuelles)



Conception : DREAL Hauts-de-France/SIDDEE/PAD
Données sources :
Trafic PL 2019 : DREAL Hauts-de-France
Maritime : ports de Dunkerque et Boulogne-Calais (2019)
Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS *
© IGN ROUTE 500 *
Réf. : 22-099-L (29/03/2023)

Transport de marchandises



Infrastructures ferroviaires en Hauts-de-France

Réseau ferroviaire

- Grande vitesse
- Normal
- Corridor North Sea - Mediterranean

Gares

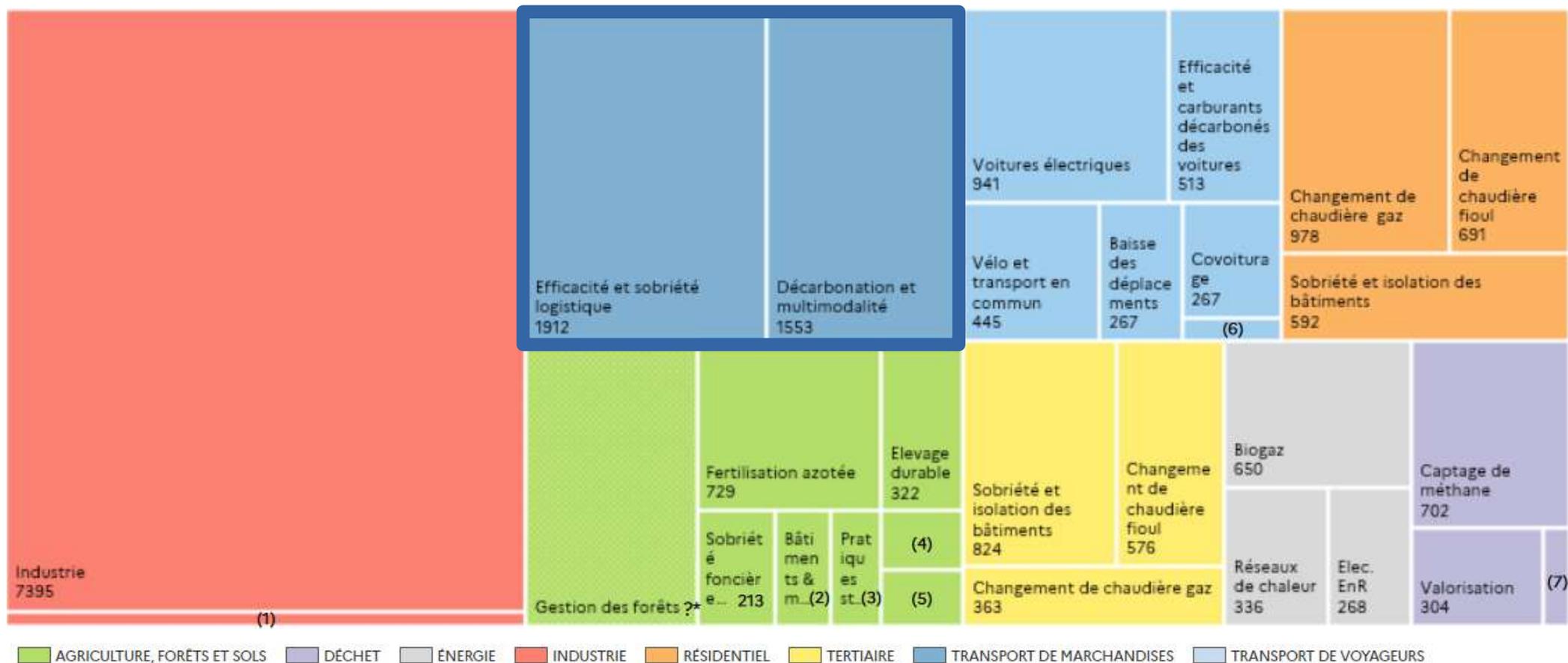
- Voyageurs
- Voyageurs et fret
- Fret

- Limite régionale
- Limite départementale
- - - Frontière nationale
- Réseau routier principal

Conception : DREAL Hauts-de-France/SIDDEE/PAD
Données sources : SNCF
Fonds de plan : © IGN ADMIN EXPRESS®
© IGN ROUTE 500®
Réf : 22-099-L (19/12/2022)

Panorama des leviers de décarbonation en Hauts-de-France

Répartition des leviers de réduction de gaz à effet de serre, en ktCO₂e économisés entre 2019 et 2030

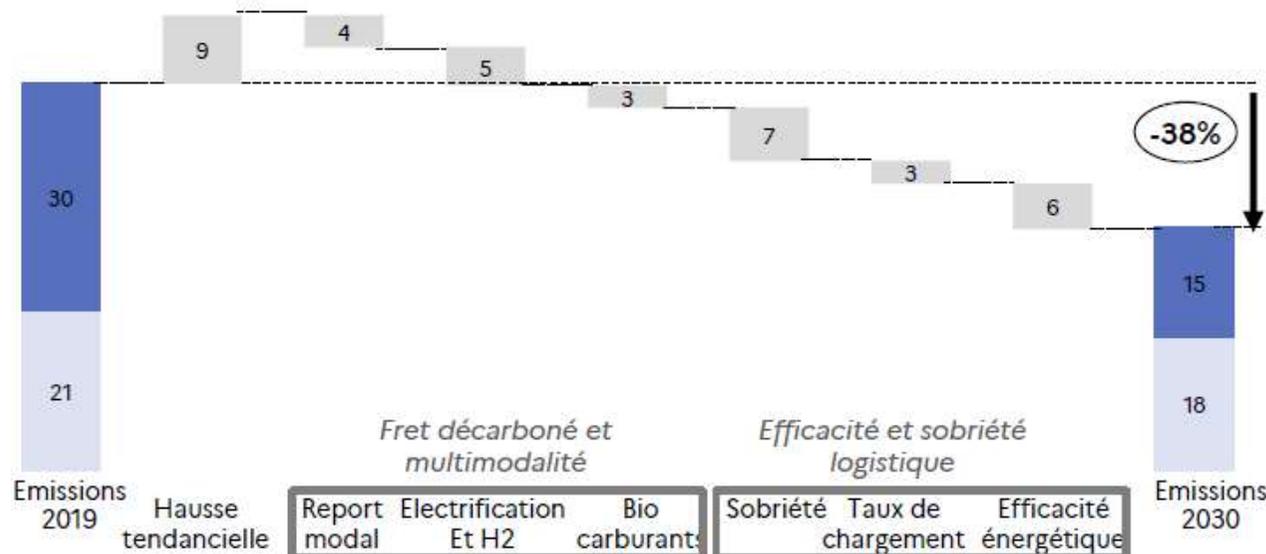


(1) Produits bois : 174 ktCO₂e. (2) Bâti-ments & machines : 151 ktCO₂e. (3) Prat-iques stock-antes : 134 ktCO₂e. (4) Gestion des haies : 113 ktCO₂e. (5) Gestion des prairies: 108 ktCO₂e.
 (6) Bus et cars décarbonés : 53 ktCO₂e. (7) Prévention des déchets: 60 ktCO₂e.
 * Objectif non régionalisé en absence de données comparables sur l'état des forêts

Transport de
marchandises

Les leviers transport de marchandises concernent les émissions directes du secteur

Emissions annuelles nationales de GES – secteur transport terrestre de marchandises (en MtCO₂e)



Emission directe : émissions de gaz à effet de serre directement (scope 1) liées à la combustion d'énergies fossiles, à l'évaporation de l'essence et aux abrasions

Ne sont donc pas considérées les émissions indirectes issues de/du :

- La production d'énergie (scope 2) : la consommation d'électricité - Ces émissions sont comptabilisées dans le thème énergie
- L'artificialisation liée aux infrastructures – Ces émissions sont comptabilisées dans le thème sobriété foncière
- La fabrication des véhicules et engins de transport – Ces émissions sont comptabilisées dans la partie industrie
- Transport maritime, aérien et fluvial international – Ces émissions ne sont pas comptabilisées parmi les leviers à territorialiser

[Pour plus d'informations sur la planification écologique dans les transports](#)

■ Poids lourds ■ VUL

Source : CITEPA, SGPE ; par souci de lisibilité, l'ensemble des émissions liées aux VUL sont intégrées ici

Données nationales SGPE

Transport de marchandises

Levier 7 : Fret décarboné et multimodalité

Transport de
marchandises

7 - Fret décarboné
et multimodalité

Levier 7 : Enjeux, cible nationale et approche de la territorialisation

Description du levier

Définition : le levier porte sur :

- La décarbonation du fret routier : électrification des véhicules, usage de biocarburants ou hydrogène
- Le report modal : développement du fret ferroviaire et fluvial

Enjeu (2019) :

Le transport routier de marchandises représente :

- ~36% de la consommation énergétique du secteur transport, soit ~11% de la consommation énergétique française
- ... et ~12% des émissions nationales

En matière de parts modales, le train représente 10% des tonnes.km¹ transportées, le fluvial 2% et la route 88%

Cible nationale et implications

Constat :

- <1% de poids lourds et véhicules utilitaires électriques
- Report modal : le fret ferroviaire a fortement décliné depuis 30 ans (division par 2 du tonnage transporté), tandis que la demande globale en fret a augmenté (+10% entre 2015 et 2019)

Cible 2030 :

Décarbonation du fret routier :

- Electrification (batterie / hydrogène) : **13% de poids lourds** et 14% de véhicules utilitaires
- Taux d'incorporation des biocarburants (biogazole) : **12%**

Report modal :

- Ferroviaire : **doublement** de la part modale
- Fluvial : **+50%** de part modale

Clé de répartition territorialisation

Régional et départemental

Clé de répartition : Tonnes.km de marchandises transportées, comptabilisés selon le lieu de chargement et de déchargement

Source : CGDD / SDES - [Lien](#)

1. Unité de mesure correspondant au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre

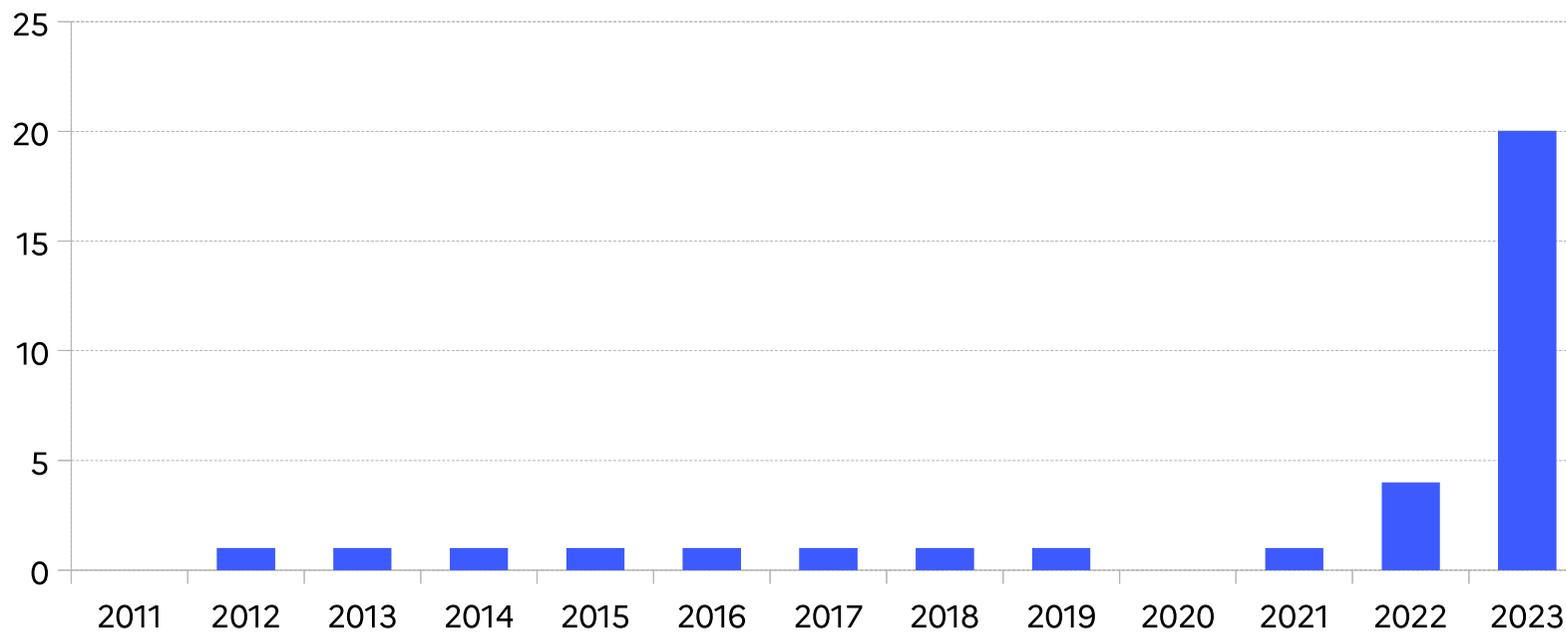
Données nationales SGPE

Transport de
marchandises

7 - Fret décarboné
et multimodalité

Levier 7 : Trajectoire

Nombre de poids lourds électriques à usage professionnel dans le parc automobile régional



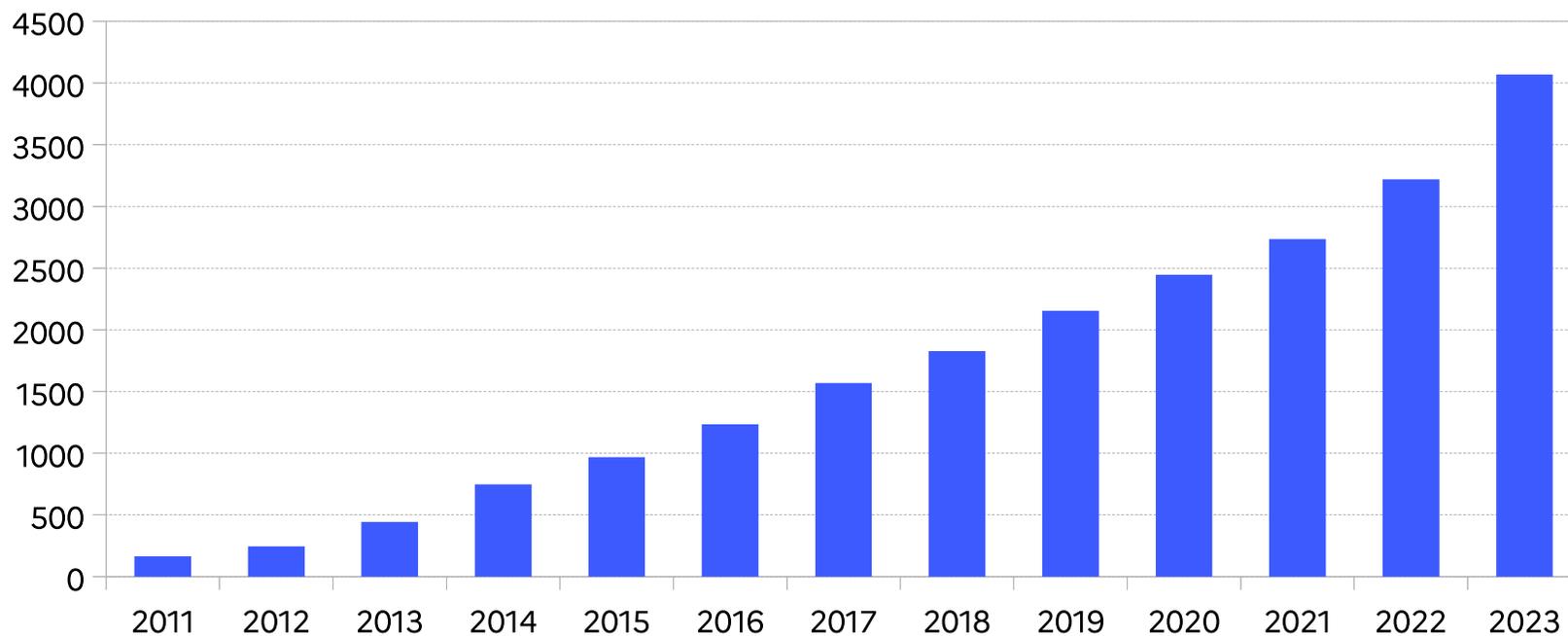
Source : SDES, Rsvero

Transport de
marchandises

Levier 7 : Trajectoire

7 - Fret décarboné
et multimodalité

Nombre de véhicules utilitaires légers électriques à usage professionnel dans le parc automobile régional



Source : SDES, Rsvero

Levier 7 : Rôle des acteurs et principales mesures existantes

Rôle des collectivités :

- Développement ou soutien à l'infrastructure de recharge et d'avitaillement en carburants alternatifs (routes, dépôts logistiques, ports...)
- Développement d'une infrastructure et d'une offre adaptée à la cyclo-logistique (ex. aires de livraison dédiées aux vélos-cargos)
- Intégration dans les marchés publics de clauses incitatives pour une logistique durable
- Verdissement des flottes (poids lourds, véhicules utilitaires) détenues par les collectivités

Rôle des filières / entreprises:

- Sensibilisation à l'éco-conduite
- Renouvellement de flottes par des véhicules électriques
- Pour les chargeurs, intégration de critères environnementaux dans leurs choix de modes de transport pour favoriser notamment le ferroviaire et le fluvial et les livraisons par poids lourds électriques
- Pour les opérateurs ferroviaires, amélioration de leur efficacité opérationnelle
- Optimisation du foncier industriel à proximité des modes de transport massifiés

Rôle de l'Etat:

- Intégration dans les marchés publics de clauses incitatives pour une logistique durable
- Adaptation et mobilisation du foncier pour déployer des plateformes de transport, implanter des sites industriels à proximité des axes ferroviaire et fluvial, etc.
- Aides à l'acquisition de véhicules à motorisation alternative
- Soutien à la compétitivité du fret ferroviaire et fluvial

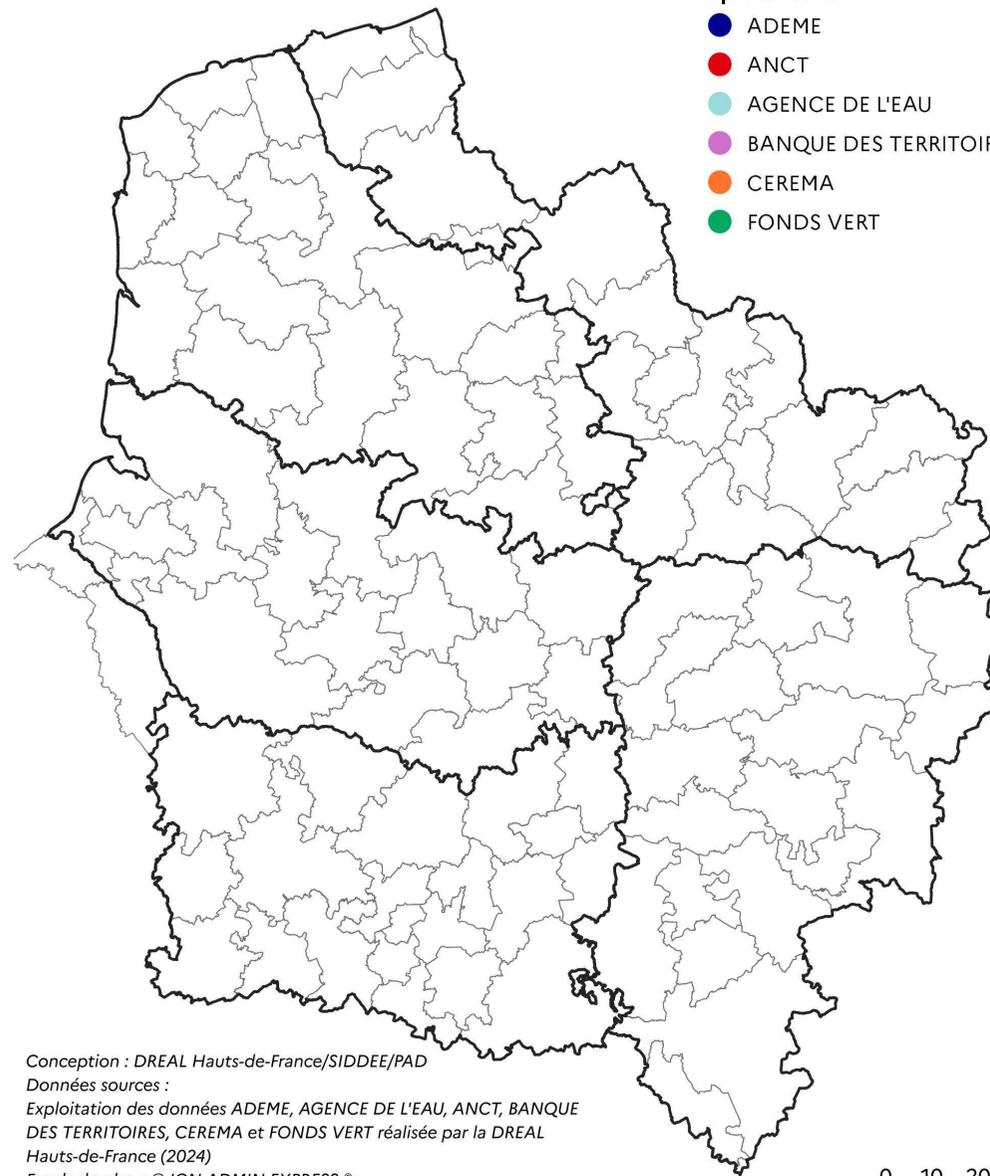
Rôle des citoyens :

- Meilleure compréhension de l'intégration de l'impact carbone dans leurs choix de livraison

Levier 7 : Projets accompagnés par les agences et opérateurs de l'État entre 2019 et 2023

En cours d'élaboration :

Ce document a été réalisé sur la base d'un premier croisement des BDD des différents opérateurs. Il conviendra de faire converger les supports de suivi des projets et d'affiner, en fonction des catégories plus précises de projets, l'offre d'accompagnement.



Opérateurs

- ADEME
- ANCT
- AGENCE DE L'EAU
- BANQUE DES TERRITOIRES
- CEREMA
- FONDS VERT

Conception : DREAL Hauts-de-France/SIDDEE/PAD

Données sources :

Exploitation des données ADEME, AGENCE DE L'EAU, ANCT, BANQUE
DES TERRITOIRES, CEREMA et FONDS VERT réalisée par la DREAL
Hauts-de-France (2024)

Fonds de plan : © IGN ADMIN EXPRESS ®

Date de réalisation : 10/04/2024 - Réf. : 24-038-L

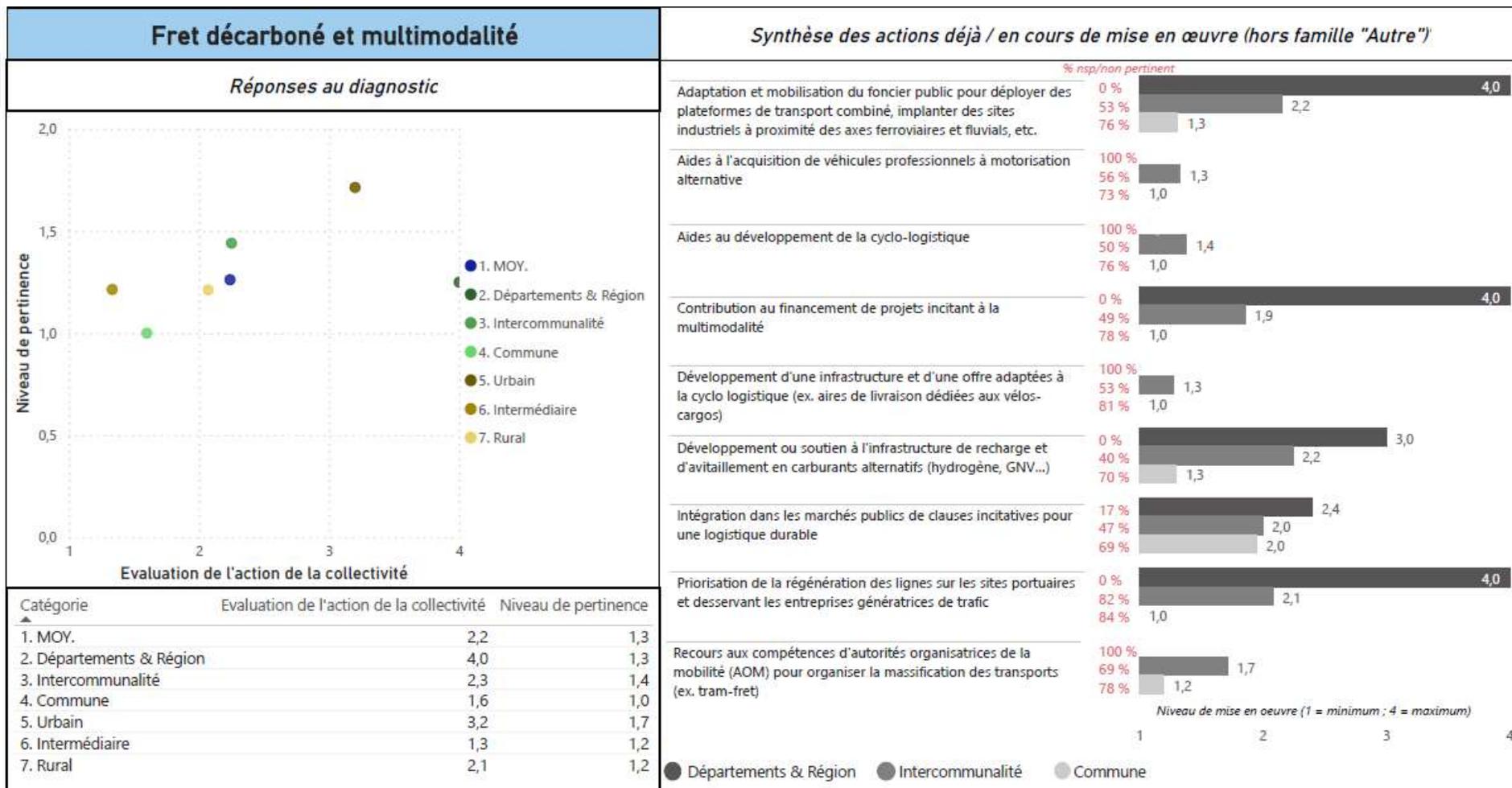
0 10 20 km



Levier 7 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
marchandises

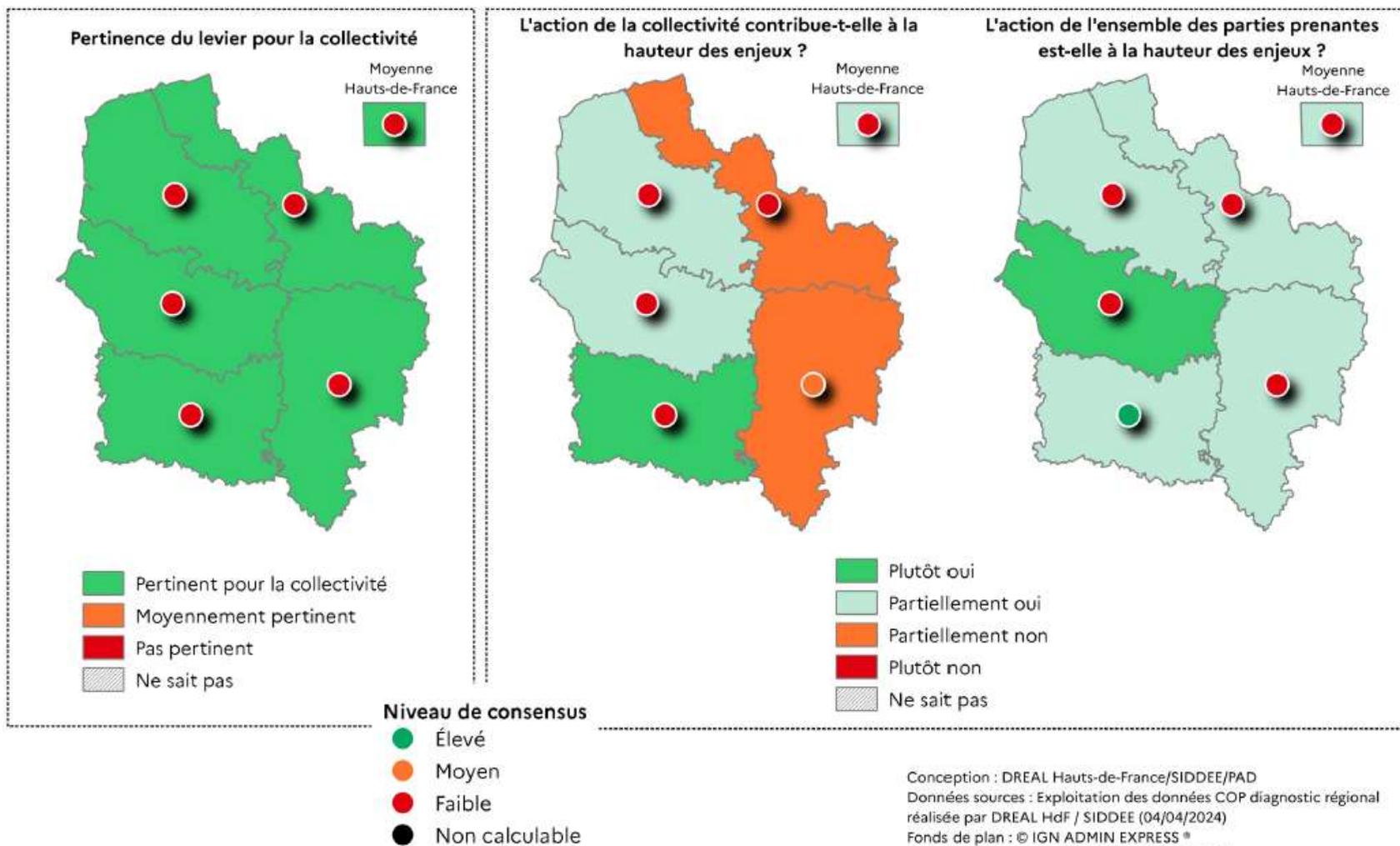
7 - Fret décarboné
et multimodalité



Levier 7 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
marchandises

7 - Fret décarboné
et multimodalité



Transport de marchandises

Levier 8 : Efficacité et sobriété logistique

Transport de
marchandises

8 - Efficacité et
sobriété logistique

Levier 8 : Enjeux, cible nationale et approche de la territorialisation

Description du levier

Définition : le levier porte sur la maîtrise de la demande en logistique ainsi que le renforcement de l'efficacité des véhicules, tous deux agissant sur la réduction ou la diminution de l'impact des tonnes-km de marchandises transportées par route

Enjeu (2019) :

- Le transport routier de marchandises a augmenté de ~75% en 30 ans pour atteindre ~340 Mds tonnes.km, dont 60Mds t.km causé par le transit international (près de 18% des flux)
- Les principaux secteurs à l'origine de ces flux sont la construction, l'agroalimentaire et l'industrie (près de 80% des flux hors transit), avec des poids similaires

Données nationales SGPE

Cible nationale et implications

Constat :

- La hausse de demande de marchandises a dépassé historiquement les gains en efficacité énergétique
- Un poids lourd consomme en moy. ~33L/100km, avec des gains en termes d'efficacité énergétique des véhicules neufs de ~4% entre 2015 et 2019

Cible 2030 :

- **Stabilisation de la demande** de fret à son niveau actuel (contre une hausse de 10% entre 2015 et 2019), dans un contexte de réindustrialisation ;
- **Doublement des gains annuels en efficacité énergétique** : +17% entre 2019 et 2030
- Taux de remplissage moyen des véhicules lourds : de 8,1t à 8,7t

Solutions : renouvellement des flottes, partage de données pour mutualiser les flux, circuits courts de proximité...

Clé de répartition territo.

Régional et départemental

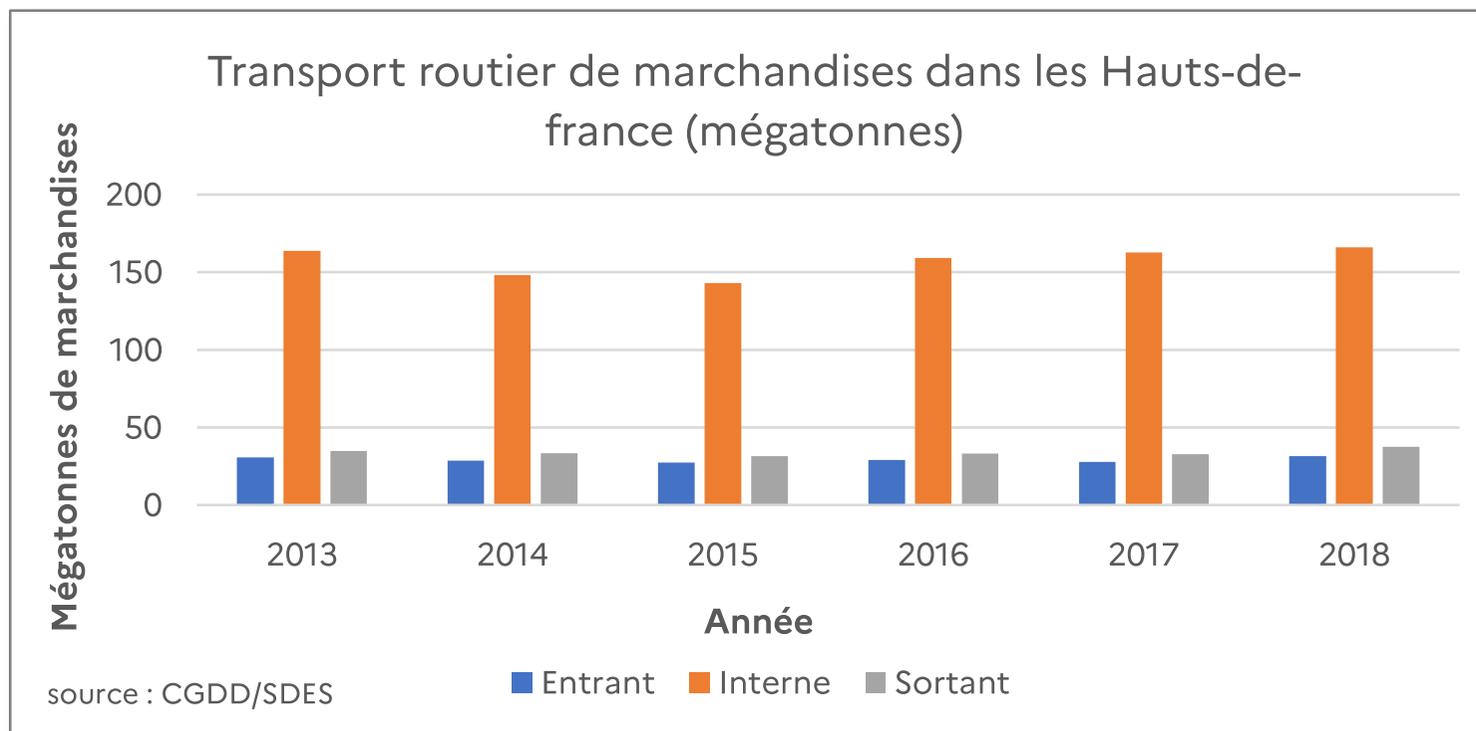
Clé de répartition : Tonnes.km de marchandises transportées, comptabilisés selon le lieu de chargement et de déchargement

Source : CGDD / SDES - [Lien](#)

Levier 8 : Trajectoire

Transport de
marchandises

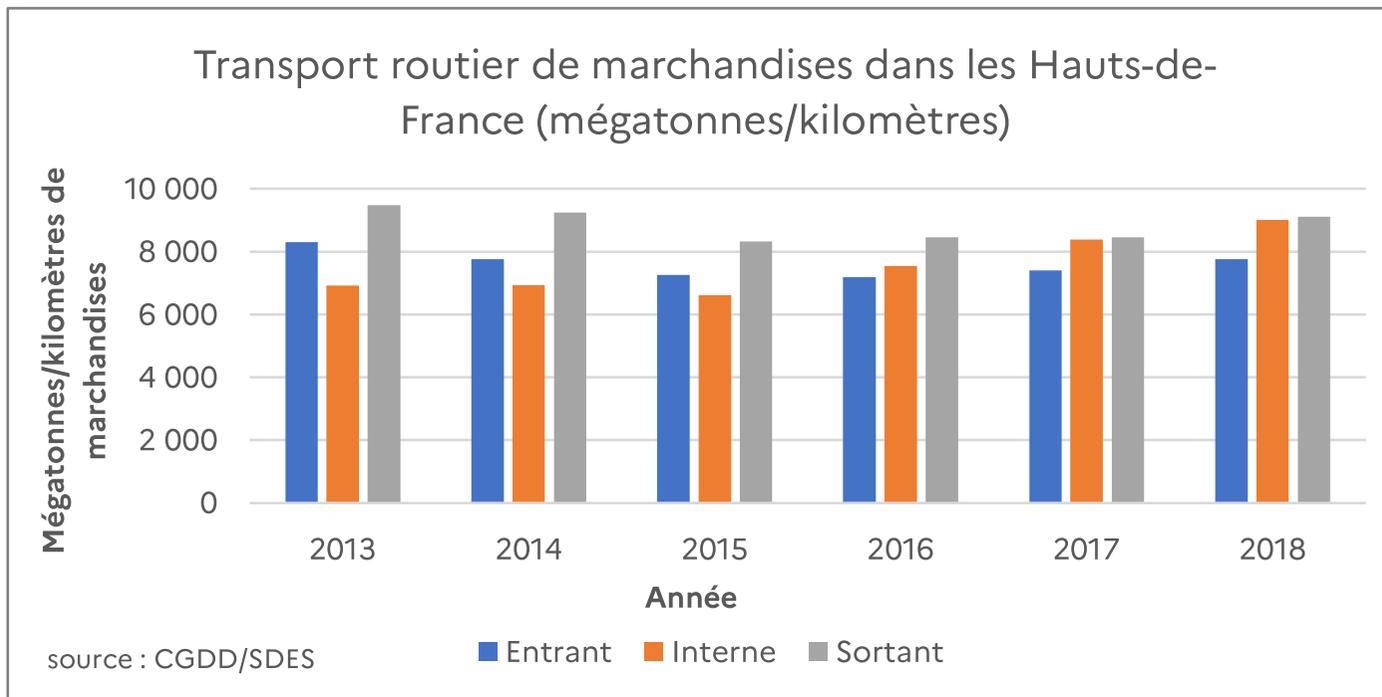
8 - Efficacité et
sobriété logistique



Levier 8 : Trajectoire

Transport de
marchandises

8 - Efficacité et
sobriété logistique



Transport de
marchandises

Levier 8 : Rôle des acteurs et principales mesures existantes

8 - Efficacité et
sobriété logistique

Rôle des collectivités :

- Mobilisation du foncier logistique à proximité des centres de consommation pour diminuer les distances de livraison
- Animation du dialogue sur la mutualisation des chaînes logistiques dans le périmètre de la collectivité
- Recensement et adaptation des aires de livraison au contexte logistique local
- Prise en compte les nécessités du fret ferroviaire dans les demandes de sillon pour le transport ferroviaire de voyageur

Rôle des filières / entreprises:

- Ajout de critères dans leurs achats sur les émissions du transport de marchandises
- Partage de données inter entreprises et filières pour améliorer le taux de remplissage des véhicules
- Optimisation du foncier logistique

Rôle de l'Etat:

- Mesures de communication et sensibilisation à l'impact environnemental sur les actes d'achat y compris en termes de transport
- Mobilisation des filières pour intégrer les enjeux de sobriété logistique dans leur feuille de route

Rôle des citoyens :

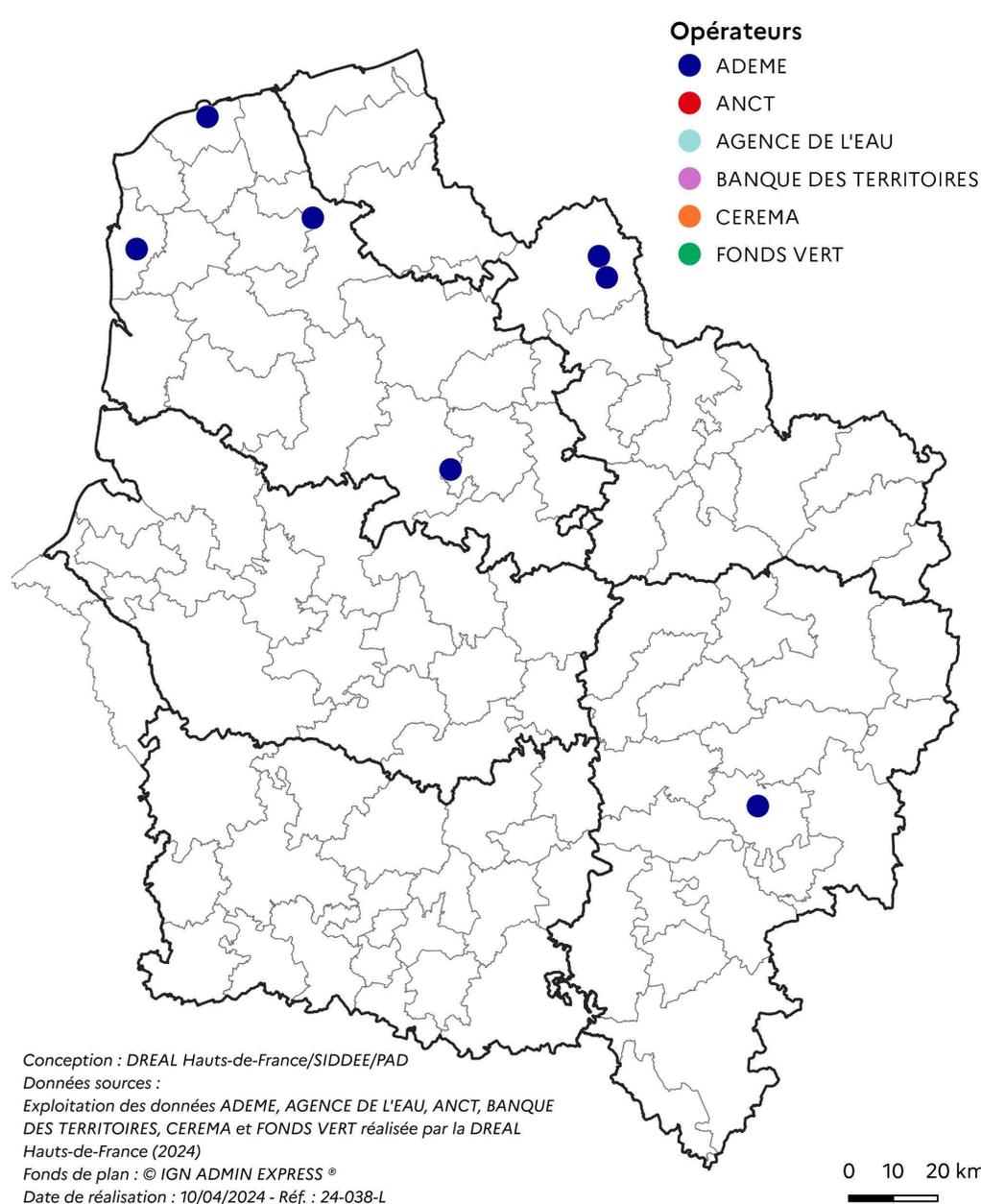
- Choix de livraison dans des points relais
- Limitation de livraisons express
- Choix de circuits courts de proximité
- Choix de produits alimentaires moins transformés

Levier 8 :

Projets accompagnés par les agences et opérateurs de l'État entre 2019 et 2023

En cours d'élaboration :

Ce document a été réalisé sur la base d'un premier croisement des BDD des différents opérateurs. Il conviendra de faire converger les supports de suivi des projets et d'affiner, en fonction des catégories plus précises de projets, l'offre d'accompagnement.



Transport de
marchandises

8 - Efficacité et
sobriété logistique

Levier 8 : typologies de projets accompagnés par les agences et opérateurs de l'État entre 2019 et 2023

Opérateurs	Types de projets accompagnés
ADEME	Audit Label CO2 Accompagnement FRET21

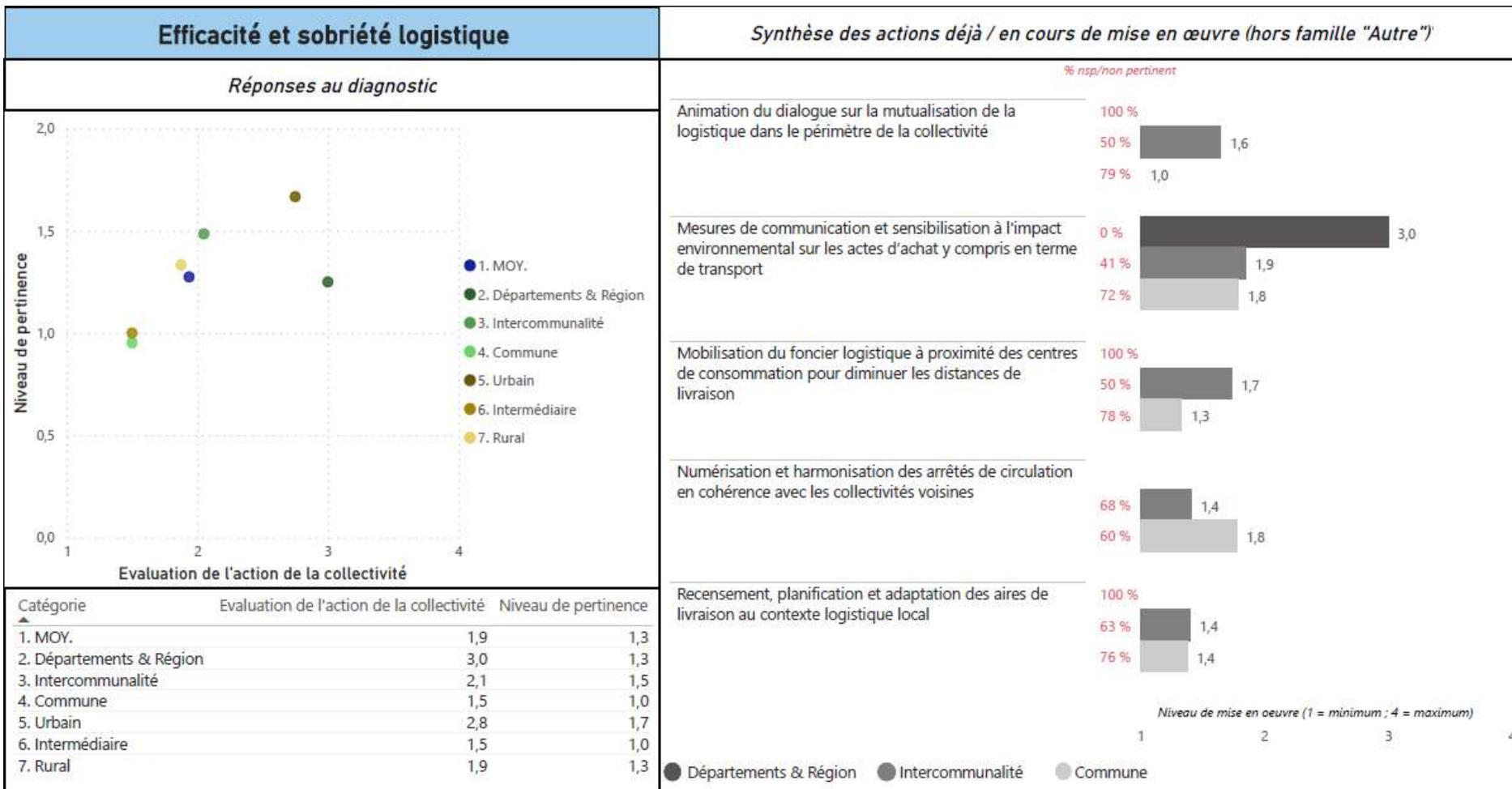
En cours d'élaboration :

Ce document a été réalisé sur la base d'un premier croisement des BDD des différents opérateurs. Il conviendra de faire converger les supports de suivi des projets et d'affiner, en fonction des catégories plus précises de projets, l'offre d'accompagnement.

Levier 8 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
marchandises

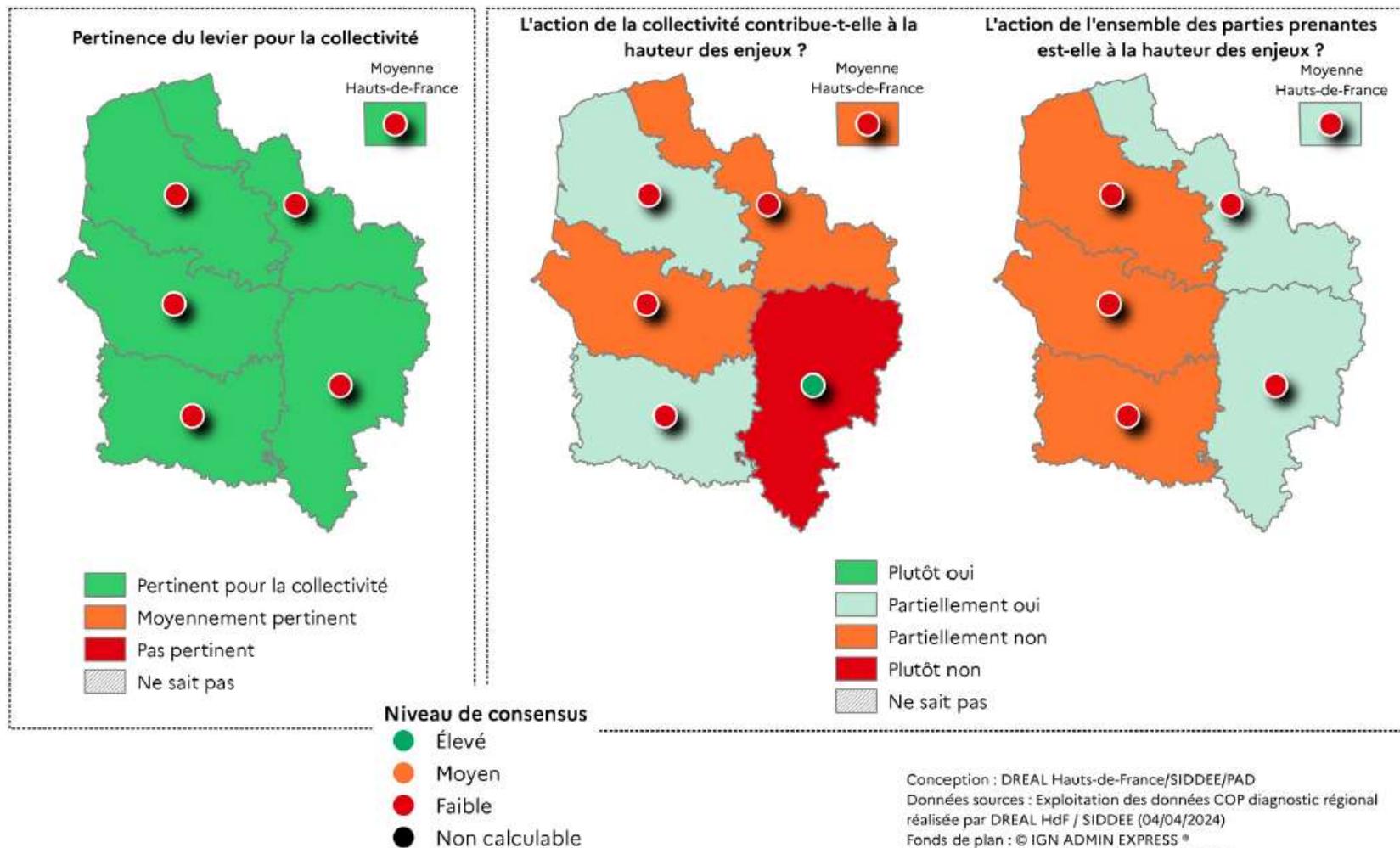
8 - Efficacité et
sobriété logistique



Levier 8 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
marchandises

8 - Efficacité et
sobriété logistique



Conception : DREAL Hauts-de-France/SIDDEE/PAD
Données sources : Exploitation des données COP diagnostic régional réalisée par DREAL Hdf / SIDDEE (04/04/2024)
Fonds de plan : © IGN ADMIN EXPRESS®
Date de réalisation : 06/05/2024 - Réf. : 24-038-L

Transport de marchandises : synthèse

Levier 7 : Fret décarboné et

multimodalité : pertinence partagée, forte mobilisation de la collectivité régionale, mais levier peu appréhendé par les EPCI si ce n'est les plus urbains. Evolution marquée des véhicules utilitaires vers l'électrique à mettre en regard de l'évolution du cadre réglementaire.

Levier 8 : Efficacité et sobriété

logistique : pertinence du levier partagée mais actions jugées en dessous de l'enjeu et accompagnement insuffisant. Sentiment partagé de faibles marges de manœuvre pour les collectivités.

L'analyse de l'état des lieux et la description des trajectoires de ces leviers spécifiques nécessiteraient une approche bien plus complète, et de fait bien plus complexe.

La région Hauts-de-France, au carrefour des axes structurants de transport de marchandises, entre Rotterdam, l'Île de France et la desserte des territoires du Sud est un hub logistique en tant que tel. Une approche multiscalaire est nécessaire pour envisager les marges de progrès.

Le SRADDET identifie des actions pour augmenter les parts modales du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises à 25 % d'ici 2030 et 30 % d'ici 2050, notamment grâce au CSNE et tout en optimisant l'implantation des activités logistiques près des accès multimodaux.

En région Hauts-de-France, les acteurs sont fortement mobilisés sur le déploiement d'infrastructures structurantes telles que le Canal Seine Nord Europe.

Cette thématique devra être, en priorité, travaillée avec les acteurs de la filière.

Le sujet n'a pas été traité dans les groupes thématiques de mai 2024.

Si ces leviers ne sont pas considérés comme à la main des EPCI et groupement de communes, le sujet pose aussi la question de la maîtrise foncière et de l'implantation des locaux logistiques. Il y a un lien à faire avec le levier sobriété foncière. Les actions déjà identifiées par le SRADDET sont à développer avec les collectivités.

Les démarches innovantes en matière de logistique urbaine (type programme Interlud+) sont à développer et poursuivre pour mettre en relation les acteurs économiques et les aménageurs.