

## SYNTHESE DES DEBATS

### SEMINAIRE « PLATES FORMES MULTIMODALES » DU 2 SEPTEMBRE 2008 A NOYON

*Ce séminaire de travail s'inscrit dans le cadre de la mission de coordination des acteurs territoriaux dans leur relation avec l'Etat et VNF confiée à l'association par Monsieur Henri-Michel COMET, préfet coordonnateur du projet de canal Seine Nord Europe. Ce séminaire était destiné aux parlementaires, aux élus et dirigeants des collectivités locales, aux élus et dirigeants des organismes publics et para-publics, des associations et des fédérations professionnelles, aux représentants des services de l'Etat. Ces séminaires et les demandes de contribution faites auprès des acteurs territoriaux ont pour objectif d'aboutir à la rédaction d'un « Livre Blanc » qui sera transmis au Préfet coordonnateur du projet.*

*En pièce jointe :*

- *Présentations Powerpoint projetées lors du séminaire*
- *Liste des participants*
- *Liste des participants aux différents ateliers*

#### Séquence d'introduction (9h30 – 11h)

**M. Gabriel AUBERT, Sous-préfet de Noyon**, rappelle en introduction les enjeux du projet Seine-Nord Europe. Il souligne que Dominique BUSSEAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, a récemment précisé que la Déclaration d'Utilité Publique du canal Seine-Nord Europe serait signée avant le 15 septembre 2008. Ce projet est fondé sur un partenariat entre l'Etat et son opérateur VNF, les Collectivités territoriales, l'Europe et un partenaire privé. L'objectif est de lancer la procédure liée au contrat de partenariat public privé (PPP) avant la fin 2008. Le principe de la parité a été établi entre les contributions de l'Etat et celle des collectivités locales.

Le rôle de l'association Seine-Nord Europe. L'association a pour mission de coordonner l'expression des intérêts locaux, des collectivités locales, des associations professionnelles, et ceux du monde associatif. L'objectif est une meilleure valorisation économique et une meilleure complémentarité. La concurrence ne devrait pas exister entre les projets locaux. L'association Seine-Nord Europe est un espace de discussion permettant de trouver une cohérence. Elle ne se substitue pas aux acteurs mais vise à fédérer leurs contributions dans la perspective du « Livre blanc » des territoires.

Ce « Livre blanc » constituera la contribution des territoires dans la perspective du programme fonctionnel (cahier des charges) à partir duquel le maître d'ouvrage organisera le dialogue compétitif en 2009. VNF apportera son concours technique aux discussions. L'Etat veillera à ce que les souhaits soient repris de manière équilibrée et de façon partagée dans la perspective du PPP.

Inscription du projet dans les territoires. Dans le cadre de cette mission de gouvernance territoriale, les thématiques « Plates-formes multimodales » et « Tourisme » étaient les plus urgentes à aborder. Un travail sur les thèmes « Emploi / Formation » et « Logement » est actuellement mené par Bernard FERRI, expert à la DIACT. En 2009, sur la base de son travail, de nouveaux séminaires seront organisés sur ces questions.

L'objectif immédiat est de produire un « Livre blanc » dans la perspective de la procédure liée au PPP avant la fin 2008. Suite aux dernières discussions sur le financement du projet, il est prévu désormais que les plates-formes multimodales (PFM) restent en dehors du périmètre du PPP. Il reste utile de se concerter et de trouver un équilibre sur cette question. Les discussions de ce jour ont vocation à apporter une vision partagée.

**M. Patrick DEGUISE, Maire de Noyon,** souligne l'importance de Seine-Nord Europe pour les territoires. En tant qu'ancien Maire de Pont l'Evêque familier des questions de la batellerie, il estime que ce projet est un juste retour des choses pour un métier qui a beaucoup souffert. Mais le transport fluvial a aujourd'hui de belles perspectives : c'est le mode de transport le plus économique, le plus sécurisant et le plus écologique.

**M. Martial BELLON,** consultant auprès de l'association Seine-Nord Europe, rappelle les principes de la mission de coordination, voire de fédération des différentes initiatives territoriales, que lui a confiée le Préfet coordonnateur, suite à la recommandation n° 9 de la Commission d'enquêtes nommée sur le projet Seine-Nord Europe. Il rappelle que cette démarche concernera dans un premier temps les thématiques « Plates-formes multimodales » et « Tourisme » et présente les objectifs des trois séminaires organisés par thématique. Il souligne que les acteurs territoriaux sont invités à transmettre à l'association, avant le 14 novembre 2008, des contributions écrites qui seront annexées au « Livre blanc ». L'association réalisera une synthèse de ces contributions et des échanges qui auront eu lieu pendant les séminaires.

*Voir présentation « PPT\_AссоSNE\_2-09-08\_Démarche & objectifs »*

**M. Michel PIGNOL,** Directeur Régional de l'Équipement de Picardie, rappelle que les participants à cette réunion sont réunis pour faire en sorte que ce projet d'infrastructure devienne un projet d'aménagement des territoires. Un projet de canal à grand gabarit, d'un coût de 4,2 milliards d'euros courants pour une réalisation entre 2011 et 2015, est un chantier exceptionnel. Il nécessitera une coordination des compétences publiques et privées. La procédure de partenariat public privé (PPP) permettra de gagner deux ans sur la mise en service du canal par rapport à une réalisation en maîtrise d'ouvrage publique. Ce PPP permettra d'optimiser le projet. En ce qui concerne les plates-formes multimodales, si la réalisation des murs de quais et des terrassements fait partie du périmètre du PPP, l'aménagement des PFM, leur commercialisation et l'exploitation portuaire seront réalisés dans un cadre distinct dont les modalités font l'objet de discussions entre les co-financeurs du projet.

**M. Pierre-Yves BIET**, responsable du pôle développement à la mission Seine-Nord Europe de VNF, rappelle les enjeux du projet Seine-Nord Europe et son planning. Il évoque ensuite la question des plates-formes multimodales (PFM) et leurs modalités de développement. Il présente brièvement les quatre PFM, leurs objectifs et les critères définis en matière d'insertion environnementale. Il souligne ensuite les différents leviers d'investissement liés à la mise en place de ces PPP. Un travail en commun entre l'Etat, VNF et les acteurs territoriaux permettra de définir des objectifs de performance pour le développement des plates-formes.

Il conclut son exposé par une présentation pédagogique sur le contrat de partenariat public privé et ses avantages pour la réalisation de Seine-Nord Europe. Il explique notamment ce qu'est le programme fonctionnel, document essentiel de la procédure de contrat de partenariat. Ce programme définit les exigences de la personne publique en termes de performances à atteindre et d'exigences à respecter, tout en laissant les candidats libres de déterminer et proposer les solutions techniques. Il identifie les grandes caractéristiques du projet envisagé, synthétise les contraintes de l'opération identifiées dans les études préparatoires et commente les estimations résultant des études du maître d'ouvrage à ce stade pour les dessertes terrestres et les aménagements de réseaux divers. Il insiste sur l'intérêt de cette démarche de gouvernance territoriale pour construire le volet territorial de ce programme fonctionnel, mais au-delà pour faire émerger les grands axes des politiques publiques d'accompagnement du projet et donne un aperçu du déroulé et des délais des phases à venir.

*Voir présentation « PPT\_VNF\_5-09-08\_Processus PPP »*

**M. Philippe LAVOUÉ**, consultant auprès de l'association Seine-Nord Europe sur la question des PFM, présente de façon générique et pédagogique les acteurs associés à la création de PFM et leurs rôles dans les principales étapes de leur installation. Il détaille ensuite les quatre thématiques qui seront étudiées en ateliers de travail à travers une sélection de questions clés qui pourront guider les échanges entre les participants.

*Voir présentation « PPT\_AsoSNE\_2-09-08\_Démarche & objectifs »*

### **Interventions de la salle**

Deux interventions sont adressées à l'Etat et à la maîtrise d'ouvrage de VNF l'une pour s'interroger sur le délai de la procédure de PPP (2 ans), et l'autre sur les raisons de la sortie du périmètre du PPP des plates formes.

Sur le 1<sup>er</sup> point, VNF indique que compte tenu qu'aucun ouvrage de ce type n'a été réalisé en France depuis longtemps, il est nécessaire de demander aux candidats – sur certains aspects précis du projet – des études de conception détaillée qui demandent un temps de réalisation important et que par ailleurs le vaste champ du projet impliquait un temps pour le dialogue compétitif relativement long.

Sur le 2<sup>ème</sup> point, il est répondu par l'Etat que les Régions ont exprimé cette demande en espérant ainsi mieux maîtriser les enjeux de développement local, et que le ministre a souscrit à cette demande dans son arbitrage du début juillet. VNF précise que les enjeux des PFM (développement du trafic fluvial, contribution au financement du projet, développement territorial) demeurent intangibles quelles que soient leurs modalités de développement. Les modalités et les partenaires du développement des PFM restent à préciser entre l'Etat, VNF et les collectivités.

## Séquence de travail en ateliers (11h – 12h45)

Les participants se sont répartis en quatre groupes de travail.

## Restitution du travail en ateliers par les rapporteurs (14h30 – 16h30)

### Atelier 1 : Quelles relations entre les acteurs des territoires et les acteurs des PFM ?

*Animateur : Patrick JOOSEP – CCI d'Arras*

*Rapporteur : Patrick DEGUISE – Maire de Noyon*

Pour les membres du groupe de travail, il s'agit de créer une nouvelle dynamique territoriale liée au projet pour ne pas « voir les bateaux passer ». Il est question pour cela de développer de nouveaux espaces économiques et une gouvernance adaptée. Il est proposé la nomination d'un « Monsieur canal » au niveau d'Etat pour une durée d'au moins dix ans afin d'assurer une meilleure coordination et de disposer d'un interlocuteur dans la continuité.

Il conviendra d'anticiper les besoins en matière d'emploi et de mettre en place des cycles de formation adaptés. Une clause spécifique du futur contrat pourrait favoriser l'emploi local.

Les régions pourraient également faire valoir une compétence sur les ports fluviaux afin d'accompagner les projets. Il pourrait être créé une société d'aménagement pour chaque PFM et un comité de coordination pour veiller à la complémentarité des sites. Le devenir du canal du Nord est également évoqué avec l'entretien des ouvrages qui le concerne. Pour l'instant, peu de réponses ont été apportées sur cette question.

Il est souligné que l'attente des élus locaux sur les types d'industrie qui s'implanteront doit être prise en compte. Pour la réalisation de ces PFM, il conviendra de favoriser la norme de Haute Qualité Environnementale (HQE).

### Interventions et questions de la salle

- Quel type de structure doit être créé pour développer une PFM ?
  - o La société d'aménagement doit être considérée comme un outil. La vocation du canal est d'accueillir des convois de 4 000 tonnes. Un travail important sera à réaliser sur les questions de massification. (M. Michel PIGNOL)
  - o Ces enjeux de massification des trafics pour le transport fluvial sont soulignés qui peuvent s'opposer à la multiplication des plates formes et à la nécessité commerciale de multiplier la fréquence des dessertes. Par ailleurs il faut veiller à ne pas affaiblir la capacité de fluvialisation des flux sur les plates formes en laissant installer pour des raisons de rentabilité financière immédiate des entreprises qui ne seraient concernées que par le transport routier. Il faut enfin accepter de respecter la complémentarité des plates formes en acceptant devant ses quais le trafic de transit des autres. (M. Alain LEFEBVRE – Port Autonome du Centre et de l'Ouest en Belgique).
  - o Une fois la livraison de l'ouvrage réalisée, les collectivités ont vocation à intervenir. Une structure de type Syndicat mixte a vocation à être le réceptacle de l'argent public des collectivités. Il peut ensuite être fait appel à un outil d'aménagement sous forme de société qui peut être sélectionné à l'issue d'une procédure d'appel d'offres. (M. Bernard PACORY – Port de Lille / Delta 3).
  - o Un intervenant fait remarquer également que le nombre et l'emplacement des plates formes ne sont pas tirés du hasard et correspondent sûrement à des

résultats d'études réalisées sur le sujet par le maître d'ouvrage (→ cf. dossier d'enquête publique).

## **Atelier 2 : Quelles contributions des PFM au développement des territoires ?**

*Animateur : Dominique DUCROCQ – CCI de Péronne*

*Rapporteur : André SALOMÉ – Communauté de commune du pays neslois*

Les industries principalement concernées par les PFM ont été listées par les membres du groupe de travail :

- Cambrai / Arras / Marquion : produits de première transformation agro-alimentaire, logistique (Artois pôle), industrie du papier et de la colle.
- Péronne : industrie plutôt agroalimentaire et dominante logistique. Il est souligné que la PFM sera située au carrefour de l'A1 et de l'A29 et qu'il concerne la desserte d'Amiens et de Saint Quentin.
- Nesle / Languevoisin (20 % du trafic du canal du Nord) : Céréales, pondéreux et granulats pour Languevoisin, pôle agro ressource et conteneurs pour Nesle avec deux gros industriels et 1 MT de trafic en perspective. Un port privé de 40 ha sera créé sur la zone.
- Noyon : produits agricoles, pondéreux, BTP, sylviculture, fertilisants. L'importance d'une nouvelle offre logistique est illustrée par la situation de Jacob Delafon qui a évité une délocalisation en permettant au repreneur de recevoir par conteneurs sur l'ancien site industriel les produits fabriqués en Asie et reconditionnés à Noyon.

Les membres du groupe de travail ont souligné toute l'importance de donner la priorité aux industries et activités à fort volume, qui ont vocation à s'installer sur les PFM. Il faut privilégier les industries qui ont besoin de la voie d'eau, notamment les activités à faible valeur ajoutée sans ignorer la sensibilité aux ruptures de charge.

Les élus sont préoccupés par les questions d'emploi et de valeur ajoutée et doivent s'impliquer dans l'accueil et la fixation des populations sur place en confortant l'attractivité des territoires. Ces exigences nécessitent des moyens.

### **Interventions et questions de la salle**

- Si plusieurs sociétés d'aménagement sont créées, il conviendra de faire attention à la concurrence que cela pourrait engendrer. Un outil commun poserait moins de problème. Il faudra également prêter attention aux zones situées près des PFM car l'installation de ces dernières peut entraîner un développement économique sur des terrains voisins, et aux impacts de l'implantation dans les communes d'accueil sur l'existant.

Chaque PFM disposera de ses caractéristiques propres (amont, activités locales, accessibilité, logement...). L'investisseur choisira la PFM la plus compatible avec son projet. La complémentarité apparaît souvent naturellement : c'est le travail des structures qui vont commercialiser ces terrains. (M. Bernard FERRI – DIACT).

**M. Yann JOSSE**, consultant auprès de l'association Seine-Nord Europe pour sa communication, présente aux participants un projet de déplacement en Belgique. Il s'agit de découvrir le canal Albert en Belgique et le port d'Anvers, les infrastructures fluviales et portuaires les plus importantes d'Europe. Des rencontres prévues avec les gestionnaires du canal Albert et des élus locaux permettront d'appréhender les stratégies portuaires, la qualité de service et l'organisation des dessertes fluviales et ferroviaires.

Organisé par l'association Seine-Nord Europe, ce déplacement aura lieu le vendredi 26 septembre 2008, avec un minimum de 25 inscriptions. Coût du déplacement : environ 150 euros. Renseignements sur le site de l'association : [seine-nord-europe.asso.fr](http://seine-nord-europe.asso.fr)

*Voir présentation « PPT\_AsoSNE\_2-09-08\_Visite canal Albert »*

### **Atelier 3 : Quels nouveaux services sur les territoires ?**

*Animateur : François FERRIEUX – Conseil Général de l'Oise*

*Rapporteur : Philippe DOYEN – CCI de Péronne*

Les membres du groupe de travail ont souligné l'importance de l'adéquation entre PFM et bassin d'emploi et celui du travail en réseau. Il semble nécessaire de créer une cellule de coordination qui fonctionnera avant, pendant et après le chantier. Les infrastructures ferroviaires et routières associées aux PFM sont considérées comme capitales. (Pas d'infrastructures pas d'accueil d'entreprises, l'exemple de la voie ferrée Lille Marquion Arras financée par le région Nord pas de Calais est cité) Il sera important de véhiculer la même image pour toutes les PFM : la « Seine-Nord Valley ».

Il s'agira également d'anticiper des politiques fortes en matière d'habitat et de transport. Mais qui se charge du recensement des besoins et à quel moment faut il lancer ce recensement? Des transports collectifs à destination des PFM seront à mettre en place. Il sera également nécessaire de développer le covoiturage interentreprises et les Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE). Les services aux personnes devront être développés. Pour ce qui est de l'habitat, il sera nécessaire de réhabiliter le logement, ce qui constitue un vaste chantier. Les communes ne disposent pas toutes de cartes communales, les SCOT se mettent doucement en place. Il faut que les pays soient pilotes sur ces politiques.

En matière d'attractivité numérique, il est souligné que les couvertures haut-débit, voire très-très haut-débit (FTTH), sont très bonnes sur les territoires concernés. L'accessibilité aux grandes métropoles sera assurée via la gare TGV Haute-Picardie, vers laquelle des navettes seront à développer, et l'aéroport Albert-Picardie.

La priorité est désormais de créer l'identité de la « Seine-Nord Valley ».

### **Interventions et questions de la salle**

- Il convient d'élargir la réflexion sur l'emploi en privilégiant les structures existantes comme les maisons de l'emploi d'Amiens, Saint-Quentin et Compiègne sans avoir recours à la création de structures nouvelles, et de raisonner plus largement par rapport au tracé du futur canal sur la totalité du territoire de la Picardie.
  - o Des réunions de sensibilisation ont déjà eu lieu avec ces différentes structures. (M. Bernard FERRI – DIACT). Elles ont été associées au dispositif (M. Martial BELLON – Association SNE) notamment à l'occasion de la réunion du 1<sup>er</sup> juillet des organismes concernés par les questions de formation et d'emploi qui a réuni 45 personnes.
- Les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) sont des dispositifs entièrement subventionnés. Dans l'Oise, ils sont financés à 80 % par l'Etat et 20 % par le Conseil général. Les PDE sont parfaitement adaptés aux zones d'activités car la mutualisation des services de transport est plus facile à mettre en œuvre. Pour les futures PFM, covoiturage et services de transport à la demande semblent être des solutions à promouvoir et développer. On peut ainsi envisager de développer sur Internet des plates-formes de covoiturage à l'instar de ce qui existe pour l'Oise déjà sur [covoiturage-oise.fr](http://covoiturage-oise.fr) pour chaque PFM ou mieux organiser un seul site fédérateur. (M. François FERRIEUX – CG Oise)

#### **Atelier 4 : Vers une réflexion interrégionale : coordination ou compétition ?**

*Animateur : Bernard PACORY – Port de Lille*

*Rapporteur : Bernard LAUVERJAT – Cambrésis développement économique*

L'atelier a montré la volonté de respecter l'équilibre entre les régions et les différents niveaux de collectivités locales et la volonté d'élargir la vision commune de ce projet à un territoire plus large que les 105 km du tracé.

Les acteurs économiques du Benelux ont déjà une forte expérience du grand gabarit fluvial. Il s'agira de ne pas les laisser capter la majorité des trafics. Des études complémentaires semblent nécessaires sur les flux par PFM et région (sens, valeur ajoutée de chaque flux...).

Il est important de créer une structure de coordination commune aux quatre PFM en liaison avec les ports maritimes et fluviaux en intégrant parfois comme à Cambrai le 4<sup>ème</sup> mode de transport aérien. Certaines concurrences semblent inévitables.

Il conviendra d'associer à la réflexion sur les PFM et les territoires à proximité d'autres villes telles que Creil ou Saint-Quentin mais également de plus petites collectivités.

En ce qui concerne l'accessibilité des PFM, certaines ne disposent pas encore d'embranchement avec le transport ferroviaire. Un gros travail de lobbying est actuellement mené sur cette question.

Deux pistes de travail ont été soulignées : l'organisation des acteurs et la création/promotion du concept de « Seine-Nord Valley ».

<b>Table ronde conclusive (16h15 – 17h)</b>
---

Les participants à la table ronde de conclusion du séminaire ont souligné l'intérêt de ce type de rencontres. Le transport fluvial se porte bien en Europe, les investissements sont nombreux dans ce domaine. De nombreux aménagements sont en cours d'étude en Belgique (écluses à dédoubler, traversée de Tournai, mise à 2200 et 3000T...) pour se mettre au diapason du projet Seine Nord vers l'est de la Belgique.

L'importance de la gouvernance du projet est à nouveau soulignée, notamment pour ce qui est de la concurrence. Il ne faut exclure aucune collectivité à ce processus, les retombées –mais aussi les concurrences d'attractivité des territoires - des PFM se faisant jusqu'à 80 km à la ronde. Les élus locaux doivent être au plus près des décisions pour prendre en compte l'ensemble des impacts des plates formes sur la vie des territoires, sur la nécessité d'organiser les accès et les services de tous ordres aux emplois sur les plates formes (restauration, hôtellerie, crèche, emplois des cadres etc...), anticiper sur l'évolution des besoins des entreprises qui varient dans le temps, gérer la fiscalité. La multimodalité doit être plébiscitée, c'est tout l'intérêt du projet et des ces PFM, et cela répond aux impératifs de développement durable. Il est important de visiter des PFM pour bien envisager les services à développer en liaison avec celles-ci. Le rôle déterminant des Conseils régionaux qui interviennent dans leur champ de compétence est souligné, ainsi que le risque lié à la multiplication des outils de commercialisation des plates formes qui gagnent à ne pas être dispersés.

Un participant regrette le glissement de la date de mise en service du canal de 2013 à 2015, alors qu'une mise en service rapide permet de réduire le coût global du projet. Il souligne également la vigilance qui doit être apportée vis-à-vis du « Livre blanc » qui sera présenté à l'Etat.

Les participants qui pour la plupart n'ont pas une très grande expérience des questions fluviales cautionneront le travail de synthèse de l'association Seine-Nord Europe auquel sera annexé l'ensemble des contributions reçues. Le manque d'informations et d'éclaircissements de l'Etat sur le projet est regretté, ainsi que l'absence d'un réel interlocuteur.

Le besoin d'une réelle stratégie territoriale liée à Seine-Nord Europe est souligné d'autant que l'arrivée du canal et des plates formes ne peut constituer une réponse à toutes les difficultés des territoires. Ceux-ci doivent se saisir de la chance que constitue la période de 5 ans qui sépare de la mise en service de cette nouvelle infrastructure et qui peut permettre de l'anticiper au meilleur profit en affinant les stratégies de développement à mettre en place et en assurant les liaisons terrestres indispensables. La question de la gouvernance sur ce point est essentielle, Le séminaire a eu pour vertu de faire apparaître l'importance de la question de la gouvernance et de l'implication des collectivités locales de tout niveau sur le succès des plates formes. Il faut définir le lieu de concertation et de décision.

**M. Gabriel AUBERT, Sous-préfet de Noyon**, souligne en conclusion la qualité des travaux de la journée qui sous l'égide l'association Seine-Nord Europe ont pu être fructueux grâce à la participation public important et choisi. La richesse des échanges et l'intérêt des participants sont deux autres éléments notables.

Il remarque que le développement des PFM est abordé à travers des principes de complémentarité et de solidarité, plutôt qu'en des termes concurrentiels. Il convient de développer un intérêt commun sur cet espace Seine-Nord Europe.

Il est nécessaire de poursuivre et d'organiser une coopération souple et des échanges entre les différents acteurs. Certaines notions et analyses devront être affinées, telles que les concepts de PFM et de port intérieur qui semblent distincts, ou des investissements et des conditions de gestion.

Une idée lui semble particulièrement stimulante : celle d'un gestionnaire unique pour les quatre PFM. Mais cela est-il possible et envisageable ?

Sa conviction est que ces séminaires sont particulièrement utiles et il salue pour cela le travail réalisé par l'association Seine-Nord Europe.

#### **Rappel des principales dates liées à la thématique « Plates-formes multimodales »**

Visite du canal Albert et du port d'Anvers : le vendredi 26 septembre 2008

Prochain séminaire de travail : à Cambrai (*date et lieu à préciser*)

Date limite de remise des contributions des territoires : le lundi 15 décembre 2008

Réunion collective de synthèse : à Nesle (date à préciser)

*Retrouvez toutes les informations sur : [seine-nord-europe.asso.fr](http://seine-nord-europe.asso.fr)*