



Plates-formes multimodales

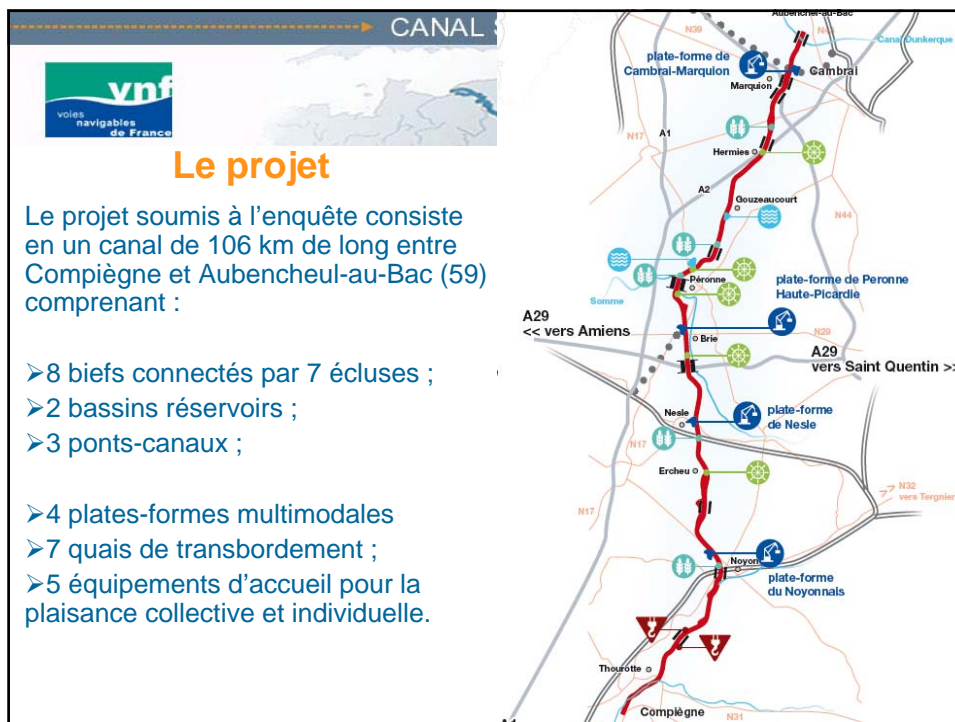
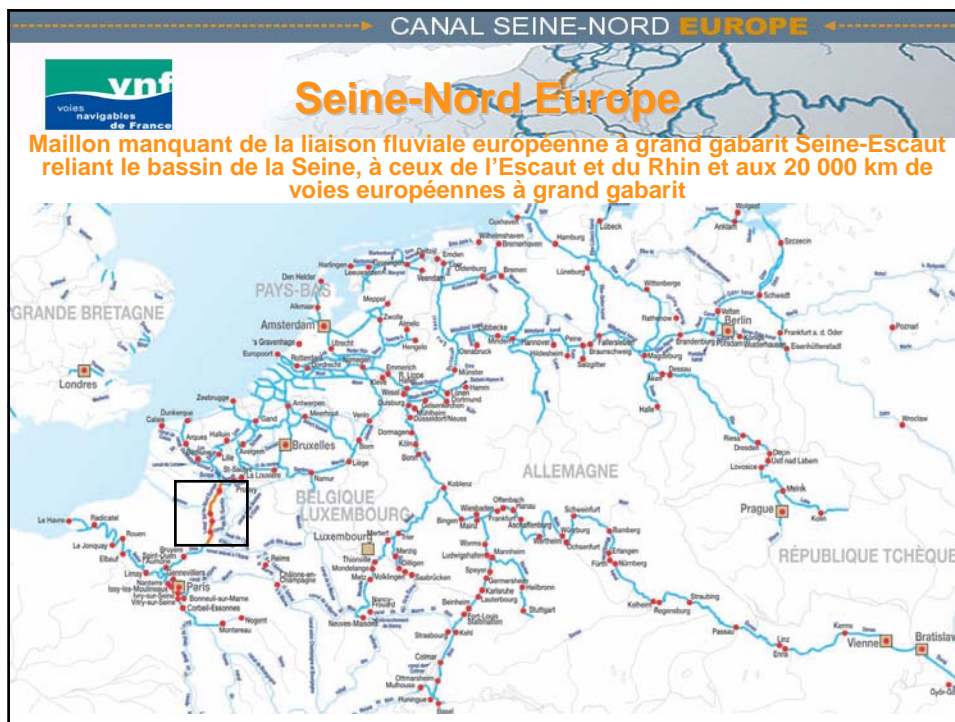
Séminaire n°1

Noyon – 2 septembre 2008



Ordre du jour

- Rappel des enjeux du projet et planning prévisionnel
- L'enjeu des plates-formes multimodales et leurs modalités de développement
- La réalisation du projet en contrat de partenariat

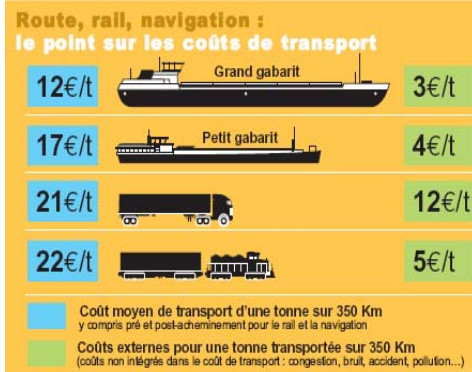




Les grands enjeux de Seine-Nord Europe

Améliorer la compétitivité des entreprises

- un accès unique en Europe à 7 ports majeurs de la rangée Nord (60% des échanges UE)
- Une accessibilité des marchandises au cœur des grandes agglomérations
- la fiabilité, sécurité et coûts logistiques réduits du fluvial



Les grands enjeux de Seine-Nord Europe

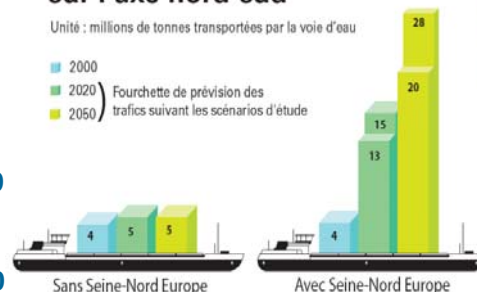
Garantir durablement la croissance du trafic fluvial

- 3 fois plus de trafic sur l'axe nord-sud en 2020 – une diversité de marchandises
- +25% sur l'axe Seine dès 2020
- Entre +6 et +7 mds T-km à l'échelle européenne dès 2020 dont 4,5 mds T-km transférées de la route

Prévisions de trafic fluvial sur l'axe nord-sud

Unité : millions de tonnes transportées par la voie d'eau

■ 2000
■ 2020
■ 2050 Fourchette de prévision des trafics suivant les scénarios d'étude



CANAL SEINE-NORD EUROPE

Seine-Nord Europe, un enjeu régional, national et européen...

- Ancrer les enjeux du développement durable dans les politiques de transport
 - par un meilleur **équilibre modal** du transport de marchandises
 - En contribuant à la **réduction des gaz à effet de serre** et à la consommation **d'énergie fossile**
- Contribuer à **l'aménagement du territoire** français et européen en renforçant la capacité d'échange dans le corridor Le Havre-Paris-Lille-Dunkerque / Rotterdam
- Développer un nouveau **corridor européen** majeur pour le transport de marchandises et la logistique

CANAL SEINE-NORD EUROPE

La structuration d'un corridor logistique massifié par un réseau de plates-formes multimodales

LÉGENDE

- Voies navigables constituant la liaison Seine-Escout
- Autres voies navigables à grand gabarit
- Autres voies navigables à petit gabarit
- Port maritime
- Port fluvial/plate-forme multimodale existant
- Futur port intérieur et plate-forme SNE
- Futur raccordement ferroviaire
- Voie ferrée
- Autoroute
- Futur canal Seine-Nord Europe

CANAL SEINE-NORD EUROPE



Planning prévisionnel

Archéologie :

- Diagnostics : sept 2008 - décembre 2009
- Fouilles : juin 2009 - mars 2011

Acquisition des terrains : automne 2009 – automne 2011

Travaux

- Travaux préparatoires : automne 2010 – printemps 2011
- Travaux de construction : printemps 2011 – printemps 2015

Mise en service : juin 2015

CANAL SEINE-NORD EUROPE



Ordre du jour

- Rappel des enjeux du projet et planning prévisionnel
- L'enjeu des plates-formes multimodales et leurs modalités de développement
- La réalisation du projet en contrat de partenariat

CA

Les zones d'activités portuaires et logistiques de Seine-Nord Europe

- 360 ha de zones de services portuaires, et d'activités industrielles et logistiques
- interface entre les territoires et le système fluvial (services portuaires)
- Valoriser le potentiel agricole et industriel
- Implanter des centres logistiques de distribution
- Contribuer à la massification
- Développer l'intermodalité voie d'eau-rail-route

CANAL SEINE-NORD EUROPE

Plate-forme du Noyonnais

- **Vocation** : majoritairement logistique
- **Rayonnement** : nord-compiégnois, Chauny-Tergnier, Roye
- **Surface de la zone portuaire** : 60 ha avec :
 - 2 quais de 300m et de 400m
 - Desserte ferroviaire possible
- **Trafic fluvial prévu en 2020**
 - Vrac: 800 000 t
 - Conteneurs : 13 000 EVP
- **#500 emplois en 2020**

CANAL SEINE-NORD EUROPE

Plate-forme de Nesle

- **Vocation** : majoritairement industrielle
- **L'enjeu** du renforcement du pôle agro-industriel
- **Surface de la zone** : 90 ha avec :
 - Quai public de 400 m
 - Quais industriels de 800 m (sur la darse)
 - Desserte ferroviaire
- **Trafic fluvial prévu en 2020**
 - Vrac: 1,165 Mt
 - Conteneurs : 14 000 EVP
- #800 emplois en 2020

CANAL SEINE-NORD EUROPE

Plate-forme de Péronne-Haute-Picardie

- **Vocation** : majoritairement logistique
- **Rayonnement** : axe Amiens-St-Quentin
- **Surface de la zone** : 60 ha avec :
 - quai de 400 m
 - desserte ferroviaire possible
- **Trafic fluvial prévu en 2020**
 - Vrac: 780 000 t
 - Conteneurs : 18 000 EVP
- #500 emplois en 2020

CANAL SEINE-NORD EUROPE

Plate-forme de Cambrai-Marquion


- **Surface de la zone portuaire : 160 ha pour une triple vocation :**
 - Services portuaires vrac et conteneurs,
 - Logistique,
 - Industrielle (complémentaire Delta3)
- **Équipements intermodaux**
 - Quai de 1000 m & Desserte ferroviaire possible
- **Trafic fluvial prévu en 2020**
- Vrac: 1,215 Mt
- Conteneurs : 30 000 EVP
- **#1 400 emplois en 2020**

CANAL SEINE-NORD EUROPE

L'insertion environnementale des PFM

- prise en compte des **critères environnementaux** lors du choix de la localisation
- mesures d'**insertion paysagère** d'ores et déjà prévues : merlons paysagers, plantations...
- **concertation continue** avec les acteurs locaux dans la définition précises des mesures d'insertion en phase opérationnelle
- objectif de mise en place d'un **système de management environnemental**

CANAL SEINE-NORD EUROPE



Exemples d'objectifs environnementaux sur une plate-forme

- les relations avec les riverains (covisibilité, bruit), la concertation, l'information
- les relations avec l'environnement, les aménagements paysagers,
- les déplacements et les transports des biens et des personnes,
- les eaux pluviales (minimisation et gestion des eaux de ruissellement), les eaux usées et les rejets liquides,
- la qualité du bâti (architecture, habitabilité, confort de travail, normes thermiques, économie des ressources naturelles),
- les approvisionnements en eau (économies, réutilisation des eaux de pluie),
- la gestion de l'énergie (auto production, stratégie de zone),
- les déchets (recyclage),
- la cohérence et la maîtrise des implantations (respect du territoire, complémentarité des activités),
- la mise en place d'un Système de Management Environnemental (au niveau de la zone ou de l'entreprise : label HQE, EMAS ou ISO).

CANAL SEINE-NORD EUROPE




Exprimer un avis et enrichir les orientations du maître d'ouvrage

Les plates-formes multimodales : un objectif de développement durable



CANAL SEINE-NORD EUROPE



L'investissement

- Investissement murs de quais / terrassements / provisions équipements ferroviaires des 4 plates-formes multimodales SNE et des 7 quais de transbordement = 200 M€ (compris dans les 4,2 Mds€)
- Raccordements ferroviaires et routiers extérieurs aux PFM = 150 M€ dont le financement reste à répartir
- Aménagement de viabilisation plate-forme = 160 M€ à la charge des aménageurs



Les objectifs des plates-formes multimodales

- Développer le **trafic fluvial** par la création de services de transbordement intermodaux et le développement d'activités industrielles et logistiques bord à canal,
- contribuer à la **compétitivité**, à l'**aménagement** et au **développement économique** des **territoires** desservis
 - en créant et pérennisant des emplois,
 - en générant des recettes fiscales
 - en générant une dynamique de développement (habitats, services)
- contribuer au **financement** de l'ouvrage
 - par les recettes de péage liées aux trafics générés par les PFM
 - Par les recettes foncières

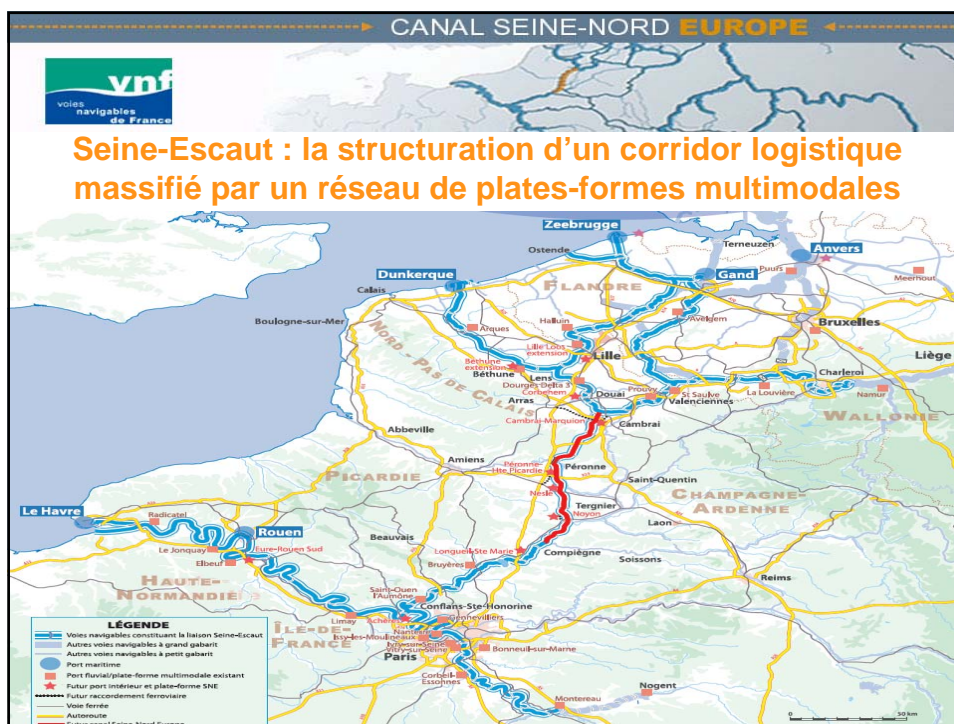
CANAL SEINE-NORD EUROPE



Les modalités de développement des plates-formes multimodales

- La mise en œuvre d'un montage juridique et économique spécifique :
 - qui garantisse le développement durable et rapide du trafic fluvial et du report modal,
 - qui réponde aux objectifs stratégiques des collectivités de développement économique et d'aménagement du territoire,
 - qui préserve l'attractivité du projet pour les investisseurs et les opérateurs de transport

- Un travail en commun Etat/VNF/acteurs territoriaux pour la définition des objectifs de performance pour le développement des plates-formes

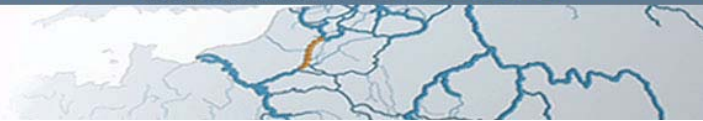


Ordre du jour

- Rappel des enjeux du projet et planning prévisionnel
- L'enjeu des plates-formes multimodales et leurs modalités de développement
- La réalisation du projet en contrat de partenariat

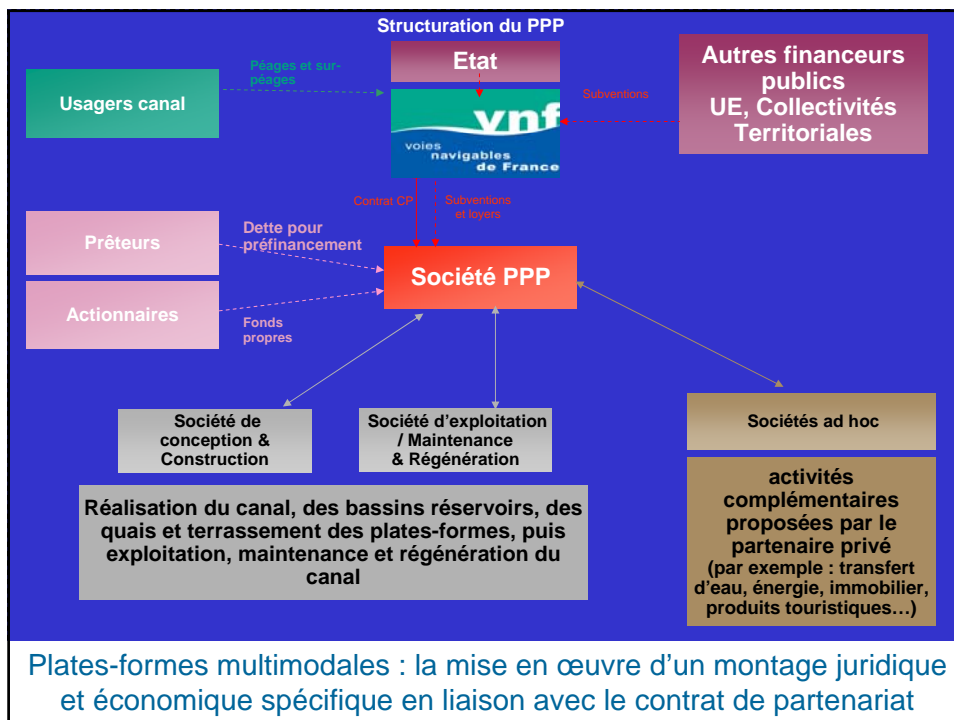
Le contrat de partenariat public-privé

- 3ème voie entre marché public et délégation de service public (concession, affermage...)
- Un contrat unique (global) pour : financement + conception + construction -réhabilitation + maintenance + certaines prestations de service sur un équipement public
- Une accélération de la réalisation d'un équipement grâce au préfinancement du secteur privé
- Une maîtrise d'ouvrage privée : durant la mise en concurrence, les opérateurs proposent des solutions
- Une procédure spécifique de mise en concurrence : le dialogue compétitif



Les avantages du contrat de partenariat pour Seine-Nord Europe et la collectivité

- Alliance des compétences du secteur public et du secteur privé
- Gain pour la collectivité mis en évidence par l'évaluation préalable:
 - PPP plus efficace que MOP d'environ 20 % pour le besoin de financement public suivant les hypothèses (avis MAPPP 13-10-2006)
 - Réduction des délais de l'ordre de 2 ans
 - Optimisation technique et financière : réduction des risques (2 ans de dialogue) et transfert de plusieurs risques : construction et performance / disponibilité
 - Enrichissement du projet à travers le développement d'activités complémentaires proposées par les groupements candidats





Planning prévisionnel

Dans l'hypothèse du lancement de l'AAPC en novembre 2008

- Sélection des candidats : mars 2009
- dialogue compétitif : mars 2009 - sept 2010
- Remise des offres finales : fin 2010
- Sélection de l'offre : mars 2011
- Signature du contrat : mai 2011



Le programme fonctionnel

Un document essentiel de la procédure de contrat de partenariat

- définit les exigences de la personne publique en termes de **performances à atteindre** et d'**exigences à respecter** en laissant les candidats libres de déterminer et proposer les solutions techniques (expression des besoins et non des moyens)
- Identifie les **grandes caractéristiques du projet** envisagé et dont certaines ont déjà pu être fixées par la DUP, l'évaluation préalable et/ou l'AAPC ;
- Synthétise les **contraintes de l'opération** identifiées dans les études préparatoires.



En conclusion, Les attentes de VNF vis-à-vis de la démarche

- faire émerger les attentes / enjeux collectifs et particuliers des territoires vis-à-vis des développements envisagés sur les plates-formes : type de développement, type d'activités, prise en compte des enjeux de développement durable,
- sur quels thèmes les territoires « attendent » les partenaires privés ?
- sur quoi les territoires s'engagent en terme d'anticipation et d'accompagnement ?