



SYNTHESE

SEMINAIRE « PLATES-FORMES MULTIMODALES » DU 21 NOVEMBRE 2008 A CAMBRAI

Ce séminaire 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 parapublics, des associations et des fédérations professionnelles, aux représentants des services de l'Etat. Ces séminaires et les contributions écrites demandées aux acteurs territoriaux serviront de base à la rédaction d'un « Livre Blanc » qui sera transmis au Préfet coordonnateur du projet.

Séquence d'introduction (9h30 – 11h)

François-Xavier VILLAIN, Député-Maire de Cambrai, rappelle que le Cambrésis a toujours soutenu le projet Seine-Nord Europe. Il se réjouit aujourd'hui de l'accélération de ce dossier ces dernières années. Il souligne la détermination du Cambrésis qui s'est mis en ordre de bataille pour générer de nouvelles activités et créer de l'emploi sur un territoire durement touché par le chômage. La réalisation de Seine-Nord Europe et notamment de la plate-forme multimodale (PFM) de Marquion-Cambrai est un espoir économique pour l'ensemble du territoire et permet d'envisager l'avenir avec enthousiasme et sérénité. Il est désormais important que les acteurs des territoires soient de véritables acteurs de ce projet. En conclusion, il remercie l'association Seine-Nord Europe pour le travail réalisé et sa volonté d'associer l'ensemble des acteurs à ce dispositif, en choisissant un nouveau site pour chaque séminaire.

Jacques LEGENDRE, Sénateur et Président de la Communauté d'agglomération de Cambrai, fait part de sa satisfaction à voir cette réunion sur le canal Seine-Nord Europe organisée à Cambrai, après la DUP alors que ce projet Seine-Nord Europe aura marqué toute sa vie politique depuis 1973. Un long parcours a été réalisé depuis. Avec les Sénateurs Jean-Paul DELEVOYE et Philippe MARINI, il a été à l'origine de la création de l'association Seine-Nord Europe. Le canal est une chance extraordinaire. Mais il ne suffit pas de percer un canal, il faut réfléchir à ses retombées économiques, et notamment à la création des PFM qui constituent un levier évident de développement. Débattre aujourd'hui de ces PFM à Cambrai est une satisfaction et constitue une motivation : il faut que les territoires concourent à ce projet. Seine-Nord Europe participera à la relance de l'activité économique.

Table ronde introductive (9h45 – 10h30)

Alain ROUSSEAU, Sous-Préfet de Cambrai, souhaite à travers son intervention répondre à quelques questions clés.

A quoi servent ces séminaires ? Ils ont pour objet de faire émerger une expression collective des territoires sur ce grand projet. Jusqu'ici, ce sont plutôt l'Etat, et son bras armé VNF, ainsi que les grandes collectivités qui se sont exprimés sur ce projet. Il est désormais important de laisser la parole aux communes, aux acteurs socio-économiques...

Pourquoi avoir recours à l'association Seine-Nord Europe ? Ce processus de structuration de l'expression des territoires nécessite un travail d'organisation, de recueil des avis et de synthèse : c'est le sens de la mission confiée à l'association par le Préfet coordonnateur.

Comment maximiser les retombées économiques ? Il faut éviter l'effet tunnel. L'enjeu est de s'impliquer au niveau territorial afin de faire bénéficier les territoires du projet et d'en tirer le meilleur parti.

Pourquoi maximiser ces retombées ? Pour l'Etat et VNF, c'est un moyen d'améliorer les recettes tirées de l'exploitation du canal qui sont au cœur du plan de financement. Il faut aussi s'assurer de la bonne répartition sur les territoires de ces retombées et envisager une approche où l'on joue la complémentarité et non la concurrence. On est désormais à un moment clé de la vie du projet, après sa DUP. Le choix a été fait de sortir l'aménagement et l'exploitation des PFM du PPP mais le mode de gestion est à organiser. Par ailleurs, sur le terrain, les premiers sondages archéologiques ont commencé.

Les grandes collectivités se préparent en liaison avec l'Etat et le Maître d'ouvrage à la phase qui débute. Pour l'échelon infra-département, cela semble plus délicat. Il faut donc aller de l'avant en matière d'organisation. Les territoires doivent être accompagnés en la matière afin d'être plus réactifs. Il est nécessaire de créer un lieu pour qu'émerge une pensée collective sur le sujet et être mieux écouté des grands partenaires.

Si l'on ne prenait pas cette voie en effet, le projet se ferait sans que les retombées soient maximisées. Les territoires ne seraient pas de vrais partenaires. Un nouvel événement est également à prendre en compte : la fermeture de la base aérienne située toute proche de la future PFM de Cambrai-Marquion. D'autres zones d'activité sont en projet près de l'autoroute. Il s'agit donc d'élargir la réflexion sur le devenir de plus de 1000 hectares. C'est une dimension sur laquelle les territoires ont rarement l'occasion de raisonner.

Jeannine MARQUAILLE, Vice-Présidente du Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais, rappelle la forte implication de la région sur le projet Seine-Nord Europe et félicite l'association SNE pour le travail mené. La région est convaincue du rôle majeur du canal Seine-Nord Europe et s'engagera financièrement.

Aujourd'hui, après la DUP, il est important que la concertation puisse avancer et que l'ensemble des enjeux des territoires soit pris en compte. La mission confiée à l'association est délicate : il s'agit de structurer les attentes des territoires et de les formaliser.

Elle souligne la vertu du temps que l'on prendra pour organiser cette concertation et pour insuffler la matière grise nécessaire. Ce séminaire est une première étape dans la mobilisation des territoires. Elle donnera au maître d'ouvrage une nouvelle visibilité sur les attentes des territoires. Mais cette vision devra mûrir en liaison avec les professionnels et les logisticiens. Dans cette perspective, ne faut-il pas mettre en place un projet de co-construction des PFM ? Ces PFM ont été sorties du périmètre du PPP ; cela permettra de donner du temps à la réflexion et à une réalisation commune.

En ce qui concerne les enjeux, il est important de pouvoir dire à chaque territoire ce que va lui apporter ce projet. Il est également nécessaire de favoriser autant que possible les entreprises qui ont besoin de massifier leur transport de marchandises (voie d'eau et fer).

Ces futures PFM devront être réellement multimodales. Il faudra ouvrir ces PFM aux entreprises régionales et se mettre au service des filières économiques locales pour développer

les PFM. Un développement agressif et non régulé de ces zones d'activité pourrait être nocif pour le système logistique régional. Il faut éviter une concurrence non régulée au sein du territoire régional et encourager une complémentarité avec les réalisations régionales. La conjoncture sera difficile. C'est pourquoi il faudra prendre les précautions nécessaires pour que ce projet soit créateur d'emplois.

La question de la gouvernance est sous-jacente. Elle doit reposer sur la confiance et la transparence quelle que soit la forme choisie : syndicat mixte, société d'économie mixte... les collectivités locales devront y trouver leur place, tout en garantissant l'efficacité des processus de décision. Les hypothèses de l'Etat et les données qui ont permis des simulations doivent être communiquées aux collectivités afin d'enrichir la concertation et de permettre aux collectivités de mieux élaborer leur réflexion. Sur la base de ces éléments, il est possible d'envisager une prospérité collective et d'être des partenaires solides.

Jean-Raymond LE MOINE, excuse tout d'abord le Président Philippe MARINI et le Vice-Président Jean-François DALAISE. Il rappelle tout l'intérêt de ces séminaires de travail dans la perspective de la réalisation du Livre Blanc des acteurs territoriaux qui rassemblera les attentes des territoires qui pourront devenir prescriptives pour le maître d'ouvrage, mais également leur vision, leur ambition et leurs propositions relatives aux opportunités que représente cette nouvelle liaison fluviale. La synthèse des contributions de ce Livre Blanc sera validée lors d'un dernier séminaire prévu à Nesle. Il souligne également la nécessité de créer une interface entre l'économie du canal et celle des territoires et rappelle que 17 zones de contact entre le canal et les territoires sont déjà prévues (plates-formes, quais de transbordement, équipements d'accueil pour la plaisance).

Il liste rapidement les principaux enjeux soulevés lors du premier séminaire consacré à la thématique des PFM.

- Coordonner les territoires
- Faire la promotion du concept de « Seine-Nord Valley »
- Clarifier la gouvernance du projet
- Prévoir les services associés aux PFM
- Anticiper les besoins en emploi et susciter les formations adéquates
- Anticiper les besoins en matière de transports en commun
- Réserver en priorité les PFM aux entreprises ayant des tonnages adaptés à la voie d'eau

Pour conclure, il rappelle que l'association entend achever, avec « sérieux et humilité » comme l'a souligné au dernier séminaire Jean-François DALAISE, cette première phase de séminaires territoriaux à travers la réalisation du Livre Blanc.

Nicolas BOUR, Directeur de la mission Seine-Nord Europe, souligne l'accélération qu'a connue le calendrier du projet depuis le premier séminaire de Noyon du 2 septembre 2008. La DUP est intervenue le 12 septembre 2008. L'inscription de la réalisation de Seine-Nord Europe en PPP a été inscrite dans le projet de loi de programme du Grenelle de l'environnement, dont on peut se satisfaire de l'adoption à la quasi-unanimité. Les protocoles d'accord avec les régions sont en cours de finalisation. Les régions Picardie, Nord-Pas de Calais et Ile-de-France ont voté le principe de leur soutien au projet qui se matérialisera par la signature avec l'Etat et VNF d'un protocole d'intention.

Sur le terrain, l'INRAP mène actuellement les premiers sondages archéologiques (c'est le cas sur le terrain de la future PFM de Cambrai-Marquion).

Il rappelle l'importance des contributions des territoires sur le thème des PFM. L'association a d'ailleurs déjà reçu les premières contributions. Il partage avec Jeannine MARQUAILLE la nécessité de donner du temps au temps. Les enjeux sont si importants qu'il faut, selon lui, prendre le temps de construire ensemble ce projet. La volonté du Ministre d'Etat de sortir les PFM du PPP correspond à cette nécessité de prendre le temps de la réflexion.

Il rappelle ensuite les objectifs des PFM (*voir présentation PowerPoint*). Ces 4 PFM seront développées dans un cadre distinct du PPP en associant l'Etat, les collectivités territoriales concernées et les partenaires privés. Plusieurs principes sont à ce stade proposés par VNF (*voir présentation PowerPoint*).

Le calendrier de mise en œuvre montre que 30 mois seront consacrés à la création de cette structure d'aménagement, ce qui permettra de mûrir la réflexion concernant les contours de cette structure mais également de pré-commercialiser les PFM. Cette étape sera essentielle pour garantir de premiers engagements d'implantations au moment de la signature du contrat de partenariat en 2011.

Voir présentation « PPT_VNF_Seminaire PFM_Cambrai »

Stéphane DEMILLY, Député de la Somme, souhaite intervenir, en tant que Président du groupe d'études sur les biocarburants à l'Assemblée Nationale, pour présenter un exemple de l'impact déjà visible de Seine-Nord Europe. Il a rencontré de nombreux acteurs des agro-ressources. Ces derniers ont renforcé sa conviction que le futur canal va améliorer la compétitivité du secteur dans son ensemble grâce à de meilleures conditions d'approvisionnement et de desserte. Il rappelle qu'en 2020, ce trafic devrait représenter 2,2 millions de tonnes contre 0,5 million de tonnes chargées en 2003 sur le canal du Nord.

Pour illustrer ce propos, le Député prend l'exemple de la société Kogeban qui a été autorisée à exploiter une installation de production d'électricité à partir de turbo-alternateur, utilisant de la biomasse, dans la commune de Nesle. La production de cette installation sera équivalente à la consommation énergétique d'une ville de 50 000 habitants. Pour construire ce projet, il était nécessaire de pouvoir s'appuyer sur une infrastructure de stockage et d'accès. Ce projet n'aurait certainement pas vu le jour dans les mêmes conditions sans la perspective de l'ouverture de Seine-Nord Europe. Ce projet représente 35 emplois et directs et pérennes, sans compter les bénéficiaires indirects.

Au-delà de cet exemple, le Député insiste sur l'intérêt du futur canal SNE pour l'agro-industrie des régions desservies, et notamment pour l'entreprise Syral de Mesnil-Saint-Nicaise qui est la plus grosse amidonnerie-glucoserie du groupe Téréos (numéro 3 européen). Les prochaines unités de production de biocarburant trouveront un intérêt fort à s'installer près du futur grand canal.

Intervention du Port de Dunkerque (10h30 – 11h)

Pierre JOLY, Directeur commercial de Dunkerque Port, souligne que le port autonome de Dunkerque est désormais devenu, dans le cadre de la réforme portuaire, le Grand Port Maritime de Dunkerque, avec Dunkerque Port comme nom commercial. L'activité du port de Dunkerque est passée en dix ans de 36 à 57 millions de tonnes de 1997 à 2007, en raison notamment de la forte croissance du trafic de conteneurs.

Trois événements importants illustrent ce phénomène : la création de nouvelles lignes conteneurs CMA-CGM et MAERSK et l'équipement des terminaux à conteneurs (portiques...).

Ces deux lignes se sont accompagnées du démarrage des services fluviaux privés opérés par River Shuttle Containers, filiale de CMA-CGM, et MARFRET. Il souligne que, dès que la voie d'eau sera étendue grâce à SNE, elle sera davantage utilisée pour la desserte de l'hinterland. Il cite en exemple la croissance qu'a connue le trafic fluvial entre Dunkerque et la Wallonie après l'ouverture de Strépy.

Les trafics assurés par les modes massifiés (voie d'eau et fer) correspondant à 60 % des trafics du port de Dunkerque, un ratio inégalé en France et même supérieur à certains ports du nord de l'Europe.

La volonté de développer le trafic fluvial à Dunkerque a été actée par la signature d'un contrat de progrès en février 2005. Un comité de pilotage a été ensuite mis en place. Des rencontres régulières sont organisées pour le suivi des mesures à déployer. Ainsi, un nouveau portique de chargement d'acier sur les barges a été financé, mais également un nouvel engin de chargement des céréales. Le port souhaite également créer un appontement fluvial sur le port Ouest afin de charger les barges fluviales dans de meilleures conditions (investissement : 15 millions d'euros pour une mise en service dans 2 ans).

Il rappelle que le port de Dunkerque est handicapé par un tirant d'air sur le canal Dunkerque-Escaut qui sera limité à 5,25 m. C'est pourquoi le port réfléchit à la construction d'un porte-conteneur fluvial spécifique capable de transporter près de 200 conteneurs dans les conditions actuelles de navigabilité offertes par le gabarit des ponts et des écluses.

Les PFM constituent une réelle opportunité pour le port de Dunkerque. Il ne faut pas raisonner que sur les conteneurs : ces PFM devront être ouvertes et polyvalentes (produits métallurgiques, biocarburants, produits agricoles...). Il faudra veiller à la fluidité des échanges avec les ports maritimes afin d'accompagner, en matière de démarches douanières, les conteneurs vers les PFM, réduisant ainsi les coûts et les formalités pour les clients. Comme l'autorise désormais le statut des ports, le port de Dunkerque envisage de prendre des participations dans les PFM et de participer à leur exploitation. Pour Pierre JOLY, « nous rentrons maintenant dans le vif du sujet ».

Voir « Powerpoint_Port de Dunkerque_Séminaire PFM_Cambrai_21 nov 2008 »

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

Avant que les participants ne se répartissent en quatre groupes de travail, les grands témoins de chaque groupe de travail sont invités à présenter leur intervention.

Atelier 1 : « Quelles relations entre un port fluvial et le territoire ? »

Jean-Louis JEROME, Directeur Général du Port Autonome de Strasbourg, évoquera les sujets suivants : comment se développe une PFM comme Strasbourg (1000 h) et les problématiques associées ? Comment accueillir les entreprises ?

Atelier 2 : « Quelles attentes des industriels sur une PFM ? »

Gérard PERRIN, Directeur Général de TMF Operating, abordera les questions de pertinence des modes de transport, les besoins des chargeurs et la question de l'intermodalité.

Atelier 3 : « Quels enjeux pour la logistique ? Seine-Nord Europe : quelle coopération dans le cadre de Seine-Escaut ? »

Jean-Claude BOSSEZ, Président de l'association AFIOLOG (une centaine de membres), présentera la filière logistique, les concepts de plateformisation et de tertiarisation. Il expliquera en quoi la logistique moderne est une réelle industrie.

Walter SCHOCH, Président du de « Logistique Seine-Normandie » (300 membres), rappelle les la mission de ses 2 deux sa structures : porter le pôle de compétitivité dédié aux questions de R & D en matière de logistique et la filière logistique en Région. Il souligne que si la Normandie a été, un temps, en retrait par rapport au projet Seine-Nord Europe, elle a décidé désormais de s'approprier ce projet. Les grands ports normands sont également bien décidés à devenir des acteurs de Seine-Nord Europe.

Atelier 1 : Quelles relations entre un port fluvial et le territoire ?

Grand témoin : Jean-Louis JEROME, Directeur Général du Port Autonome de Strasbourg

Rapporteur : Gilles RICKEBUSCH, Directeur des transports du Conseil régional du Nord-Pas de Calais

Le rapporteur rappelle tout d'abord les similitudes entre le port de Strasbourg et les futures PFM du canal Seine-Nord Europe. Il insiste sur la nécessité de construire une dynamique propre dans les relations entre les territoires et le port. Le système portuaire ne doit pas être dépendant de la seule façade fluviale, mais diversifier les relations avec les territoires, même distants.

Afin de renforcer l'influence régionale du port de Strasbourg dans un hinterland de 150 km et de valoriser au mieux les investissements publics, une fédération régionale des PFM le long du Rhin est envisagée. La mise en réseau des différents sites d'implantation constitue un atout si ces implantations atteignent une taille critique. L'importance d'une desserte par des opérateurs ferroviaires de proximité est également soulignée. L'accompagnement des actions de formation avec l'aide des collectivités territoriales est aussi cité.

En matière de gouvernance, on note une implication croissante des Conseils Régionaux et Généraux. C'est une évolution par rapport au mode de gestion initial qui n'impliquait que des représentants de la ville de Strasbourg et de l'Etat. L'autre spécificité réside dans la représentation croisée des administrateurs avec le port voisin allemand de Kehl. Certaines options sont déterminantes: faut-il un espace à conteneurs qui nécessite de réserver des terrains (le chiffre de 150 000 à 200 000 EVP est cité comme seuil de rentabilité) ? Quelles seront les possibilités de desserte ferroviaire ? Quelles sont les parcelles à disposition ? Sont-elles de taille suffisante ? Il s'agit en effet de pouvoir accompagner la dynamique d'implantation dans la durée.

Il convient de mettre en place un système incitatif d'implantation sans opposition entre fer et voie d'eau. Des incitations financières sont nécessaires pour favoriser les entreprises utilisatrices de la voie d'eau Une autre voie consiste à gérer via un portage foncier une réserve de qualité pour les implantations garantissant l'usage des différents modes.

Afin de soutenir la dynamique d'implantation, il est important de travailler avec les agences de développement local et les différents relais territoriaux. La qualité des services apportés sur la PFM est essentielle, notamment pour les transporteurs routiers.

Interventions et questions de la salle

- Gustave HERBO (MNLE de la Sensée) s'interroge sur le calendrier de raccordement à la voie ferrée de la PFM de Marquion. Ne faut-il pas préparer et anticiper ces travaux de raccordement ?
 - o Il y a plusieurs opportunités qui se conjuguent sur la PFM de Marquion, comme le soulignait Jeannine MARQUAILLE. Il faut que les acteurs territoriaux s'expriment sur ces enjeux. Le processus de concertation mis en place par l'Etat vise à recenser ces besoins. Les réponses seront ensuite apportées dans le cadre de la discussion sur le partenariat public privé. (Gilles RICKEBUSCH)
- Concernant le seuil de rentabilité évoqué pour le trafic de conteneurs, Didier DEPIERRE (Port Autonome de Paris) avance d'autres chiffres : 10 000 à 15 000 EVP pour une zone de 5 hectares, 30 000 à 50 000 EVP pour une dizaine d'hectares.
- Pierre-Yves BIET (VNF) ajoute que les chiffres de Jean-Louis JEROME s'entendent vraisemblablement tous modes confondus. Il souligne que les opérateurs mondiaux des terminaux maritimes – qui sont des acteurs qu'il faut viser pour les PFM de SNE

par leur capacité à développer le trafic et qui ont tendance à rechercher une concentration de leurs trafics - recherchent plutôt des emplacements dans des ports intérieurs pour des trafics équivalents effectivement à 100 000 ou 150 000 EVP, dans une logique de « port avancé » dans l'hinterland des ports maritimes.

Atelier 2 : Quelles attentes des industriels sur une PFM ?

Grand témoin : Gérard PERRIN, Directeur Général de TMF Operating

Rapporteur : Carole OZENNE, directeur du Syndicat Mixte de la plate-forme multimodale de Longueil-Sainte-Marie (Oise)

En introduction, il est rappelé que s'il existe un « marché certain » pour le fluvial, un « marché encore inconnu » reste à découvrir. Les territoires devront être patients : ils profiteront dans un premier temps des marchés matures et devront accompagner la montée en puissance du marché inconnu. Pour ce faire, des efforts de communication et de promotion des PFM seront à mettre en œuvre.

Les industriels seront attirés grâce aux avantages et à la pertinence du mode fluvial pour leurs flux. Le premier critère de choix reste le coût, puis l'environnement et les services qui seront proposés (bassin d'emploi, adaptabilité du bassin d'emploi, solutions de stockage intermédiaires...). Pour que les PFM soient attractives, la multimodalité doit être réelle : trimodalité ou quadrimodalité. Afin de mettre en place les conditions d'aménagement requises, les territoires devront nécessairement s'organiser. Carole OZENNE souligne qu'un débat a eu lieu sur la possible quadrimodalité de la PFM de Cambrai-Marquion avec la proximité de la base aérienne. Ce débat pointe une opportunité de reconversion pour la base aérienne. Pour autant, avant toute décision, ce débat doit avancer en collaboration entre les pouvoirs publics et les élus locaux pour que la pertinence du mode aérien dans le cadre de la PFM soit mise en regard des nuisances.

Les industriels choisissent un mode de transport ou la multimodalité en raison de sa pertinence. Or du transport routier, dont les caractéristiques sont connues, le ferroviaire n'est économique intéressant qu'à partir de 700 km, alors que le transport fluvial s'avère parfois pertinent sur des trajets très courts. Cet avantage du fluvial peut être contrebalancé par des coûts de pré et post-acheminement élevés. Cette notion sera à étudier.

Les questions de proximité seront donc essentielles : un rayon de 20 km autour de la PFM semble être l'échelle de pertinence pour définir la zone d'influence cible ou prioritaire.

Il convient peut-être de songer à la spécialisation de certaines PFM : vrac, granulats, déchets, produits agricoles... Cela aura des conséquences sur la politique d'aménagement de ces PFM (mode de desserte, capacités de stockage...) et leurs éventuels impacts. Il est donc nécessaire que les collectivités territoriales anticipent ces impacts afin de réduire, dès la conception, les éventuelles nuisances associées.

En matière de produits et services à mettre en œuvre, il est indispensable de mieux faire connaître les atouts du mode fluvial et les avantages du futur canal Seine-Nord Europe et de réserver les terrains adéquats. Dans cette perspective, certaines études de marché seront à coordonner entre les territoires.

Ateliers 3 : Quels enjeux pour la logistique ? Seine-Nord Europe : quelle coopération dans le cadre de Seine-Escaut ?

Grands témoins : Jean-Claude BOSSEZ, Président de l'association AFILOG et Walter SCHOCH, Président de « Logistique Seine-Normandie »

Rapporteur : Guy JOIGNAUX, directeur délégué INRETS à Lille

L'activité logistique est constituée à 60 % de contenu serviciel contre 40 % d'activités productives (manutention, finition manufacturière...). Une vingtaine de métiers est impliquée dans les activités logistiques. Le coût logistique est un élément du coût total d'un produit : dans certains cas, il atteint 30 % de ce coût total. Le maillon logistique est donc important dans la chaîne de valeur du produit. Le marché de la logistique représente 1,7 million d'emplois en France et devrait croître de 800 000 emplois d'ici 2015. Le chiffre d'affaires du marché logistique en France est de 100 milliards d'euros. En Allemagne, il atteint 200 milliards d'euros.

Le Nord-Picardie dispose de nombreuses qualités pour le marché logistique : région située au cœur de la densité européenne, elle se trouve également à la croisée d'un certain nombre de flux.

Le marché tend à s'orienter vers un modèle de bâtiments de 20 à 25 000 m² intégrés dans un parc industriel de 200 000 m². Une logistique de proximité doit être associée à chaque PFM. Un certain nombre de services à destination des salariés des PFM devront être proposés (services aux personnes...) mais également à d'autres acteurs comme les transporteurs routiers... Les collectivités territoriales devront répondre présentes pour la mise en œuvre de ces services.

Il est souligné que de nombreux produits sont déchargés sur les PFM sans être finis à 100 %, ce qui nécessite d'y prévoir des activités de finition. Ce phénomène est en croissance. L'équipement en matière de technologies d'information et de communication (TIC) est également un élément important de la compétitivité des PFM. Ce recours aux TIC est un élément central des travaux menés par les pôles de compétitivité Novalog et I-trans. Certaines contraintes réglementaires ont été citées comme étant parfois un frein au développement.

Environ 15 % du marché de l'implantation industrielle est constitué d'industries voisines qui opèrent dans des conditions obsolètes (services, sécurité, réglementation...). Pour ces industries, la création des PFM adossées à Seine-Nord Europe constituera une réelle opportunité de réimplantation dans des conditions optimales.

En ce qui concerne la gouvernance de ces PFM, deux niveaux peuvent être envisagés : un premier niveau de gouvernance consacré à l'aménagement auquel les collectivités territoriales seront étroitement associés, et un second niveau dédié à l'exploitation.

Interventions et questions de la salle

- Pierre-Yves BIET (VNF) souligne l'importance de nouer dès maintenant des contacts avec les futurs chargeurs afin d'anticiper leurs besoins et de les prendre en compte dans la définition des stratégies d'aménagement.
- En ce qui concerne les ratios de création d'emplois, Guy JOIGNAUX évoque les chiffres avancés en atelier de travail : de 10 à 15 emplois pour 1000 m² de bâti ou 5 à 10 emplois à l'hectare.
- Bernard FERRY (DIACT) rappelle que la DIACT considère généralement le chiffre de 15 à 20 emplois à l'hectare
- Carole OZENNE (SM de la PFM de Longueil-Sainte-Marie) souligne qu'il est important de ne pas raisonner seulement en emplois directs : la réduction des coûts offerte par une PFM permet souvent de maintenir au niveau territorial de la production et des emplois associés. Concernant la PFM de Longueil-Sainte-Marie, les chiffres sont en cours de réactualisation.
- Charles POUPLIN (CG Oise) rappelle que cette PFM de Longueil-Sainte-Marie représentera 300 m de quais. Un embranchement fer et des travaux routiers sont prévus. Elle devrait traiter un trafic de 25 000 conteneurs deux ans après sa mise en service, plus de 75 000 EVP après l'ouverture du canal SNE.

Table ronde conclusive (15h45 – 16h30)

Charles POUPLIN, Conseiller Général d'Estrées Saint Denis (Oise), retient des ateliers plusieurs mots clés qui l'ont interpellé : gouvernance dans l'atelier 1, mobilisation des acteurs des PFM dans l'atelier 2, rôle des services à apporter sur les PFM dans l'atelier 3.

Pour Longueil-Sainte-Marie, il a semblé essentiel au Conseil Général de bien réfléchir à la desserte ferroviaire mais également à la structure routière qui semble à conforter. Il faut effectivement prévoir la réception des produits mais aussi leur éclatement.

Il sera sans doute opportun dans l'avenir de mutualiser la gestion des PFM de Longueil-Sainte-Marie et celle de Noyon. Pour cette dernière des interrogations concernant son emplacement demeurent. Une politique de communication forte devra être mise en œuvre pour faire la promotion des PFM. Les territoires devront être aidés dans cette perspective.

Julien OLIVIER, Conseiller Général de Marquion (Pas-de-Calais), rappelle qu'une première réunion avait concerné les acteurs de Cambrai-Marquion en début d'année. Le syndicat mixte Marquion-Osartis a été missionné pour mener une pré-étude. Des premières réunions ont eu lieu avec les territoires les plus proches. Ce processus sera ensuite élargi à Cambrai et Arras car cette PFM est située aux confins du Pas-de-Calais et adossé au Cambrésis.

Sur le financement, qui n'est pas le sujet du jour, il faut souligner que le Conseil Général prendra toute sa place pour accompagner ce projet, notamment dans l'aménagement des accès routiers. La fermeture de la base aérienne, située à quelques centaines de mètres de la future PFM, doit être, après la mauvaise nouvelle de sa fermeture, considérée comme une opportunité, même si les questions de nuisance aérienne soulèvent quelques inquiétudes parmi les riverains.

Charles POUPLIN précise, quant au principe d'une promotion inter-territoriale commune du projet, que l'échange et la mutualisation des travaux seront nécessaires, notamment dans la perspective d'une spécialisation des futures PFM de Seine-Nord Europe.

Julien OLIVIER estime qu'une telle promotion irait dans le bon sens. En matière de gouvernance, il conviendra de convenir d'un mode de partage entre VNF, les collectivités territoriales et les acteurs économiques du territoire.

M. Nicolas BOUR souligne que des premières esquisses du mode de gouvernance des PFM ont été présentées au dernier Comité territorial et encore ce matin. Il distingue l'aménagement, et l'exploitation de ces PFM. Les 30 mois jusqu'à la signature du contrat de PPP permettront, en parallèle, de structurer la gouvernance et de pré-commercialiser les emplacements sur les PFM. Il rappelle que dans le plan de financement du projet, certaines garanties mises en place pour rembourser l'investissement du PPPiste s'appuient sur des trafics liés au PFM. C'est pourquoi il faut au plus vite signer des contrats de long terme.

Alain ROUSSEAU, Sous-Préfet de Cambrai, livre en conclusion quelques réflexions, à l'issue de cette journée de travail. Il remercie d'abord l'association Seine-Nord Europe pour le travail réalisé, les participants à cette journée et plus particulièrement les intervenants. La logistique est un secteur économique considérable, en pleine évolution, et créateur d'emplois directs et indirects. Ce métier se complexifie.

Le développement d'une PFM ne se conçoit que dans un contexte de massification. On doit réfléchir aux conditions de la trimodalité ou de la quadrimodalité avec des partenaires de niveau international. Il s'agit ainsi de bien comprendre le langage des logisticiens et d'accompagner les collectivités territoriales dans leurs relations avec ces futurs acteurs des

PFM. Les collectivités ont un rôle majeur à jouer pour créer un environnement propice à l'implantation de nouvelles entreprises et à l'installation de leurs employés.

Il rappelle que Jean-Louis JEROME a évoqué les contraintes d'insertion dans les zones urbaines. Avec Seine-Nord Europe, s'agissant d'un nouvel aménagement, la localisation des PFM a été choisie de manière à faciliter leur développement. Quant au chiffre de 15 % d'entreprises qui nécessiteraient de se réimplanter compte tenu des conditions obsolètes de leurs sites actuels, il estime qu'il s'agit là d'une cible privilégiée pour les futures PFM.

En matière de coordination, de complémentarité et de synergie, il lui semble essentiel que les territoires concernés par une même PFM se regroupent mais également qu'un dialogue s'instaure entre les 4 futures PFM.

Il encourage maintenant les territoires à prendre la plume afin de fixer leurs idées et leurs attentes qui seront consignées dans le Livre Blanc des acteurs territoriaux.

Martial BELLON, consultant auprès de l'association Seine-Nord Europe, rappelle que les contributions écrites des territoires sont attendues pour le 15 décembre 2008. Le format proposé est de trois à quatre pages. La réunion de présentation de ce « Livre Blanc » se tiendra à Nesle, les 15 ou 22 janvier 2009.

A cet effet une note méthodologique sera transmise à l'ensemble des participants. Un courrier officiel d'appel à contribution sera de nouveau transmis à l'ensemble des collectivités concernées.

Voir présentation « PPT_Aso SNE_Seminaire PFM_Cambrai »

Rappel du prochain séminaire lié à la thématique « Plates-formes multimodales »

Réunion collective de synthèse : le **15 ou le 22 janvier 2009 à Nesle**

Retrouvez toutes les informations sur : www.seine-nord-europe.asso.fr