

# Livre Blanc des acteurs territoriaux

# Introduction

Par courrier du 24 janvier 2008, M. le Préfet de la Région Picardie, Préfet coordonnateur du projet, a proposé à l'Association Seine Nord Europe de piloter une mission de coordination et de fédération portant sur l'expression des acteurs territoriaux concernés par le projet de canal à grand gabarit, dans un premier temps sur les enjeux liés aux plates-formes multimodales et au tourisme. Le 4 février 2008, nous avons eu le plaisir de confirmer notre accord pour participer à l'accompagnement de ce grand projet, pour lequel notre association s'est largement investie depuis 1995, et cette mission a été officialisée lors du comité consultatif du 7 février 2008 devant l'ensemble des partenaires du projet.

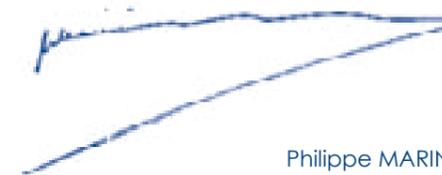
Près de 200 représentants des territoires du Nord/Pas-de-Calais, de la Picardie et de l'Ile-de-France ont régulièrement participé aux travaux conduits en 2008, sur les thématiques des plates-formes multimodales et du tourisme, au cours desquels différents experts sont intervenus pour enrichir la réflexion des territoires. Ces réflexions et ces propositions ont été formalisées sous la forme de contributions écrites que l'Association a réunies pour constituer le présent Livre Blanc qui retrace le déroulé de cette mission et reprend, dans une synthèse générale, l'ensemble de ses apports.

Les 56 contributions jointes ont été signées par 67 institutions : collectivités territoriales, instances socio-économiques et associations, ce que nous analysons comme un grand succès dans l'appropriation du projet par les territoires concernés.. Nous relevons la grande qualité des contributions qui portent sur les attentes des acteurs pour accompagner un projet qui transformera durablement leurs territoires mais aussi sur les projets qu'ils souhaitent que le maître d'ouvrage mette en œuvre ou qu'ils proposent de réaliser eux-mêmes.

A cet égard, nous attirons votre attention sur trois tendances lourdes que nous avons identifiées en analysant ces contributions :

- les acteurs sont très attentifs à la prise en compte et à la valorisation de l'existant. Ils souhaitent que les projets qui seront mis en œuvre, dans le cadre de la réalisation du canal Seine Nord Europe, s'intègrent harmonieusement aux activités déjà présentes sur les territoires.
- soucieux d'un développement économique équilibré, ils demandent que les politiques d'accompagnement valorisent sur le même plan l'axe Nord-Sud, orientation naturelle du projet linéaire, et les axes Est-Ouest, tant dans le Nord/Pas-de-Calais qu'en Picardie et en Ile-de-France. Nombre de contributions évoquent, de ce point de vue, le nécessaire élargissement du périmètre des réflexions.
- enfin, et cette dimension est récurrente dans les contributions, les acteurs attendent d'être associés activement à la concertation sur tous les projets directement liés à la réalisation du canal. Dans le même esprit, ils sont conscients de la nécessité que tous les porteurs de projets se coordonnent efficacement entre eux.

Notre association se fait ici le porte-parole des territoires pour affirmer la forte volonté des collectivités locales, des organismes socio-économiques et des associations de participer à la co-production de ce grand projet territorial qu'ils analysent comme une chance historique de développement. A cet égard, l'association reste disponible pour poursuivre cette mission de fédération des acteurs territoriaux et ainsi contribuer au succès du projet.



Philippe MARINI  
Président de l'association Seine Nord Europe

# 1

## Synthèse des Contributions

# Avant-Propos

La publication de ce Livre Blanc clôture la première étape de la mission confiée à l'association Seine Nord Europe, en février 2008, par M. Henri-Michel COMET, préfet de la Région Picardie et préfet coordonnateur du projet Seine Nord Europe. Au cours de 4 séminaires d'échanges qui ont eu lieu de septembre à novembre 2008 à Noyon, Péronne, Compiègne et Cambrai entre les acteurs territoriaux et avec des experts, l'association Seine Nord Europe a organisé l'expression des uns et des autres sur les enjeux économiques liés, dans un premier temps, aux plates-formes multimodales et au tourisme ; elle a ensuite invité les représentants des territoires directement concernés par le projet Seine Nord Europe à produire des contributions écrites.

Au total, 56 contributions signées par 67 parlementaires, collectivités territoriales, instances socio-économiques et associations ont été adressées au siège de l'association Seine Nord Europe. Ces contributions constituent le Tome 1 du Livre Blanc des acteurs territoriaux du projet Seine Nord Europe : elles sont reproduites intégralement dans ce document. Après les avoir analysées, l'association Seine Nord Europe en a rédigé une synthèse qui a été validée par les contributeurs, lors d'une réunion de travail à Nesle le 15 janvier 2009.

Dans les notes méthodologiques mises à la disposition des acteurs territoriaux pour la rédaction des contributions, il était rappelé les objectifs du Livre Blanc :

- inviter l'ensemble des acteurs à préciser leurs attentes et leurs objectifs sur les potentiels économiques directement ou indirectement liés au développement des plates-formes multimodales et du tourisme sur le territoire du projet de canal SNE ;
- donner à l'Etat, à Voies Navigables de France et aux futurs candidats du contrat de partenariat public-privé (PPP) la vision et l'ambition des acteurs territoriaux vis-à-vis du projet ;
- permettre aux acteurs territoriaux de formaliser leurs réflexions sur la prise en compte, le développement et la gestion ultérieure de leurs projets dans l'élaboration du programme fonctionnel.

Dans cette même note méthodologique, il était proposé aux contributeurs de s'exprimer sur les sujets suivants :

- les problématiques auxquelles la réalisation du canal SNE pourrait apporter une réponse via les activités économiques directement ou indirectement liées aux plates-formes multimodales et au tourisme ;
- les attentes et les objectifs des acteurs ;
- le ou les projets ou les actions de développement, déjà envisagés ou qui seraient à étudier ;
- les souhaits des acteurs en matière d'organisation (coopération, coordination, montage des projets) ;
- les propositions éventuelles de fédération des acteurs.

*Afin de respecter le devoir de neutralité et d'assurer son indépendance, l'Association Seine-Nord Europe ne prend pas position sur les expressions des acteurs. Elle s'applique, dans cette synthèse, à restituer la quintessence de ces dernières en privilégiant et en respectant le fond et l'esprit des contributions. Elle invite les représentants de l'Etat et de VNF à prendre connaissance de toutes les contributions, la courte synthèse qui suit n'ayant pas vocation à restituer toutes les réflexions, les attentes, les propositions et les projets contenus dans les contributions*

# 1 Synthèse des contributions

## « Plates-formes multimodales »

### 1.1. Les problématiques auxquelles la réalisation du canal pourrait apporter une réponse

Les contributeurs sont favorables à la réalisation du canal SNE ; ils en attendent une réalisation rapide. Ils considèrent que ce projet va modifier durablement des équilibres économiques et sociaux de leurs territoires. Plusieurs enjeux sont régulièrement soulignés dans les contributions

#### 1.1.1 La création d'emplois et le développement des territoires

Le canal et les projets de plates-formes associées ont vocation à contribuer à la compétitivité des entreprises, à l'aménagement et au développement économique des territoires en créant et pérennisant des emplois dans des bassins qui en ont perdu de nombreux au cours des dernières années. Les acteurs attendent des retombées significatives pour l'emploi local, dans le cadre du chantier et du développement des plates-formes multimodales. Ils rappellent également qu'il conviendra d'anticiper sur les futurs recrutements, en mobilisant dès maintenant tous les acteurs de la formation et de l'emploi. La situation des publics en difficulté est notamment mise en exergue. Enfin, plusieurs acteurs relèvent le savoir-faire des territoires dans les domaines de l'industrie, de la logistique et des agro-ressources. Tout en souhaitant attirer de nouvelles entreprises de pointe à forte valeur ajoutée, ils entendent promouvoir et développer le tissu local existant en insistant sur la nécessaire complémentarité entre les plates-formes.

#### 1.1.2 La réalisation des axes routiers et ferroviaires directement liés aux plates-formes multimodales

La tri-modalité, privilégiant les interconnexions route-fer-voie d'eau, est clairement revendiquée pour toutes les plates-formes. A cet égard, les différents partenaires sont sollicités pour réaliser ou aménager les infrastructures routières et ferroviaires qui sont jugées indispensables au bon fonctionnement futur des plates-formes. Les acteurs considèrent que ces équipements doivent être programmés et soutenus par les partenaires publics dès maintenant. Le mode aérien est aussi évoqué avec l'éventuelle reconversion de la BA 103 qui est en débat, et le développement de l'aéroport d'Albert.

#### 1.1.3 Une meilleure compétitivité des filières actuelles

Il est attendu que les entreprises régionales puissent accéder prioritairement aux plates-formes multimodales afin d'écouler leurs trafics et d'importer dans de bonnes conditions économiques. Selon les acteurs, il est proposé que des réflexions soient engagées autour des filières « matériaux de construction », « matériaux d'isolation issus de la valorisation du végétal », « produits des agro-ressources », « céréales », « déchets et produits dangereux », « engrais » ou encore « biomasse » et de leur localisation. L'un d'entre eux propose de développer le concept de « banane verte » dans les territoires traversés et concernés par le projet de canal SNE, dans une perspective de développement durable.

#### 1.1.4 Un développement de l'hinterland des ports maritimes français

Plusieurs contributeurs considèrent que les ports maritimes français, en particulier ceux de Dunkerque, de Rouen et du Havre doivent être associés au processus de développement et bénéficiaires en termes de retombées de trafics. Dans le contexte de concurrence européenne, la multimodalité des plates-formes permettra de développer des activités directement liées à celles des ports maritimes.

### 1.2. Les attentes et les objectifs des acteurs

#### 1.2.1 Les acteurs et leurs rôles

Des demandes récurrentes sont exprimées afin que l'ensemble des acteurs soient associés à la concertation et la coordination : aménagement des plates-formes, choix des activités accueillies et gestion des plates-formes. La nomination d'un Monsieur Canal par l'Etat est plusieurs fois citée. Au-delà du seul périmètre du projet, certains acteurs proposent de coordonner le développement des 4 plates-formes au sein d'un réseau d'une dizaine de plates-formes identifiées de l'Escaut à la Seine. Le dialogue avec les ports maritimes est attendu ainsi qu'une coordination avec les acteurs qui développent le projet de corridor fret Est-Ouest Le Havre-Amiens-Reims-Metz-Dijon.

#### 1.2.2 La contribution des plates-formes au développement des territoires

C'est l'un des principaux enjeux développés plus haut : le développement de l'emploi local, la participation des entreprises régionales aux travaux de construction du canal et des plates-formes. Des acteurs considèrent que les entreprises accueillies sur les plates-formes devront utiliser la voie d'eau.

Les acquisitions foncières nécessaires pour compenser l'emprise de tous les ouvrages du canal devront être suffisantes afin que le prélèvement sur le foncier agricole existant ne dépasse pas 2 % de la surface des exploitations agricoles.

#### 1.2.3 Les conditions d'attractivité des plates-formes

Le mode ferroviaire fait l'objet de demandes générales d'embranchement pour les plates-formes, et plus particulièrement pour celle de Marquion avec la réalisation du barreau Arras-Marquion-Cambrai et pour celle de Péronne avec la liaison Chaulnes-Péronne. Une interrogation porte sur le positionnement de Marquion par rapport à Douges. Une autre interrogation porte sur la pertinence de la création d'un terminal ferroviaire multimodal à Marquion. Le doublement des écluses, le raccordement et le rétablissement des voies routières, une capacité de portance de 15T/m2 en bord de canal et la manutention sur 4 largeurs et 3 hauteurs de conteneurs sont présentés comme des conditions nécessaires. Des acteurs souhaitent un développement important de la batellerie afin de permettre l'émergence d'une offre compétitive sur la voie d'eau.

Pour l'aménagement des plates-formes, il est attendu une bonne insertion paysagère. La création de réserves foncières significatives autour des équipements portuaires est souhaitée dans les projets et dans les documents d'urbanisme. Il est attendu que les plates-formes respectent les normes environnementales de construction HQE.

Les collectivités sont conscientes qu'il leur appartiendra de développer des services, notamment en matière d'emploi et de formation, de logement ou encore de transport du personnel et de desserte en haut débit.

#### 1.2.4 Le marché potentiel

Il est souhaité que les plates-formes favorisent l'exportation de produits conçus et fabriqués localement par les entreprises régionales. Des acteurs proposent de spécialiser les plates-formes afin d'éviter la concurrence entre elles : vocation agro-industrielle affirmée et logistique trimodale pour Nesle, activités industrielles et logistiques pour Péronne et Noyon, conteneurs, logistique et agro-alimentaire pour Marquion. D'autres acteurs se prononcent pour le maintien de la polyvalence. Par ailleurs, il est souligné que les réflexions sur l'axe Nord-Sud du projet doivent être concomitantes à celles menées sur l'axe Est-Ouest : liaison Dunkerque-Arras-Valenciennes et liaison Amiens-Saint-Quentin-Reims.

Afin de mieux connaître les attentes des professionnels, des acteurs recommandent de se rapprocher des opérateurs de transport. D'autres considèrent qu'il convient d'approfondir les analyses sur les potentiels de trafics.

### 1.3. Les projets et les actions de développement proposés par les acteurs

Parallèlement aux attentes et aux objectifs exprimés, les acteurs territoriaux font part des projets qu'ils entendent développer sur les différents thèmes débattus lors des séminaires.

#### 1.3.1 Les acteurs et leurs rôles

Le syndicat mixte Marquion-Osartis et les communautés de communes de Bapaume et de Bertincourt envisagent de se regrouper avec d'autres EPCI afin d'agir ensemble dans le cadre de l'association de promotion de la plate-forme multimodale de Marquion. L'association du Pays de Santerre Haute-Somme propose la création d'une structure mixte qui intégrerait la Région, le Département et les collectivités concernées, afin de participer à la gestion des 2 plates-formes de son territoire. Plus généralement, les contributeurs souhaitent participer aux décisions concernant l'aménagement et l'exploitation des plates-formes. Il est notamment suggéré de confier ces missions à une ou des structures neutres pour dépasser les éventuels intérêts contradictoires des uns et des autres et veiller à l'atteinte des objectifs primordiaux que sont les activités sur les plates-formes, le trafic sur le canal et les retombées pour les territoires. D'autre part, un coordonnateur « Grand Chantier », nommé par l'Etat aurait pour mission de favoriser le développement local et d'accompagner l'adaptation des structures sociales et d'habitat aux nouveaux besoins. La volonté est également exprimée

à plusieurs reprises pour participer ou lancer un schéma directeur général des ports intérieurs sur l'ensemble du bassin Seine – Escaut en intégrant le schéma des infrastructures portuaires de l'Ile-de-France, y compris la PFM de Longueil-Sainte-Marie, afin de déterminer les synergies entre les territoires.

### 1.3.2 La contribution des plates-formes au développement des territoires

Pour permettre une meilleure intégration des publics en difficulté, des contributeurs demandent qu'une clause d'insertion sociale soit impérativement introduite dans les procédures des marchés de construction du canal et des ouvrages. D'autres suggèrent que les entreprises qui s'installeront sur les plates-formes s'engagent sur un minimum d'emplois à l'hectare.

### 1.3.3 Les conditions d'attractivité des plates-formes

L'amélioration des liaisons ferroviaires et routières entre Arras, Marquion et Cambrai fait l'objet de plusieurs interventions des acteurs, ainsi que la valorisation des axes fluviaux Marquion – Béthune – Dunkerque et Marquion – Valenciennes – Belgique. L'accessibilité des plates-formes de Péronne et de Nesle doit également être prise en compte. L'utilisation du mode aérien pour le fret est conditionnée à des études préalables sur le bruit.

Des collectivités locales considèrent que les plates-formes devront accueillir des services de restauration et d'hôtellerie, des crèches, des espaces de détente et des services de déplacement à vélo.

Les contributeurs sont conscients qu'il leur appartiendra de mettre en conformité ou d'élaborer des documents d'urbanisme en fonction des besoins du projet et des attentes des territoires. Certains proposent de promouvoir des PLU intercommunaux et d'élaborer des schémas de desserte des infrastructures à haut débit. Il est envisagé la création d'un marché des locations et des ventes d'habitation et de terrains, en liaison avec les communes, ainsi que la mise en oeuvre de procédures publiques encore non activées sur certains territoires (PLU, SCOT, etc.). Les projets en cours, tant dans le nord (Nord/Pas-de-Calais) que dans le sud (Ile-de-France) du tracé du canal, ainsi qu'à sa proximité immédiate, devront être intégrés à la réflexion globale : leur réalisation devra être accélérée. Il s'agit de l'aménagement d'espaces économiques et commerciaux, de zones d'activités concertées et de lotissements à vocation économique, mais aussi d'espaces de loisirs. Un fonds de développement des territoires, alimenté par l'Etat et la Région, est proposé en Picardie afin de favoriser l'investissement dans les projets locaux structurants.

Concernant la mise en place de filières de formation, des projets sont en cours avec les Maisons de l'Emploi (Nord/Pas-de-Calais et Picardie) ou des centres de formation (Noyon dans le cadre d'une éventuelle requalification du site du RMT et CCI de l'Oise).

### 1.3.4 Le marché potentiel

Il est proposé par certains acteurs d'inscrire la plate-forme de Marquion dans le pôle d'excellence agro-alimentaire structuré autour des territoires d'Arras et de Cambrai. Le projet KOGEBAN à Nesle (valorisation énergétique de la biomasse) fait l'objet d'une présentation spécifique dans une contribution.

### 1.3.5 Les autres projets

Plusieurs contributions d'acteurs du Nord/Pas-de-Calais portent sur le devenir de la BA 103 dans le Cambrésis : il est notamment proposé que la reconversion de ce site soit coordonnée avec le développement de la plate-forme de Marquion. Les signataires demandent à participer à la concertation sur cette plate-forme et aux réflexions sur la reconversion de la BA103.

Différents projets, dont le développement est lié au canal SNE sont cités dans le Valenciennois et dans l'Oise.

## 1.4. Les souhaits en matière d'organisation

Les acteurs ont régulièrement exprimé dans leurs contributions l'exigence d'être consultés et associés au montage et à la gouvernance des plates-formes multimodales. Ils considèrent que l'impact de tels aménagements sur leurs territoires nécessite d'être étudié, discuté et partagé. Quelles que soient les structures qui seront mises en place (syndicats mixtes, sociétés d'économie mixte d'aménagement ou encore groupements d'intérêt public), ils veulent y trouver leur place avec la garantie qu'ils seront écoutés. Les acteurs attendent de l'Etat et de VNF la poursuite d'une concertation permanente et une association aux processus de décisions.

## 2 Synthèse des contributions « Tourisme »

### 2.1. Les problématiques auxquelles la réalisation du canal pourrait apporter une réponse

Les acteurs territoriaux sont conscients que le canal SNE structurera leur espace. Le projet est perçu comme une opportunité pour le développement touristique de leur territoire : renforcement de l'identité et de la notoriété, développement d'une nouvelle offre liée au canal, mais aussi valorisation des ressources et de l'offre existantes (tourisme de patrimoine et de mémoire, de nature, etc.). Dans toutes les contributions, les acteurs manifestent la volonté de s'assurer que les accords passés entre VNF et l'opérateur PPP seront bien adaptés pour le développement du tourisme et des loisirs.

Selon les acteurs territoriaux, le développement du tourisme et des loisirs ne sera possible dans leurs territoires que si certaines réponses sont apportées à leurs interrogations.

#### 2.1.1 La problématique foncière

C'est la première interrogation des acteurs locaux. Conscients que les plus values économiques se feront sur le foncier disponible au bord de la voie d'eau ou des plans d'eau, ils désirent que la question de la maîtrise foncière aux abords des sites de valorisation touristique soit abordée conjointement entre VNF, l'opérateur PPP, les collectivités et les organismes consulaires. Pour l'ensemble des acteurs, cette question est cruciale pour la réussite économique du projet.

Ayant déjà l'expérience d'axes importants traversant leurs territoires (autoroutes, LGV), ils espèrent que le canal permettra de développer le tourisme, ce qui est primordial pour le développement de certains territoires traversés. Dans cette logique, ils ne veulent pas que le canal devienne une barrière entre les territoires, mais qu'il soit bien un axe structurant connectant tous les territoires.

#### 2.1.2 La mise en réseau et l'interconnexion entre les territoires

Les termes d'« interconnexion » et de « transversalité » entre les différents territoires sont souvent utilisés. Ces interconnexions concernent le franchissement de l'ouvrage (ponts, passerelles...) pour la circulation entre les territoires (routes, voies vertes..) et la navigation sur les voies d'eau existantes (Somme, canal de Saint Quentin, canal du Nord), dans une perspective d'harmonisation avec les axes de développement existants entre l'Est et l'Ouest des territoires. Ils veulent que le canal SNE soit l'artère principale irriguant les territoires entre eux afin que cet ensemble devienne un espace naturel de rencontres. Dans cette optique, la réflexion, les analyses menées ne doivent pas se limiter au seul périmètre du canal concerné par les travaux mais s'étendre au-delà (territoires limitrophes, départements, régions). Le maillage des territoires et la mise en réseau de tous les acteurs sont pour eux les conditions indispensables pour développer une offre touristique cohérente et attractive.

### 2.1.3 Une mise en tourisme du territoire par phases

Suite aux études déjà réalisées (Haute Somme), aux témoignages durant les séminaires, les acteurs territoriaux soulignent dans leurs contributions qu'il est absolument nécessaire de définir, de construire et d'affiner les projets par étapes (nécessité d'études et de programmations cohérentes sur l'ensemble des territoires impactés directement et indirectement par le projet).

Cette mise en tourisme du territoire impacté doit se préparer dès maintenant car elle nécessite par exemple de réfléchir à la formation professionnelle envisageable pour le personnel qui encadrera les activités de tourisme et de loisirs, mais également à la rédaction du programme fonctionnel destiné aux candidats PPP afin que ceux-ci proposent de réaliser des équipements adaptés pour l'accueil des touristes (parkings, circulation, signalétique.).

Tous les acteurs considèrent qu'ils peuvent mettre en tourisme le canal SNE dès la phase travaux. Ils envisagent de prendre en charge la promotion, la communication, le marketing des nouveaux produits et équipements touristiques. Ils possèdent les outils pour accomplir cette mission (OT, CDT, CCI, CRT...), à la condition cependant, que certaines questions (maîtrise foncière, financement...) soient préalablement traitées.

### 2.1.4 La problématique environnementale

Les acteurs perçoivent la qualité environnementale comme un objectif essentiel du canal SNE. La valorisation environnementale aura un impact important pour la qualité de vie, et l'image du canal perçue par les habitants du territoire. Cette valorisation environnementale correspond parfaitement au positionnement « nature » des territoires traversés par le canal SNE. Aussi, dans cette logique, désirent-ils que cette approche environnementale soit concertée (collectivités territoriales, institutions, associations, maître d'ouvrage) et qu'elle prenne en compte les différentes actions et réflexions en cours (SDAGE, préservation des milieux naturels, rénovation urbaine, intégration paysagère du canal...). Le souci d'une réalisation des équipements touristiques du canal SNE selon le concept du développement durable est clairement exprimé dans les contributions.

### 2.1.5 L'approche organisationnelle

Dans toutes les contributions, les acteurs territoriaux expriment une volonté très forte d'être associés aux négociations et décisions afin de s'approprier le projet qui sera réalisé sur leur territoire. Ils sont prêts à coopérer, même au-delà des territoires impactés directement par le canal SNE, tant en matière de projets et de produits que de marketing et communication. Une coopération interrégionale est préconisée par la plupart d'entre eux.

## 2.2. Les attentes et les objectifs des acteurs

Les contributeurs manifestent des attentes mais également des volontés d'agir et de participer.

Les attentes portent prioritairement sur les dispositions qui seront issues du dialogue compétitif avec les candidats PPP, sur les conditions de participation des acteurs territoriaux aux procédures futures applicables aux projets liés au tourisme. Des propositions concrètes de participation aux actions de développement (programmation, communication, marketing...) à la fois des élus et des responsables des structures touristiques sont formulées dans les contributions.

Les objectifs sont de plusieurs natures : valorisation du fluvial dans sa globalité (eau et terrestre) et du potentiel que le canal SNE peut apporter à l'offre touristique et de loisirs existante et future des territoires concernés (sites de visite actuels, gastronomie, produits du terroir, hébergements...), réappropriation par les habitants des voies d'eau existantes (possibilité de créer une image valorisante pour les territoires : amélioration de la qualité de vie, dépollution de certains sites), transformation des visites en séjours en réfléchissant dès maintenant à une augmentation de l'offre d'hébergement.

## 2.3. Les projets et les actions de développement proposés par les acteurs

Les contributions reprennent les potentialités de développement touristiques et de loisirs envisagées lors des séminaires. Certains territoires ont déjà des projets très avancés ; ainsi certains acteurs territoriaux ont-ils déjà élaboré une analyse stratégique de l'impact du canal SNE. Ils expriment la stratégie opérationnelle qu'ils veulent mettre en oeuvre pour réussir la mise en tourisme de leur territoire : mobilisation dès à présent des acteurs des territoires concernés et mise en place de programmes d'aménagement cohérents en procédant par phases :

- phase étude : mise en place d'une communication et d'une programmation cohérentes rassemblant les acteurs territoriaux.
- phase chantier : valorisation des fouilles archéologiques, mise en place de visites de chantier du pont canal ou des écluses, création d'une maison du Canal...
- phase exploitation : valorisation touristique des ouvrages d'art réalisés (pont canal, écluses), nouveaux produits fluviaux (paquebots, bateaux promenades, développement de la plaisance privée, loisirs nautiques...), nouveaux équipements plaisance (ports, haltes, services pour les paquebots fluviaux, les bateaux promenade, la plaisance privée) et aménagement des plans d'eau.

Les projets de développement concernent à la fois les produits et les équipements liés directement au canal SNE, mais aussi des produits et des équipements en périphérie du canal SNE (terrestres et autres voies d'eau), le tout avec cette volonté de mise en réseau, de synergie, de complémentarité, de cohérence de l'offre touristique. Dans toutes les contributions, les acteurs territoriaux souhaitent que la nouvelle offre touristique générée par le canal SNE soit connectée à l'offre touristique existante (tourisme de mémoire, tourisme de nature, visites de sites...)

### 2.3.1 Le produit croisières

Suite aux séminaires, les acteurs ont relevé que le produit croisière était porteur.

Ce produit se décline selon trois formules :

- le paquebot fluvial : pour ce produit, les acteurs ont déjà réfléchi aux services nécessaires pour l'accueil, le ravitaillement (fluides, mais aussi produits du terroir), la collecte des déchets, la localisation des postes d'embarquement et de débarquement des bateaux avec des services annexes (capitainerie, accastillage). Ainsi à titre d'exemple, Péronne et Compiègne se positionnent-ils pour l'accueil de ces bateaux.
- les péniches hôtels : de taille plus petites que les paquebots, les services nécessaires à leur accueil peuvent être les mêmes que ceux proposés aux paquebots fluviaux.
- les bateaux-promenade : conçus pour des croisières de 1 à 3 heures ou des locations personnalisées (entreprises, groupes...), ce produit semble également adapté au canal SNE. Le Pays de Santerre Haute Somme, la communauté de communes du Pays noyonnais et le territoire de la communauté de communes des 2 Vallées envisagent la mise en place de cette activité. On peut relever les propositions des Comités départementaux du tourisme en termes de promotion et de mise en marché de ces produits.

### 2.3.2 Les ports de plaisance et les haltes nautiques.

La création ou l'agrandissement de ports de plaisance sont naturellement envisagés soit sur le canal SNE soit à proximité. Chaque territoire possédant déjà son port de plaisance envisage de l'agrandir, ou de le restructurer, ce qui nécessitera une réflexion plus approfondie entre tous les acteurs afin de proposer une offre cohérente et complémentaire sur l'ensemble du linéaire. Certains acteurs désirent que cette réflexion sur la plaisance prenne en compte l'ensemble de l'offre et de la demande plaisance de l'axe Nord Sud (de la région Nord-Pas de Calais à celle d'Ile-de-France).

### 2.3.3 Les voies vertes et circulations douces.

Les acteurs territoriaux veulent réaliser une offre de randonnée cohérente, associant navigation de plaisance et tourisme vert, à destination des touristes mais également des habitants. Dans cette optique, une voie verte paysagée avec des services le long du canal connectée avec celles existantes ou prévues est demandée, sans oublier les aménagements au droit des ouvrages. Relevons également la proposition de création d'un comité inter-régional d'itinéraire Véloroutes et Voies Vertes Seine Nord Europe.

### 2.3.4 Les activités de loisirs nautiques et terrestres.

La réflexion la plus avancée concernant les activités nautiques et de loisirs directement liées au projet concerne le plan d'eau de La Louette, une étude de faisabilité ayant déjà été réalisée par les acteurs de ce territoire.

Dans le même ordre d'idée, les territoires de Moislains (écluse), de Cléry-sur-Somme (pont canal) et de Marquion proposent un projet de Maison du Canal avec des services adaptés pour l'accueil touristique dès le début des travaux, intégré dans le programme fonctionnel, afin de créer une nouvelle offre touristique dès l'ouverture du chantier (mise en valeur des fouilles archéologiques, avancée du chantier...). La valorisation du pont canal de Cléry-sur-Somme est également demandée.

### 2.3.5 Les nouveaux produits et équipements touristiques périphériques au SNE

La plupart de ces projets concernent les voies d'eau périphériques dont certains secteurs et biefs navigables ont un avenir incertain.

On peut citer le développement du tourisme fluvial dans l'Oise, la réhabilitation de la vallée de la Tortille avec notamment la possibilité de redonner une vocation pêche au cours d'eau, le maintien d'une offre touristique fluviale sur les biefs navigables du canal du Nord et du canal de Saint Quentin (maintien des boucles fluviales, création de port d'hivernage...).

Les autres projets concernent la restauration et l'hébergement. Les acteurs considèrent que le projet Seine Nord Europe leur offre une opportunité importante de pouvoir doter leurs territoires respectifs de structures d'hébergements plus conséquentes et également de développer une agriculture plus diversifiée et plus qualitative (accueil à la ferme, produits du terroir,..). Leur enjeu principal est que le territoire Seine Nord Europe devienne une vraie destination touristique de courts séjours.

D'autre part, les représentants du monde agricole manifestent leur souhait d'être associés et soutenus pour la valorisation touristique d'un projet dont ils soulignent le fort impact sur le plan foncier. De manière générale, il est attendu par les porteurs de projets que les collectivités territoriales accompagnent financièrement les initiatives territoriales.

### 2.4. Les souhaits en matière d'organisation

Les acteurs signataires de ces contributions ont émis le souhait d'être représentés et consultés au moins dans la dernière phase des procédures engagées. Ils désirent être force de proposition sur les questions de gestion et d'exploitation des sites de tourisme fluvial. De manière générale, les contributeurs considèrent que la communication sur le canal et ses activités doit dépasser les territoires et faire l'objet d'actions globales à l'échelle de ce qui a été identifié comme « Seine Nord Valley ». L'intérêt d'une image collective, d'une signalétique, voire d'un logo commun, et la construction d'une destination touristique identifiée, sont avérés.

## 3 Liste des contributions

### 3.1. Les contributions plates-formes multimodales

#### 3.1.1 Nord/Pas-de-Calais

- Jean-Marie VANLERENBERGHE, sénateur-maire d'Arras et Président de la communauté urbaine d'Arras
- Conseil régional du Nord/Pas-de-Calais
- Conseil général du Pas-de-Calais
- Communauté urbaine Dunkerque Grand Littoral, Grand Port maritime de Dunkerque, CCI de Dunkerque
- Cambrésis Développement Economique au nom de ses membres et de ses principaux partenaires : la communauté d'agglomération de Cambrai, la CCI du Cambrésis, le syndicat mixte du SCOT et le Pays du Cambrésis
- Communauté d'agglomération La Porte du Hainaut
- Syndicat mixte Marquion-Osartis
- Communautés de communes de la région de Bapaume et du canton de Bertincourt
- Communauté de communes Sensescaut
- Communauté de communes Ouest Cambresis
- Commune de Moeuvres
- Commune de Blécourt
- Communes de Fontaine Notre Dame, de Raillencourt Saint Olle et de Sully lez Cambrai
- CESR Nord/Pas-de-Calais
- CRCI Nord/Pas-de-Calais
- CCI du Valenciennois
- CCI d'Arras
- SAEM Delta 3
- Ports de Lille
- Association MNLE Sensée-Scarpe / Artois-Douais

#### 3.1.2 Picardie

- Stéphane DEMILLY, député de la Somme
- Agglomération de la région de Compiègne, syndicat mixte plate-forme Paris-Oise, association du Pays compiégnais
- Communauté de l'agglomération creilloise
- Association du Pays de Santerre-Haute Somme (CC de Haute-Picardie, CC du Pays Neslois, CC de Haute-Somme, CC du Pays Hamois, CC du canton de Roisel, CC du canton de Combles), association de développement des ports intérieurs de Haute-Picardie, CCI de Péronne
- Commune de Noyon
- Commune de Mesnil-Saint-Nicaise
- CESR Picardie
- CRCI Picardie
- CCI de l'Oise

#### 3.1.3 Ile-de-France

- CESR Ile-de-France
- CRCI Paris – Ile-de-France
- CCI Versailles Val d'Oise/Yvelines et Communauté de communes du Haut-Val d'Oise
- Association ARDIES Val d'Oise
- Port autonome de Paris

#### 3.1.4 Organismes nationaux

- Association pour le développement des ports français
- Comité des armateurs fluviaux

### 3.2. Contributions tourisme

#### 3.2.1 Nord/Pas-de-Calais

- Jean-Marie VANLERENBERGHE, sénateur-maire d'Arras et Président de la communauté urbaine d'Arras
- Conseil général du Pas-de-Calais
- Communauté urbaine Dunkerque Grand Littoral, Grand Port maritime de Dunkerque, CCI de Dunkerque
- Communauté de communes de l'Ouest Cambresis
- Chambre régionale et chambres départementales d'agriculture du Nord/Pas-de-Calais
- Office du tourisme du seuil de l'Artois (Bapaume-Bertincourt)
- Association MNLE Sensée-Scarpe / Artois-Douais

#### 3.2.2 Picardie

- Agglomération de la région de Compiègne, syndicat mixte plate-forme Paris-Oise, association du Pays compiégnais
- Communauté de l'agglomération creilloise
- Association du Pays de Santerre-Haute Somme (CC de Haute-Picardie, CC du Pays Neslois, CC de Haute-Somme, CC du Pays Hamois, CC du canton de Roisel, CC du canton de Combles), Office du tourisme de Haute-Somme, CCI de Péronne, Historial de la Grande Guerre
- Communauté de communes du Pays Noyonnais
- Communauté de communes des 2 Vallées, Cité des bateliers
- Commune de Moislains
- Comité départemental du tourisme de l'Oise
- Comité départemental du tourisme de la Somme
- Chambre d'agriculture de la Somme
- Association des usagers du vélo, des véloroutes et voies vertes des vallées de l'Oise

#### 3.2.3 Ile-de-France

- CESR Ile-de-France
- CCI Versailles Val d'Oise/Yvelines

### 3.3. Contribution environnement

- Association Air Pur

## 4 Liste des projets cités dans les contributions

### 4.1 Nord/Pas-de-Calais

- création d'une école d'ingénieurs et d'un pôle de recherche universitaire dans l'agro-alimentaire ;
- construction d'une liaison ferroviaire entre Arras et Cambrai ;
- réalisation d'un échangeur des lignes TGV à Arras ;
- aménagement du parc du Val de Scarpe ;
- création d'une clause d'insertion sociale d'un minimum de 5 % du montant total du contrat de partenariat ;
- mise en place d'une plate-forme d'insertion professionnelle pour les entreprises ;
- création de filières de formation spécifiques au monde fluvial ;
- sécurisation de la RD939 au niveau de ses zones d'accès ;
- réalisation des contournements routiers de Marquion, Haucourt et Vis-en-Artois ;
- réalisation de l'échangeur complet A2-A26 ;
- conforter les activités de la ZAL de Baralle et de la zone du port fluvial de Marquion ;
- aménagement des sites dédiés au développement économique induit ( zone industrielle Nord de Marquion, zone industrielle Est de Marquion, quai de transbordement céréalier de Graincourt-les-Havrincourt) ;
- aménagement de trois zones d'activités sur 84 ha à Osartis ;
- création d'un port fluvial à Corbehem (reconversion de friches sur 55 ha) ;
- accompagnement du développement résidentiel sur le territoire de la Communauté de Communes de Bertincourt ;
- mise en place d'une cellule Emploi Formation ;
- aménagement d'un parc d'activités de 200 ha à Niergies ;
- création d'une association de type syndicat mixte sur la plate-forme de Marquion ;
- prise en considération des réserves foncières de la BA 103 dans le cadre d'une future extension de la plate-forme de Marquion ;
- mobilisation des partenaires au sein des Maisons de l'Emploi ;
- développement de la plate-forme trimodale de la zone des Bruilles sur les communes d'Onnaing, de Saint-Saulve et d'Escoutpont ;
- aménagement de la zone des Pierres Blanches à Denain (friche industrielle d'Usinor de 85 ha) ;
- constitution d'un pôle de développement du Sud de la Région Nord/Pas-de-Calais ;
- promotion les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux ;
- création un marché des locations et des ventes des habitations et des terrains à bâtir ;
- création d'un site de fabrication de dirigeables sur la plate-forme de Marquion ;
- création d'une Maison du projet de canal SNE à proximité de la plate-forme de Marquion ;
- aménagement d'une véloroute Voie Verte le long du canal SNE ;
- maintien en eau du canal de Saint-Quentin ;
- création d'un pôle sur l'histoire de la création des canaux sur le territoire ;
- création d'un espace de détente et de loisirs en bordure du futur canal à Aubencheul-au-Bac ;
- création d'un musée vivant de la batellerie ;
- organisation de circuits thématiques autour du patrimoine rural ;
- intégration ludique et pédagogique de l'agriculture dans les circuits de randonnées ;
- animations agri-culturelles dans les exploitations agricoles, développement de l'hébergement et des produits du terroir ;
- valorisation de la halte nautique prévue à Hermies ;
- création d'un label touristique commun et installation d'un point d'information touristique ;
- réalisation d'une revue trimestrielle SNE à parution semestrielle ;
- remise en état des berges du canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes ;
- visites environnementales de la faune et la flore de la vallée de la Sensée ;

- création d'un site pour les campings-cars à proximité de Marquion ou de Cambrai ;
- définition d'une stratégie pour assurer la desserte THD dans les départements du Pas-de-Calais.

### 4.2 Picardie

- valorisation énergétique de la biomasse KOGEBAN ;
- coordination avec la plate-forme multimodale Paris-Oise à Longueuil-Sainte-Marie ;
- création d'un PPP commun aux 4 plates-formes du projet de canal SNE ;
- renforcement de l'accessibilité routière et ferroviaire des plates-formes de Nesle et de Péronne ;
- nomination d'un coordonnateur Grand Chantier par l'Etat ;
- création d'un fonds de développement des territoires alimenté par la Région et l'Etat ;
- création d'un syndicat mixte associant la Région, le Département et les collectivités aux membres actuels de l'association de développement des ports de Haute-Picardie et du Pays Santerre Haute-Somme
- accélération de la mise en œuvre des actions de la Charte de Pays ;
- mise en place d'une clause d'insertion dans le programme fonctionnel ;
- mobilisation de la Mission Locale et de la Maison de l'Emploi et de la Formation ;
- création d'un « 1% paysage canal » ;
- remblaiement du canal du Nord au nord de Moislains ;
- création d'un grand centre de formation aux métiers de la logistique en partenariat avec les universités de Compiègne et d'Amiens ;
- implantation d'un parc d'activités « Cœur de Picardie » sur la commune de Lagny ;
- partenariats à développer avec le pôle de compétitivité I-Trans ;
- développement de l'activité « tourisme fluvial » sur le canal du Nord ;
- développement d'activités de loisirs et de sports de nature sur le complexe de loisirs et touristique du plan d'eau de la Louette ;
- valorisation pendant et après les travaux des ouvrages monumentaux et remarquables : pont-canal de Cléry-sur-Somme et écluse de Moislains ;
- mise en produit touristique de l'ensemble de l'offre du territoire ;
- réhabilitation de la vallée de la Tortille pour les loisirs de pêche ;
- création de chambres d'hôtes et de gîtes dans les communes de Moislains et d'Etricourt-Manancourt ;
- promouvoir l'accueil à la ferme, les gîtes ruraux et les chambres d'hôtes, le camping vert et les fermes-auberges dans la Somme ;
- aménagement de la halte/escale de Péronne pour accueillir les paquebots fluviaux ;
- mise en tourisme du chantier, des ouvrages d'art et des plates-formes dans le Noyonnais ;
- utilisation des plans d'eau réservoirs pour des activités nautiques et sportives ;
- création d'un port de plaisance sur le territoire de Noyon ;
- aménagements des voies vertes sur les chemins de halage ;
- aménagement de tous les ouvrages pour les usages de véloroutes ;
- mise en place d'un comité inter-régional d'itinéraire véloroutes Seine Nord Europe ;
- sécurisation de parcours visiteurs pour l'écluse de Noyon/Beauséjour ;
- améliorer l'accueil du port de plaisance de Pont-L'Evêque ;
- valorisation des biefs du canal du Nord et du canal latéral à l'Oise et création de pistes cyclables le long des berges ;
- commercialiser des produits touristiques adaptés aux croisiéristes : patrimoine, patrimoine de mémoire, gastronomie, découverte médiévale, découverte de la vie des bateliers, événements-festifs, découverte plein-air ;
- valorisation des étangs de la Somme ;
- création et développement d'une signalétique des sites ;
- partenariats avec des opérateurs de croisières ;
- aménagement et restructuration des ports de plaisance et des haltes fluviales du Compiègnais ;
- développer les voies vertes et les véloroutes dans le Compiègnais ;
- valorisation des berges pour les circulations douces dans le territoire creillois.

### 4.3 Ile-de-France

- améliorer l'accessibilité routière et ferroviaire des ports en Ile-de-France ;
- mise en cohérence des caractéristiques de l'Oise avec celles du canal (tirant d'air de 7 m) ;
- schéma des infrastructures portuaires et desserte routière des PFM en Ile-de-France (par exemple : désenclavement de Bruyères-sur-Oise par le sud) ;
- mise au gabarit des écluses ;
- élaboration d'un schéma d'aménagement portuaire à l'échelle de l'ensemble de l'axe Seine Nord Europe et à l'échelle de la Région Ile-de-France ;
- valorisation de la PFM de Saint-Ouen l'Aumône ;
- accélération de la réalisation du port d'Achères ;
- projet d'extension de port Cergy ;
- valorisation des friches industrielles le long de l'Oise ;
- définition d'une stratégie pour assurer la desserte THD dans les départements de la région Ile-de-France ;
- projet de port de plaisance à l'Isle-Adam ;
- relance du programme routier structurant d'Ile-de-France (A104, A16, échangeur A16-N1...), en particulier le prolongement de la Francilienne entre le Val d'Oise et les Yvelines.



# Contributions “Plates-formes multimodales”

## Jean-Marie VANLERENBERGHE sénateur-maire d'Arras et Président de la Communauté urbaine d'Arras

Né le 29 mars 1939 à Bully-Les-Mines, Jean-Marie Vanlerenberghe, marié et père de deux enfants, est ingénieur Diplômé de l'ICAM de Lille (Institut Catholique d'Arts et Métiers) et du Centre des Hautes Etudes de la Construction. Il a d'abord travaillé dans le BTP avant de rejoindre en 1964 Rhône-Poulenc-Textile à Arras où il est resté cinq ans.

Il enseigne ensuite au CESI d'Arras (Centre d'Etudes Supérieures Industrielles) avant de diriger à Paris, de 1981 à 1986, la Fédération Nationale du Crédit Mutuel Agricole et Rural (C.M.A.R). Jean-Marie Vanlerenberghe prend ensuite de 1990 à 1993, la tête du groupe CAPFOR de conseil en développement d'entreprises et ressources humaines.

Parallèlement, il s'engage dans la vie politique.

Elu **Conseiller Régional du Nord-Pas-de-Calais** en 1986, il le restera jusqu'en 2001, année où il deviendra **Sénateur du Pas-de-Calais**.

De 1986 à 1989, puis en 1993 et 1994, Jean-Marie Vanlerenberghe a siégé au Parlement Européen où il a été successivement membre de la Commission des Budgets, puis de l'Environnement. C'est en 1988 qu'il crée le Fonds Européen pour la Liberté d'Expression en Europe de l'Est qu'il préside jusqu'en 1993.

**Le 25 juin 1995, Jean-Marie Vanlerenberghe est élu Maire d'Arras et Président du District Urbain.** Il avait siégé au Conseil Municipal de 1965 à 1971, puis de 1989 à 1995.

**En 1998, le District d'Arras se transforme, à son initiative, en Communauté Urbaine.**

En mars 2008, il est réélu Maire d'Arras et en Avril dernier, il est réélu Président de la Communauté Urbaine d'Arras.

### Problématiques auxquelles la réalisation du CANAL SNE pourrait apporter une réponse via les activités touristiques

Le Canal Seine Nord Europe se traduira par la réalisation à MARQUION d'une plateforme quadri modale (route, fer, eau, air) qui devra reliée à ARRAS et CAMBRAI par un barreau ferroviaire direct.

Il est évident que cette infrastructure nouvelle reliant le CAMBRESIS à l'ARRAGEOIS permettra de densifier la fréquentation touristique de ces deux territoires, aujourd'hui obérée par l'obligation de transit par DOUAI.

En outre, la requalification de la plateforme aéronautique de la base aérienne 103 d'EPINOY à un usage civil sera peut-être aussi un autre vecteur de densification de ces flux touristiques.

### Attentes et objectifs de l'Arrageois

Le développement économique de l'Arrageois repose sur trois axes - industriel, logistique et touristique - qu'il faut développer ou renforcer.

### S'agissant de l'axe industriel, le développement et le renforcement s'opéreront :

- en soutenant l'aménagement des zones d'activités de l'Est Arrageois, au contact de la zone d'influence de la plateforme multimodale de Marquion et donc du Canal Seine Nord ;
- en renforçant, conjointement avec Cambrai, la vocation agroalimentaire des deux territoires, notamment par la montée en puissance d'un Centre de Recherche Développement appliqué à cette filière ;
- en créant une école d'ingénieur et un pôle de recherche universitaire dans l'agroalimentaire.

### S'agissant de l'axe logistique, celui-ci pourra être développé et renforcé :

- en favorisant la construction d'une liaison ferroviaire entre Arras et Cambrai passant par la plateforme multimodale de Marquion (Canal Seine Nord), prévue dans le contrat de site de redynamisation de la Base Aérienne 103 de Cambrai-Epinoy ;
- en réalisant, à Arras, l'échangeur des lignes TGV destiné à développer les liaisons entre Arras et Lille et l'Europe du Nord (arrêt des Thalys et des Eurostar)
- en organisant le cadencement des liaisons ferroviaires entre Arras et Lens, à l'occasion de l'ouverture du Louvre 2.

### S'agissant de l'axe touristique, son développement et son renforcement sont liés au rayonnement de la ville centre.

Arras avec son patrimoine possède :

- une offre de tourisme culturel importante (Beffroi, Citadelle, Place, Abbaye, Théâtre, Cité Nature,...) qui va s'accroître avec le Louvre Lens à quinze minutes (d'où une priorisation du cadencement SNCF) ;
- une offre de tourisme de mémoire reconnue avec la Carrière Wellington, tête de pont des Chemins de la Mémoire qui conduiront à Ypres, en passant par Vimy (Site Canadien) et Notre Dame de Lorette, plus grand cimetière national de la Première guerre mondiale

Pour renforcer cette attractivité et retenir les visiteurs sur une plus longue période, une offre novatrice en matière de tourisme de loisirs doit être présentée.

C'est le projet d'aménagement du parc du Val de Scarpe.

Situé le long de la rivière du même nom, qui traverse l'agglomération d'Est en OUEST, sur huit communes, ce parc permettra de compléter l'offre actuelle avec un centre balnéoludique et de remise en forme, un bassin d'eaux plates olympique pour la pratique du canoë Kayak et de la voile, et l'extension du stade d'eaux vives de St-Laurent Blangy. Cet ensemble permettra la création d'un potentiel de 200 emplois environ (100 directs et 100 indirects) dans l'hôtellerie et la restauration.

La requalification des sites militaires désaffectés, à partir de Juillet 2009, en raison de la disparition du 601ème régiment de circulation routière permettra également de densifier l'offre touristique de l'arrageois grâce à la réaffectation de la Citadelle Vauban.

Classée au patrimoine mondial de l'Humanité, par l'UNESCO, comme le Beffroi de l'Hôtel de Ville d'Arras, cette citadelle présente un intérêt touristique et patrimonial évident en raison de la qualité exceptionnelle de son site. Ce dernier, peut, en effet, intéresser des investisseurs étrangers pour une offre touristique quatre ou cinq étoiles, susceptible de créer plusieurs centaines d'emplois.

La réalisation, sur ce qui deviendra l'ancienne base aérienne d'Epinoy, d'une plateforme aéronautique civile, devrait permettre d'optimiser l'attractivité de la Citadelle Vauban ainsi transformée, afin d'élargir la gamme touristique susceptible d'intéresser les clients du Louvre Lens, par exemple.

**Projets ou actions de développement, déjà envisagés ou qui seraient à étudier,**

Il est impératif qu'un barreau ferroviaire desservant directement Arras et Cambrai via la plateforme de Marquion soit réalisé pour optimiser les opportunités économiques, industrielles et touristiques liées à la réalisation du canal Seine Nord.

Ce barreau ferroviaire, l'urgence de sa mise en service à compter de celle de la plateforme de Marquion, impliquent que la procédure de remembrement agricole correspondante soit engagée dès maintenant.

**Souhaits de l'Arrageois en matière d'organisation (coopération, coordination, montage des projets),**

La fonction touristique du Canal Seine Nord Europe à Marquion relie les institutions (Office du Tourisme, Chambres Consulaires) les professionnels de l'hôtellerie et de la restauration, les acteurs du développement économique local.

Une commission réunissant ces différents acteurs locaux devrait pouvoir être constituée sur cette thématique.

**Proposition de fédération des acteurs**

Voir point 5.

## Conseil régional du Nord/Pas-de-Calais

La Région ne peut que souscrire aux objectifs assignés au projet de canal Seine-Nord, affichés par l'État, tels que résumés lors du comité territorial du 13 novembre 2008, à savoir :

- **Développer durablement le trafic fluvial, l'intermodalité** avec le rail et la route et le **transfert modal** conformément aux objectifs du Grenelle de l'Environnement,
- Contribuer à la **compétitivité des entreprises**, à l'**aménagement** et au **développement économique** des **territoires** desservis en créant et pérennisant des emplois,
- Développer les **ports français** en structurant et élargissant leur hinterland.
- Contribuer au **financement** de l'ouvrage : les plates-formes multimodales constituent un élément essentiel du plan de financement du canal, plan de financement dans lequel le risque trafic est porté par l'État. En effet, les plates-formes devraient générer entre 430 et 700 M€ (330 à 450 M€ de péages liés aux trafics directement générés par les plates-formes, 100 à 250 M€ liés à l'exploitation des plates-formes et aux revenus fonciers).

La Région est mobilisée depuis les années 80 sur la modernisation des réseaux d'infrastructures routières, fluviales, ferroviaires et des infrastructures portuaires.

Elle investit aujourd'hui en faveur du développement durable et exprime dans son **schéma régional des transports** la volonté de positionner le Nord-Pas de Calais comme une grande région maritime et d'échanges avec les grands pôles européens de production et de consommation.

L'implication de la Région dans le projet de canal Seine-Nord Europe, et la structuration des plates-formes logistiques autour de cette infrastructure, s'inscrit dans cette histoire et dans cette volonté.

Les plates-formes logistiques associées au canal Seine-Nord Europe constituent les interfaces physiques et économiques entre l'ouvrage et les territoires irrigués. Elles sont porteuses d'enjeux forts, à toutes les échelles de territoires : enjeux de développement économique et d'emplois locaux, enjeux financiers, enjeux de cohérence entre les différents territoires développant une forte activité logistique, enjeux d'aménagement local et d'intégration physique dans leur environnement,...

Les plates-formes ont été sorties du périmètre du contrat de partenariat et ne constituent plus un élément du programme fonctionnel en tant que tel. Leurs modalités de développement peuvent tout à fait être définies parallèlement au processus de dialogue compétitif, le risque sur les recettes de trafics n'étant pas, a priori, supporté par le partenaire privé.

**Les plates-formes multimodales au service du développement économique et de l'aménagement du territoire local**

La Région attend du partenariat avec l'Etat et VNF, que soit pris en compte l'ensemble des enjeux pour chacun des partenaires. Au regard de ces enjeux, nous devons être capables, tous ensemble, de :

- Restituer à chaque territoire une présentation de ses perspectives potentielles
- Définir des modalités pertinentes de prise en compte de critères d'aménagement du territoire dans le choix des occupants (intentions de partenariat avec des sites industriels et logistiques au sein des territoires, d'utilisation du mode fluvial ou ferroviaire, d'usage des infrastructures portuaires du littoral). Il s'agit de se donner les moyens de favoriser l'implantation d'entreprises utilisant effectivement la voie d'eau et/ou le fer, et travaillant en synergie avec les tissus économiques et les systèmes logistiques régionaux.

■ Garantir, dans l'exploitation des plates-formes et dès leur conception, un accès compétitif et disponible aux flux régionaux quel qu'en soit le mode, afin de favoriser leur massification. Les plates-formes doivent être des outils au service des économies régionales et de leurs principales filières industrielles : au-delà des implantations directes d'industries sur les sites directement liés au canal Seine-Nord Europe, les entreprises régionales doivent pouvoir avoir accès à ces plates-formes prioritairement pour écouler leur trafic ou importer des matières premières / des composants, ... dans de bonnes conditions économiques. Ceci doit être pris en compte dans le schéma d'aménagement des plates-formes – en terme d'espace – et dans les modalités d'exploitation de celles-ci.

### La complémentarité des plates-formes Seine-nord et les autres projets régionaux

Il convient d'attirer également l'attention sur les dangers que pourrait représenter un développement agressif et non régulé du projet, et ses éventuelles conséquences pénalisantes pour le système logistique régional.

Le projet Seine-Nord Europe est accompagné de la construction de quatre plates-formes multimodales : celles du Noyonnais, de Nesle, de Péronne-Haute-Picardie et de Cambrai-Marquion. Elles doivent travailler ensemble afin d'attirer de nouveaux investisseurs.

Il faudra par ailleurs prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter une concurrence non régulée envers les développements logistiques au sein du territoire régional, en particulier ceux qui ne disposent pas d'un ancrage industriel sur site. Une telle concurrence pourrait avoir pour effet de réduire l'efficacité des investissements locaux de promotion logistique, voire renchérir le coût et diminuer l'efficacité d'éventuels investissements et aides au démarrage que les collectivités et différents partenaires pourraient souhaiter mettre en œuvre dans une logique de Schéma Logistique Régional. En effet, les collectivités investissent d'ores et déjà et vont continuer d'investir sur des sites existants ou en projet sur leur territoire. Il est impératif de s'assurer que l'offre globale de foncier bord à voie d'eau, depuis la Seine jusque la frontière belge, répondra à des besoins effectifs des marchés, et que les sites Seine-Nord Europe se développeront en complémentarité et en synergie avec ceux-ci.

La mission des collectivités territoriales reste de défendre l'intérêt général et de préserver les territoires des risques économiques. La conjoncture est suffisamment difficile : il importe de prendre toutes les précautions pour qu'un tel projet soit porteur de croissance et de créations d'emplois. Pour cela, il est indispensable que l'impact économique d'un tel aménagement sur les structures existantes soit étudié, partagé, discuté. C'est ensemble, dans la transparence et la confiance, qu'il sera possible de faire de ce canal un atout supplémentaire pour nos régions.

### La gouvernance des plates-formes

Enfin, la question de la gouvernance des plates-formes doit être abordée de la même façon.

Quelle que soit la structure choisie, syndicat mixte s'appuyant sur une structure opérationnelle de type SEM d'aménagement, groupement d'intérêt public ou autre, les collectivités territoriales devront y trouver toute leur place. L'enjeu sera donc de garantir une écoute pleine et entière des acteurs territoriaux tout en garantissant, bien sûr, l'efficacité des processus de prise de décisions.

De nombreux éléments profiteront à la réflexion collective. Ainsi, les simulations élaborées pour la viabilité économique du projet, les données et hypothèses économiques ayant permis d'élaborer ces simulations, les modalités juridiques de la « structure d'aménagement » envisagée sont autant d'éléments de nature à nourrir et enrichir la concertation.

C'est bien sur la base de tous ces éléments que les collectivités pourront travailler efficacement, et devenir des partenaires solides, mobilisés et enthousiastes.

## Conseil général du Pas-de-Calais

### I. Enjeux de la réalisation du canal Seine-Nord Europe pour le Département du Pas-de-Calais

Le canal Seine-Nord Europe est pour le Conseil général une occasion réelle d'accompagner la mise en œuvre d'un développement véritablement durable permettant d'allier développement économique, réduction des inégalités, par l'insertion professionnelle, et préservation de l'environnement.

Le Département a pour cela pris d'emblée les mesures destinées à favoriser la réalisation de l'ouvrage dans ses domaines de compétences.

En ce qui concerne l'aménagement foncier, le Conseil général a :

- réalisé les études d'aménagement foncier, engagées depuis décembre 2007, sur 34 communes dans le Pas-de-Calais et 13 communes dans le Nord. Pour une meilleure coordination, c'est le Conseil général du Pas-de-Calais qui assure la maîtrise d'ouvrage et la conduite d'opération pour les deux Départements. Il assure également le préfinancement des frais induits.
- conventionné avec la SAFER pour la constitution de réserves foncières (750 hectares sont nécessaires). Le Conseil général assure le financement des frais de portage de ces opérations.
- mise en place d'un dispositif incitatif de prime de mobilité foncière de 4 000 euros/ha avec avance des fonds par le Département.

L'ensemble de ces actions représenteront un préfinancement du Département de l'ordre de 2 millions d'euros.

Le Conseil général a, par ailleurs, mis en place, dès 2007, une mission d'accompagnement du projet, dotée d'un rôle d'interface et de coordination.

Au delà, le Département souhaite que la réalisation du Canal Seine-Nord Europe puisse être conduite en cohérence avec les orientations stratégiques définies dans le cadre de son projet stratégique et selon les axes de son Agenda 21.

**Les objectifs de ce grand projet d'aménagement du territoire s'inscrivant dans le choix du développement durable, c'est dans une vision commune et partagée qu'il conviendra que le partenariat avec l'institution départementale soit mené.**

**Le Département souhaite pouvoir ainsi décliner les sept orientations stratégiques de son projet autour des composantes de la réalisation du canal Seine-Nord Europe.**

1. Accompagner les territoires face aux nouvelles dynamiques spatiales
2. Protéger les plus fragiles et favoriser leur autonomie
3. Permettre à tous de participer à la création de richesses
4. Révéler, accompagner et ancrer les talents
5. Valoriser et ménager les ressources
6. Œuvrer à l'épanouissement et à l'émancipation de tous par la culture et le sport
7. Développer les conditions d'un égal accès à une mobilité durable

### 1.1 Accompagner les territoires face aux nouvelles dynamiques spatiales

Le canal Seine-Nord Europe aura un impact important sur l'aménagement du territoire départemental (renforcement du maillage fluvial, amélioration de l'offre portuaire régionale). Il contribuera à adapter les réseaux de transport aux nouveaux besoins : multi-modalité, inter-modalité, durabilité.

La position du Département au sein de l'espace européen, au cœur d'une région métropolitaine, lui confère un rôle d'interlocuteur majeur, qu'il entend affirmer dans le cadre de ce projet.

Les trois E.P.C.I. concernés directement par le projet du canal Seine-Nord Europe ont signé un contrat de développement durable avec le Département en 2007 (Communauté de communes Osartis, Communauté de communes du canton de Bertincourt, Communauté de communes de Marquion). Le projet de réalisation du canal Seine-Nord Europe a été partagé sous tous ses aspects avec les intercommunalités (aménagement du territoire, développement économique, tourisme, environnement, solidarité, culture, éducation) et a déterminé les orientations contractuelles.

L'ingénierie de la maison du Département du développement local de l'Arrageois (service territorialisé) et celle de la mission canal Seine-Nord sont mises autant que de besoin à disposition des territoires pour les accompagner dans la construction des projets de développement liés à la réalisation du canal Seine-Nord Europe. La création d'une mission d'ingénierie et d'appui départementale a permis aussi un apport d'expertise aux maîtres d'ouvrage locaux afin de faciliter entre autre, leur accès aux financements supra départementaux.

### 1.2 Protéger les plus fragiles et favoriser leur autonomie

Contribuer à l'insertion par l'emploi et favoriser l'insertion sociale sont des priorités pour le Département du Pas-de-Calais.

#### ■ Éléments de contexte

Depuis le 1er Janvier 2004, le Département assure la responsabilité complète du dispositif R.M.I. tant pour l'allocation que pour l'insertion.

Avec 35 367 allocataires du RMI payés au 31 mai 2008, c'est un véritable défi social et financier qui reste à relever.

Depuis quelques années, le Département a clairement affiché son objectif d'orienter sa politique vers l'axe majeur de l'insertion professionnelle dans une perspective d'accès à l'emploi durable.

Le Département a souhaité donner une dimension nouvelle à sa politique d'insertion professionnelle grâce à l'effet levier du FSE dans le cadre d'une subvention globale.

Au travers du Programme opérationnel FSE 2007-2013, le Département s'est donné les moyens de développer sa politique d'insertion Professionnelle qui mobilise déjà 80% des crédits d'insertion, avec un objectif : le retour à l'emploi stable.

Ce mécanisme lui permet d'être décisionnaire sur une enveloppe de plus de 22,5 M€ sur la période 2007-2013 pour financer des projets expérimentaux, innovants et favorisant le retour à l'emploi des personnes en insertion. Cela correspond à une enveloppe globale de 45 M€, compte tenu de l'effort de cofinancement du Département sur les projets.

Dans ce cadre, des actions d'insertion en lien direct avec les entreprises, d'aide à la mobilité etc..., sont déjà en cours pour lever les freins à l'emploi des personnes éloignées.

#### ■ Pratiques d'insertion par l'emploi mobilisables au regard du CSNE :

Dans la perspective d'un retour durable à l'emploi, le Département s'est lancé dans la généralisation de la clause dite « sociale » depuis maintenant plus de deux ans.

**■ Le Département souhaite que le maître d'ouvrage du Canal impose aux entreprises soumissionnaires, quelque soit leur rang, de réserver une part des heures de travail générées par le contrat à une action d'insertion professionnelle et ce à hauteur de 5 % minimum du montant total du contrat de partenariat. Cette disposition étant l'équivalent de l'article 14 du code des marchés publics relatif à la clause dite « sociale ».**

**En retour, le Département s'engage, afin que les entreprises puissent aisément assumer l'obligation qui leur serait ainsi faite, à mettre en place une plate-forme d'insertion professionnelle dans le Pas-de-Calais. Ce projet innovant constituerait une réponse adaptée à la proposition d'inscription d'un engagement dans le contrat d'une action d'insertion professionnelle.**

### 1.3 Permettre à tous de participer à la création de richesses

#### ■ Qualifier les ressources du territoire pour l'accueil des entreprises

En accompagnant les politiques d'infrastructures majeures et en étant partenaire du développement des territoires, le Département affirme sa qualité d'aménageur et se positionne en acteur volontariste.

A travers sa politique de contractualisation, le Département entend soutenir les créations, attirer les investisseurs, valoriser l'environnement économique pour les entreprises (aide à la création de zones d'activités portuaires ou d'espaces d'implantations d'activités industrielles ou logistiques de haute qualité, soutien au développement d'une offre immobilière attrayante et aménagement des dessertes routières nécessaires).

#### ■ Agir en faveur d'un développement économique solidaire : l'insertion par l'emploi

Le Département entend combiner sa politique choisie de développement économique à sa mission d'insertion professionnelle durable des publics en difficultés.

Le Département s'associera pleinement aux démarches d'anticipation des besoins en qualification et de mise en place d'offres de formations adaptées devant déboucher sur une offre de services efficace pour les entreprises et ce en partenariat avec le Conseil Régional.

#### ■ Promouvoir et conforter les filières innovantes et les secteurs porteurs

Le Département a travers son soutien à l'ADITEC-CEEI (Association pour le développement de l'innovation et de la technologie dans le Pas-de-Calais – Centre européen d'entreprise et d'innovation) aide les petites et moyennes entreprises à se développer et à améliorer leur compétitivité (réalisation gratuite de diagnostic stratégique et accompagnement global de projets de développement innovant).

Le Département est également partenaire d'OSEO-Innovation pour initier et développer l'innovation dans les petites et moyennes entreprises.

Ces partenariats et outils constituent des réponses d'accompagnement du nouveau industriel et au développement de nouvelles filières créatrices d'emploi : logistique, agro-industrie.... Ils seront mobilisés à l'occasion du chantier du canal Seine-Nord Europe.

#### ■ Agir pour le développement numérique du territoire

Afin d'améliorer les conditions de desserte numérique et de satisfaire les besoins croissants en télécommunications des acteurs présents sur le territoire, le Département du Pas-de-Calais a défini une stratégie pour la mise en place d'un réseau Très Haut Débit. La constitution d'un tel réseau suppose la mobilisation d'infrastructures permettant le passage de fibres optiques d'autant moins onéreuses qu'elles seront mutualisées avec des travaux déjà programmés.

Conscient du caractère structurant du projet de canal Seine-Nord Europe pour l'aménagement du territoire, le Département du Pas-de-Calais rappelle la nécessité d'une coopération et d'une coordination des acteurs intervenant sur le chantier. Dans cette optique, le Département du Pas-de-Calais suggère de préparer les conditions techniques de mise en place d'infrastructures de génie civil destinées au passage de réseaux de communications électroniques (fourreaux, chambres de tirage).

**Le Département entend que les quatre objectifs de politique publique ci-dessus énoncés trouvent notamment leur application sur le grand projet de réalisation de la plate-forme multimodale prévue sur le territoire de Marquion-Sauchy-Lestree. La contribution spécifique « plate-forme » est détaillée en seconde partie.**

#### ■ Faire d'un tourisme de qualité une source d'attractivité au cœur de l'Eurorégion

De nombreux facteurs d'attractivité justifient le poids du Pas-de-Calais dans l'économie touristique de la France (5ème Département en nombre de visiteurs). Le Tourisme est donc un axe stratégique de développement du Département. Dans ce cadre, le **Comité Départemental de Tourisme** est chargé de préparer et de mettre en œuvre la politique touristique du Département. Il a été sollicité pour la production de **la contribution « tourisme » développée en troisième partie.**

#### 1.4 Révéler, accompagner et ancrer les talents

La réalisation et l'exploitation du canal Seine-Nord représente une réelle opportunité d'ancrer et de développer les talents sur les territoires. Ils nécessiteront le recrutement de personnes qualifiées dans des emplois durables. Si l'on ne veut pas se retrouver face à des difficultés pour pourvoir ces métiers souvent spécifiques au monde fluvial il faut pouvoir anticiper la construction de véritables filières de formation notamment pour permettre à des jeunes ou à des personnes en recherche d'emploi d'accéder à ces métiers.

Le Département du Pas-de-Calais souhaite, à travers l'insertion, être associé à cette démarche nécessaire de formation professionnelle en lien avec les dispositifs mis en place par le Conseil Régional du Nord Pas-de-Calais. Cette démarche pourrait être intégrée au sein de la plate-forme insertion professionnelle, avec l'ensemble des partenaires publics et privés concernés. Le lien entre insertion, formation professionnelle et développement des métiers liés au canal Seine-Nord doit être une priorité. Il doit concourir à permettre aux différentes filières (métiers liés à la construction du canal, métiers de la logistique, métiers de la batellerie...) de se développer au plus proche des territoires concernés et de participer au renforcement de l'excellence du projet du canal Seine-Nord. Dans le même temps, le Département du Pas-de-Calais est prêt à réfléchir, dans le cadre de ses compétences, avec le maître d'ouvrage, aux modalités d'accueil sur son territoire des personnes employées sur le chantier ou à l'exploitation du canal Seine-Nord.

Cette capacité à développer et ancrer les talents sur les territoires doit pouvoir être valorisée dans le cadre des projets européens liés à la fois aux fonds social européen, aux dispositifs INTER-REG et aux politiques internes de l'Union Européenne. Le Département du Pas-de-Calais, dans le cas ou une politique ambitieuse d'anticipation des formations liées aux métiers du canal Seine-Nord serait mise en œuvre par le maître d'ouvrage, souhaite que la dimension européenne avec les fonds correspondants soient sollicités et, pourra, avec son ingénierie, s'associer à ces démarches.

#### 1.5 Valoriser et ménager les ressources

L'objectif d'un développement durable est l'essence même du projet stratégique départemental et trouve sa déclinaison dans les actions de l'Agenda 21, déclinées, notamment, selon l'axe « Protéger la personne et son cadre de vie » permettra la concrétisation d'ambitions fortes autour de la gestion et de la préservation des ressources naturelles, de la gestion des déchets, des modes de transport et du développement de l'éco-citoyenneté.

Le Département du Pas-de-Calais s'est engagé dans un projet de coopération régionale intitulé « trame verte et bleue ». Il est souhaité que VNF intègre cette dimension pour la réalisation du canal Seine-Nord Europe et pour sa gestion future du canal du Nord.

Le Département souhaite que les aménagements réalisés dans le cadre du projet Seine-Nord Europe se fassent en intégration de ses propres schémas de déplacement (voies piétonnes, trame verte, pistes cyclables).

De plus, Le Département souhaite être associé aux démarches partenariales de suivi notamment en ce qui concerne l'observatoire de l'environnement.

Le Département attend, par ailleurs, du futur maître d'ouvrage une véritable ambition sur l'intégration paysagère du canal.

#### 1.6 Œuvrer à l'épanouissement et à l'émancipation de tous par la culture et le sport

■ L'organisation de temps forts autour de pratiques sportives diversifiées, d'événementiels, de manifestations populaires, familiales trouveront sur les territoires traversés par le futur canal SNE des lieux propices à leur réalisation.

Les sports de pleine nature et les sports ou événementiels nautiques devraient être concernés au premier chef. Il conviendra que les pratiques sportives (nautiques, pédestres,...) puissent être exercées en accès libre.

■ La composante formation via l'approche des sciences et techniques pourra trouver un laboratoire in situ avec le chantier du canal.

La présence des 126 collèges sur le territoire départemental sont autant de lieux où les différentes composantes concourant à la réussite éducative peuvent s'exprimer.

De même, l'information en matière d'orientation scolaire et professionnelle et la connaissance des métiers pourront bénéficier de la présence des différents opérateurs. L'organisation de rencontres, de forums destinés aux collégiens et à leurs parents, la création d'espaces d'information métiers dans les CDI ou les lieux de rencontres seront autant de possibilités de partage des connaissances.

■ La réalisation du canal Seine-Nord Europe représente un gigantesque chantier du point de vue des diagnostics et des fouilles archéologiques. Le Département, à travers son service départemental d'archéologie, pourra jouer un rôle pour la médiation des résultats. Des animations et des actions de valorisation des fouilles pourront être envisagées. Les différents volets possibles de cette médiation seront partagés avec les intercommunalités concernées, comme il en a été convenu dans le dispositif de contractualisation.

#### 1.7 Développer les conditions d'un égal accès à une mobilité durable

Les offres de transport devront à la fois intégrer les impacts de la nouvelle infrastructure fluviale et de ses développements économiques induits sur les territoires, l'exigence de mobilité des publics et la recherche de modes de transports innovants plus écologiques.

La politique de voirie du Département tiendra compte de ses éléments et veillera à sa traduction concrète dans les partenariats avec les EPCI, le Conseil régional et les associations d'usagers. Ces préoccupations seront au cœur du schéma départemental des mobilités élaboré en lien avec les autres autorités organisatrices de transport.

L'accessibilité libre et gratuite le long de la nouvelle infrastructure fluviale devra être étudiée en tenant compte de la multimodalité : cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite,...

Promouvoir de nouvelles pratiques en matière de mobilité, valoriser la multi-modalité, développer les transports propres, alternatifs, individuels et collectifs sont donc les objectifs à atteindre.

## II. La plate-forme multimodale de Marquion-Sauchy-Lestrée : la plus vaste plate-forme du projet Seine-Nord Europe

### 2.1 Problématique, enjeux et attentes

La plate-forme multimodale d'activités de Marquion-Sauchy-Lestrée de 156 hectares est la plus grande des quatre zones portuaires du projet Seine-Nord Europe. Cette plate-forme composée de parc logistique, parc d'activités, terrains industriels, terminal conteneurs et 1 000 m de desserte de quais, offrira des fonctionnalités très intéressantes. Cette réalisation représente une opportunité de développement d'une zone portuaire pour le secteur de l'Arrageois - Cambrésis et aussi des perspectives d'implantations industrielles et logistiques à un nœud de communication stratégique (l'A2 (liaison vers la Belgique), l'A26 (liaison vers le littoral) et un canal à grand gabarit.

Au delà du secteur de la logistique, les secteurs de l'agro-industrie et de l'alimentaire devraient particulièrement être concernés.

La réalisation de la plate-forme multimodale s'inscrira dans une valorisation de toute une chaîne d'espaces multimodaux : Corbehem, Dourges-Delta 3, Harnes, Béthune, Arques, qui pourrait constituer une offre portuaire complète et complémentaire à l'horizon 2012.

Le Département via sa politique de contractualisation avec les territoires s'associera à ces projets de développement.

La diversification des zones et des cibles d'implantation permettra également le soutien aux entreprises déjà présentes par effet induit et favorisera l'émergence de nouvelles implantations. Le Département mobilisera avec l'ensemble de ses partenaires les outils nécessaires à cet accompagnement (programme régional de création et de transmission d'entreprise (PRCTE), par exemple).

Il conviendra d'être particulièrement attentif à ce que l'impulsion du développement économique générée par le Canal Seine-Nord Europe et la plate-forme multimodale aille de pair avec une revitalisation et une diversification du tissu économique local mais aussi avec la création de nouveaux emplois sur les bassins concernés et l'insertion professionnelle des publics en difficulté. La pérennisation des emplois est un enjeu essentiel pour le Département du Pas-de-Calais. En ce qui concerne l'insertion professionnelle, les attentes et propositions ont été formulées en page 4.

Le Département sera par ailleurs attentif au devenir du site de la base aérienne 103 dont la fermeture est programmée à l'échéance de 2012.

Ce site de 365 ha est en effet situé à proximité immédiate de la future plate-forme multimodale, seuls 450 mètres séparent l'extrémité ouest de la base du tracé du canal.

Le Département est associé aux groupes de réflexion et au comité technique chargé d'analyser les différents scénarii possibles de reconversion et de préparer le contrat de redynamisation de ce site de défense.

### 2.2 Les projets déjà envisagés avec les territoires

La signature d'un contrat territorial de développement durable avec les trois EPCI les plus directement concernés par le projet a permis d'identifier, dès 2007, des actions à mener conjointement avec ces territoires sur la thématique du développement économique. Les projets identifiés sont listés ci-après :

#### Communauté de communes de Marquion

- Renforcement de l'accessibilité du territoire
  - sécurisation de la RD939 au niveau de ses zones d'accès (création d'un giratoire et sécurisation de carrefours)
  - conforter les activités existantes (ZAL de Baralle et zone du port fluvial de Marquion)
  - favoriser l'inter-modalité (accès aux zones d'activités)

- Créer des conditions d'accueil favorables pour les entreprises
  - Aménagement des sites dédiés au développement économique induit (plate-forme multimodale de Marquion, port fluvial, zone industrielle Nord de Marquion, zone industrielle Est de Marquion, quai de transbordement céréalier à Graincourt-les-Havrincourt)
  - Mobilisation des acteurs économiques

#### Communauté de communes Osartis

- Créer une activité durable et innovante
  - développer l'offre foncière (aménagement de trois zones d'activités pour 84 ha)
  - projet de création d'un port fluvial intérieur à Corbehem (reconversion de friches sur 55 ha)
  - créer des conditions d'accueil favorable pour les entreprises (réalisation de bâtiments relais)

#### Communauté de communes de Bertincourt

- Agir pour appréhender les mutations économiques
  - accompagner le développement résidentiel des bourgs et villages (ingénierie du CAUE, résorption des zones blanches, accès au très haut débit)
  - développer et accompagner le tissu économique local (diversification ...)
- Valoriser les ressources locales afin de développer une véritable destination touristique « rurale »
  - conduire une réflexion autour du canal Seine-nord Europe à partir de l'écluse fluviale d'Havrincourt et du devenir du canal du Nord.

### 2.3 Les politiques d'accompagnement

Le retour d'expériences des plates-formes multimodales de Dourges, Pagny et Vatry analysées par le CETE Nord/Picardie en février 2008, préconisait 8 axes majeurs autour desquels des politiques d'accompagnement des plates-formes multimodales pouvaient être menées. Il paraît intéressant de signaler que l'action du Département du Pas-de-Calais s'inscrit d'ores et déjà dans ces perspectives :

- Stratégie d'aménagement portuaire
  - dans le cadre du schéma régional de la voie d'eau, étude de l'organisation des ports et de leur hiérarchisation à l'échelle 2020.
  - participation au contrat de projet 2007-2013 dans son volet accessibilité-transport
- Stratégie foncière
  - suivi des SCOT et PLU à l'échelle des territoires concernés
  - analyse de la cohérence des zones d'activités à l'échelon départemental
- Anticiper la demande de logements
 

Le Département du Pas-de-Calais suivra avec attention cette problématique. La mission canal Seine-Nord Europe, spécifiquement créée pour être un point d'entrée central au niveau de l'institution, fera le relais des travaux conduits notamment par l'association Seine Nord Europe auprès des services compétents.
- Anticiper les besoins en formation et le recrutement
 

Le Département du Pas-de-Calais sera tout à fait attentif à cette problématique. Dans ce domaine, le relais d'information sera la aussi assuré, et d'ores et déjà des propositions ont été faites (cf. page 4). Une réflexion de partenariat avec les Départements voisins est aussi envisagée en la matière.
- Proposer des solutions de transport adaptées
 

Le Département est tout à fait sensibilisé à cette question à travers sa démarche d'Agenda 21 et la création d'un service mobilité-recherche.

■ Développer des partenariats au-delà du territoire local

- le Conseil général du Pas-de-Calais intègre la gouvernance du Syndicat mixte de Dourges. Il en est membre et y dispose de six sièges. Ce syndicat a pour objet la gestion de la plate-forme multimodale Delta 3.
- l'articulation avec le pôle d'excellence régional logistique : « Euralogistic » pourra être réalisée via les partenariats avec les territoires concernés.

■ Bâtir des liens avec les universités et la recherche

Dans ce domaine, l'expérience développée autour de Delta 3 avec la création du centre de ressources « Nord-logistique.com » élaboré en lien avec l'université d'Artois et qui a reçu le label du pôle de compétitivité « i-trans » pourra avantageusement être exploitée sur la nouvelle plate-forme multimodale.

■ Multiplier les facteurs clés de succès des zones logistiques

La prescription du Département à accompagner la réalisation de zones de qualité, respectueuses du développement durable et son implication à contribuer à une desserte très haut débit de son territoire, sont la encore deux axes qui permettront d'offrir une qualité de service supérieure de nature à attirer durablement les investisseurs.

Le Département du Pas-de-Calais est donc déjà particulièrement mobilisé sur les différents axes majeurs ayant été identifiés comme facteurs pertinents d'accompagnement du projet d'une plate-forme multimodale.

## 2.4 La gouvernance

Principes :

Les plates-formes multimodales seront développées dans un cadre distinct de celui du contrat de partenariat. Les collectivités territoriales concernées sont partie prenante de la gouvernance des plates-formes multimodales pour s'assurer que le développement soit cohérent avec leurs propres objectifs.

Attentes du Département :

Le Département du Pas-de-Calais souhaite être pleinement associé à l'élaboration de la méthode de travail préalable à la mise en place de la structure de gouvernance de la plate-forme multimodale de Marquion-Sauchy-Lestrée.

Les hypothèses de travail, les modalités juridiques, les données prospectives sur les marchés, les incidences sur les activités existantes sont autant d'éléments de lisibilité indispensables aux collectivités locales.

Ces attentes sont également partagées par le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais. C'est dans le cadre d'une approche globale et partagée par les collectivités territoriales, et sur la base de la communication des données indispensables, qu'un travail de co-construction pourra être engagé et qu'un partenariat efficace et solide pourra alors être défini avec le maître d'ouvrage.

## III. Le canal Seine-Nord Europe :

### l'opportunité de faire émerger une nouvelle destination touristique

#### 3.1 Présentation du Comité Départemental de Tourisme du Pas-de-Calais (CDT62)

Organisme associé du Conseil général, attaché au Pôle de l'Aménagement du Territoire et du Développement Durable, le CDT62 prépare et met en œuvre les politiques d'aménagement, de développement et de promotion touristiques du Département.

Il accompagne les grands projets tels que les Carrières Wellington à Arras, l'implantation du Louvre à Lens, l'accueil des Jeux Olympiques de Londres en 2012, le canal Seine-Nord Europe. Il assure également la mise en œuvre du plan Qualité Départemental.

En partenariat avec l'Union Départementale des Offices de Tourisme et Syndicats d'Initiative, il fédère les offices de tourisme autour d'actions visant à mettre en valeur tous les aspects du tourisme et à former les équipes des offices de tourisme.

Le CDT est composé d'une équipe de 20 personnes et assure des missions transversales avec les Maisons du Département du Développement Local ainsi que les Directions du Conseil général et notamment celles de l'Aménagement du Territoire, de la Culture, de la Communication, du Sport.

Le CDT62 propose de mettre, autant que de besoin, l'ingénierie interne dont il dispose à disposition du projet d'accompagnement touristique du canal Seine-Nord Europe, notamment dans les domaines du développement et de l'accompagnement des porteurs de projets touristiques, en particulier les hébergements.

#### 3.2 Problématiques auxquelles la réalisation du canal Seine-Nord Europe (CSNE) pourrait apporter une réponse : l'émergence d'une nouvelle destination touristique

A travers les outils que sont les contrats territoriaux de développement durable signés entre le Département et les 3 EPCI du Pas-de-Calais directement impactés par le CSNE (Communautés de communes du Canton de Bertincourt, de Marquion, OSARTIS), le tourisme est abordé bien plus comme une activité en devenir que comme une activité économique bien identifiée.

Quatre opérations sont inscrites dans chacun des trois territoires communautaires signataires d'un contrat :

- Evaluer l'offre d'hébergement touristique
- Identifier les richesses à valoriser
- Organiser des séances de sensibilisation / formation à l'amélioration de la Qualité des équipements et des hébergements existants
- Accompagner les porteurs de projets.

Compte tenu du profil touristique de chacun de ces trois territoires, aucun ne constitue la bonne échelle afin d'appréhender de manière optimale, la problématique des quatre opérations décrites ci-dessus.

Le périmètre du SCOT OSARTIS – MARQUION, élargi à celui de la Communauté de communes du Canton de Bertincourt, constitue une meilleure échelle d'appréhension de l'activité du tourisme.

Le canal Seine-Nord Europe constitue incontestablement **le projet fédérateur** (le fil rouge) qui permettra de mieux prendre en considération le développement du tourisme et des loisirs dans l'ensemble de ces trois entités.

Entre l'industrielle et urbaine OSARTIS (filière du tourisme d'affaires) et les rurales MARQUION et BERTINCOURT (filière du tourisme à la campagne), des complémentarités seront à envisager et à encourager.

Mais, le canal Seine-Nord Europe est si fédérateur qu'il élargira la notoriété de ces trois territoires – de ce territoire. Un peu comme il existera un territoire du LOUVRE – LENS, il devrait émerger **UN TERRITOIRE DE DESTINATION TOURISTIQUE DU CANAL SEINE- NORD EUROPE.**

C'est toute la problématique qu'entend appréhender le Comité départemental du tourisme 62 pour le Sud Est du PAS-DE-CALAIS.

### 3.3 Attentes et objectifs du CDT62 : fédérer les initiatives autour des potentiels terrestres

Compte tenu des missions et compétences des acteurs mobilisés autour de l'accompagnement du CSNE, le CDT62 propose d'intervenir prioritairement sur les potentiels terrestres identifiés par les différents groupes de travail Tourisme, réunis par l'Association « Seine-Nord Europe » :

- La randonnée et les voies vertes à partir des chemins de halage
- La visite et la valorisation des ouvrages remarquables (écluses...) dans le cadre d'une mise en marché globale sur le canal.

Par ailleurs, dans le cadre de ce tourisme technique et de découverte, l'implantation par le maître d'ouvrage dès la phase de chantier d'une maison du projet du canal Seine-Nord Europe est à envisager. Compte tenu de la densité de population et de la situation géographique, il serait opportun que cette maison soit située à proximité de la plus grande des plates-formes sur le territoire de Marquion et sur le modèle de ce qui s'est fait pour le tunnel sous la Manche. L'expérience du projet de maison sur le « Louvre-Lens » pourrait aussi être mise à profit.

- La valorisation des autres ressources touristiques. Cette orientation est au cœur des contrats territoriaux de développement durable du Département du Pas-de-Calais avec les EPCI concernés. Cette problématique touche, en outre, à l'identité des territoires, thème sur lequel le CDT62 travaille depuis plusieurs années à travers des actions visant à créer des liens vivants entre visiteurs et habitants : « LES GREETERS DU PAS-DE-CALAIS »
- Les hébergements. Les aides départementales en faveur de l'hébergement touristique ont été revues récemment par l'Assemblée départementale. Il s'agira d'identifier les porteurs de projets et de les accompagner, notamment ceux désirant s'inscrire dans un thème : gîte - randonnée, gîte - vélo, gîte de pêche... et à inventer le ... « gîte – canal ». Pour le CDT62, les hébergements à thème constituent un moment d'innovation dans le tourisme, l'émergence d'un « tourisme autrement ». L'accompagnement du porteur de projet est, alors, une nécessité.

### 3.4 Actions de développement

Ce sont celles identifiées dans le cadre des trois contrats territoriaux de développement durable directement concernés.

Pour rappel, ces actions sont les suivantes :

- Evaluer l'offre d'hébergement touristique
- Identifier les richesses à valoriser
- Organiser des séances de sensibilisation / formation à l'amélioration de la qualité des équipements et des hébergements existants
- Accompagner les porteurs de projets.

Afin de les mettre en œuvre, une phase de diagnostic du tourisme est à réaliser. La problématique de l'échelle la plus pertinente pour ce diagnostic, se pose.

### 3.5 Souhaits en matière d'organisation et fédérations des acteurs : l'émergence d'une nouvelle gouvernance entre Nord-Pas-de-Calais et Picardie

Au-delà de l'organisation, c'est davantage la problématique de la gouvernance qui se pose, dans le sens posé par la note de l'Association « Seine-Nord Europe » : cf. le § : « La structuration de l'offre ».

Le CDT62 est disposé à étudier les nouveaux rapports à intervenir avec le CDT de la Somme et le CRT de PICARDIE, autour du projet du CSNE.

En revanche, intéressantes sont les nouvelles relations à créer entre les offices de tourisme du côté Pas-de-Calais.

La Communauté de communes du canton de Bertincourt partage un office de tourisme avec la Communauté de communes de la région de Bapaume, et des liens plus puissants avec l'office de tourisme d'Arras devront être créés.

#### Éléments de contexte

Le département du Pas-de-Calais est le 5ème département par le poids démographique (1 451 600 habitants). Il est l'un des plus jeunes Départements de France : 30% de sa population a moins de vingt ans.

La superficie cadastrée est de 6 671 km<sup>2</sup>, la densité est donc de 219 habitant /km<sup>2</sup>.

Le département compte 894 communes réparties en 77 cantons et 7 arrondissements.

Le département possède à l'ouest 120 km de façade maritime continue sur la Manche, a une position privilégiée au cœur de l'Europe du Nord-Ouest et dispose d'atouts indéniables grâce à son réseau d'infrastructures :

- 6 200 km de routes départementales dont 451 de routes nationales transférées
- 105 km de routes nationales
- 336 km d'autoroutes
- 6 900 km de routes communales
- Un réseau ferroviaire de lignes à grande vitesse (Arras-Lille en 50 minutes et une gare TGV à Calais-Frethun avec une connexion à Londres via le Tunnel sous la Manche)
- Un aéroport international situé au TOUQUET et un aérodrome à CALAIS-MARCK

#### Le Conseil général du Pas-de-Calais

L'Assemblée départementale est composée de 77 Conseillers généraux. M. Dominique Dupilet est Président du Conseil général depuis 2004.

Le siège de l'Hôtel du Département est situé à Arras, ville préfecture.

Le Conseil général emploie 6159 agents dont 68 % des effectifs sont territorialisés, cela représente 176 millions d'euros de masse salariale.

Le budget total 2008 du Département est de 1 milliard 457 millions d'euros, réparti comme suit : 283 millions d'euros en dépenses d'investissement et 1 174,35 millions d'euros en dépenses de fonctionnement.

Après un travail approfondi de diagnostic et une consultation de la population, le Conseil général a adopté le 26 mai 2008 le **projet stratégique du Département**. Cette démarche vise à préparer les mutations du Département avec un objectif fixé à l'horizon 2020.

Depuis 2004, le Département avait souhaité donner une nouvelle impulsion à sa politique en décidant de **territorialiser** une partie de ses services et de ses politiques publiques et en **contractualisant avec les intercommunalités** de son territoire.

**Neuf territoires** : Arrageois - Artois - Audomarois - Boulonnais - Calaisis - Hénin-Carvin- Lens Liévin - Montreuillois - Ternois, ont été identifiés et vingt-sept maisons départementales, services de proximité thématiques, ont été créés (1 maison du Développement Local, 1 de la Solidarité et 1 des Infrastructures pour chacun des 9 territoires). A ce jour, 44 des 45 EPCI ont signé un **contrat territorial de développement durable** avec le Département.

Afin de contribuer à faire face aux défis mondiaux du changement climatique, de la réduction des inégalités sociales et économiques, et, de la perte de la biodiversité, le Département s'est engagé en adoptant en séance plénière du 30 juin 2008, une démarche d'**Agenda 21** en parfaite cohérence avec son projet stratégique.

L'ensemble de ces outils contribue à asseoir les fondements politiques de l'action départementale : faire du Pas-de-Calais, à l'horizon 2020, un département au développement solidaire, innovant et durable.

## Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral, Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque, Grand Port maritime de Dunkerque

Le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) est le troisième port français et le onzième port européen avec un trafic de 57,1 millions de tonnes en 2007.

La Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) regroupe 18 communes pour une population de 210 000 habitants.

La Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque (CCI de Dunkerque) regroupe dans son périmètre 61 communes, 6 076 établissements et 57 500 salariés.

La Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque, la Communauté urbaine de Dunkerque, le Grand Port maritime de Dunkerque ont souhaité réaliser un document commun et partagé, dans une volonté de fédérer les acteurs économiques sur le projet Seine-Nord Europe.

Aujourd'hui chacun reconnaît la nécessité et l'urgence de la réalisation de cet axe structurant qui apportera des retombées importantes au niveau de l'attractivité et du développement économique des territoires desservis par cette liaison fluviale ainsi que pour le Nord/Pas-de-Calais et le Port de Dunkerque.

Maillon manquant de la liaison européenne, Seine Nord permettra de relier le bassin parisien au réseau fluvial du Nord de l'Europe et garantira une plus grande fluidité des trafics fluviaux.

### I. Enjeux du canal seine-nord europe et de ses plates-formes multimodales pour le développement portuaire de dunkerque

Dans le cadre du développement pérenne de leurs activités, le Port de Dunkerque ainsi que l'ensemble des collectivités territoriales de l'Agglomération Dunkerquoise misent déjà depuis de nombreuses années sur les modes de transport alternatif à la route.

En 2007, plus de 60 % du trafic de transit portuaire a été pré- ou post-acheminé par des modes de transports massifiés, respectueux de l'environnement, dont 9 % pour la voie d'eau, soit 900 000 T de trafic. Les trafics concernés par un acheminement fluvial sont diversifiés : conteneurs, charbon, céréales, huiles, sables, petits vracs solides...

De leur côté, les industries implantées au cœur des différentes zones d'activités économiques de l'Agglomération Dunkerquoise génèrent un volume par voie d'eau de l'ordre de 1 300 000 tonnes par an. Ces trafics transitent essentiellement par les terminaux portuaires, mais également par les quais fluviaux situés dans le périmètre de la CUD.

Au total, l'ensemble de ces trafics fait de Dunkerque le premier port fluvial de la Région Nord/Pas-de-Calais, avec un trafic cumulé de 2 200 000 T.

Afin de favoriser le report modal vers la voie d'eau, le Port de Dunkerque, Voies Navigables de France (VNF), l'Union Maritime et Commerciale (U.M.C.) et le Syndicat Professionnel des Entreprises de Manutention (S.P.E.M.) ont signé, en 2005, un contrat de progrès. L'ensemble des partenaires s'est engagé à mettre en place des actions concrètes privilégiant des solutions fluviales, à optimiser le développement de la cale sur le Dunkerquois, à améliorer la qualité de services des prestations fluviales ou encore à assurer la promotion de ce type de transport.

Ce contrat de progrès a notamment trouvé sa concrétisation dans la mise en place d'infrastructures et d'outillages dédiés à la manutention fluviale au sein même des terminaux portuaires dunkerquois, de manière à permettre le traitement spécifique de ce genre de trafic, indépendamment des opérations liées à la manutention des navires maritimes.

De même, le comité de pilotage du contrat de progrès a engagé, avec le concours financier de la Région Nord/Pas-de-Calais et de VNF, une réflexion portant sur le développement d'un automateur amphidrome de grande capacité optimisant les caractéristiques du canal Dunkerque-Escaut.

Cet automateur pourrait, grâce à des capacités de ballast importantes, prendre 3 couches de conteneurs sous certaines conditions et 4 largeurs de conteneurs. La capacité d'une telle barge est de 192 EVP, ce qui permet de baisser de façon très sensible son coût de revient. Ce type de bateau fluvial a également vocation à opérer entre Dunkerque, d'une part, des plates-formes intérieures situées le long de Seine-Nord Europe, ou du Bassin de l'Oise ou de la Seine, d'autre part. Dans le cadre du développement de nouvelles plates-formes multimodales, il conviendra donc de veiller à équiper celles-ci en portiques capables de travailler 4 largeurs de conteneurs.

Malgré cette volonté, l'enclavement actuel du réseau navigable à grand gabarit du Nord/Pas-de-Calais limite le champ d'action de la voie d'eau à des trafics de proximité. Il s'agit de trafics essentiellement régionaux, voire transfrontaliers. L'inauguration de l'Ascenseur de Strepv-Thieu en 2001 permet en effet désormais le passage d'unités de 1 350 T entre Dunkerque et la Région Wallonne.

Le canal Seine-Nord Europe, qui permettra de relier le bassin fluvial du Nord à celui de la Seine, représente donc une opportunité majeure pour le Port de Dunkerque et l'ensemble de son agglomération.

Actuellement, les chargements par voie d'eau, au départ de Dunkerque vers la Picardie et la Région Parisienne, via le Canal du Nord, sont limités à 600 T. Avec l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe, la capacité d'export entre Dunkerque et ces régions va passer à 3 000 T, ce qui aura bien évidemment un impact très favorable sur les prix d'acheminement terrestre depuis/vers notre port.

Au total, c'est l'hinterland du port de Dunkerque qui va s'en trouver notablement élargi, sous réserve que le niveau de taxation (surpéage) destiné à financer la construction de Seine-Nord Europe n'alourdisse pas de façon prohibitive le coût du transport fluvial et que l'application de ce surpéage ne soit pas de nature à induire des distorsions de concurrence entre les différents ports maritimes concernés par des développements de trafics fluviaux dans le cadre de l'ouverture de Seine-Nord Europe.

Tous les trafics traités à Dunkerque sont potentiellement concernés par le développement de Seine-Nord Europe, aux premiers rangs desquels :

**Les conteneurs :** le développement pérenne de l'activité conteneurisée à Dunkerque passe nécessairement par un élargissement de notre hinterland, au moyen de la mise en place de services de transports massifiés, économiques et respectueux de l'environnement. Le canal Seine-Nord Europe sera donc un axe prioritaire de notre développement et ce d'autant plus que les zones logistiques amenées à se développer le long de ces chantiers multimodaux draineront, à l'image de ce qui s'est déjà produit à Dourges, des flux conteneurisés importants.

**Les sables et graviers :** Dunkerque possède 4 terminaux sables et graviers qui sauront répondre présents au déficit annoncé de l'extraction de sables et graviers en Région Parisienne et en Picardie à l'horizon 2015/2020.

**Les céréales :** Dunkerque devrait traiter en 2008 entre 1,1 et 1,2 million de tonnes de céréales au Terminal SICA NORD CEREALES, dont les quais sont équipés pour assurer le traitement spécifique, au déchargement et au chargement, des bateaux fluviaux.

Citons également entre autres les produits métallurgiques à l'importation, les pondéreux, les voitures neuves et les biocarburants, si tant est que les perspectives de développement à long terme pour cette filière soient confirmées.

Le Port de Dunkerque, de par sa proximité avec la Grande-Bretagne, la Scandinavie, la Russie et les Pays Baltes, entend également jouer le rôle de plate-forme de transbordement pour les marchandises transportées entre la Picardie et la Région Parisienne d'une part, l'Europe du Nord d'autre part.

## II. Enjeux du canal Seine-Nord Europe et de ses plates-formes multimodales pour l'économie locale

### Enjeux pour l'économie locale

La CCI de Dunkerque a organisé dans ses locaux le 19 novembre 2007 une conférence débat sur le canal Seine-Nord Europe et le mode fluvial plus généralement. Nicolas Bour, Chef de projet de la mission Seine-Nord Europe, a évoqué entre autres le développement de la voie d'eau ainsi que son rôle dans la compétitivité des entreprises et l'attractivité des territoires. Les perspectives pour le Dunkerquois ont notamment été mises en avant, en terme de développement d'activités pour les entreprises de notre circonscription : chantiers pour les ouvrages d'art, aménagement d'espaces portuaires, de plates-formes multimodales et d'immobiliers d'entreprises. Nicolas Bour a conforté les acteurs économiques dans notre réflexion sur l'opportunité économique que représente l'ouverture du canal pour notre territoire.

L'ouverture de Seine-Nord Europe confortera l'organisation logistique de l'ensemble des industries de la Région Dunkerquoise, en leur offrant de nouveaux débouchés. A titre d'exemple, Dunkerque, de par la présence sur son territoire de grands groupes industriels tels que ArcelorMittal, Rio Tinto Alcan, GTS Industries, Europipe, Ascométal ou encore UF Acier est le premier pôle métallurgique du Nord/Pas-de-Calais. Ces sociétés étudient attentivement les potentialités futures de transport offertes par Seine-Nord Europe.

### Le chantier de construction de Seine-Nord Europe : levier de développement pour les entreprises locales

11 000 emplois directs et indirects seront créés pendant la durée du chantier et les activités annexes du Canal Seine-Nord Europe.

1 200 emplois seront créés pendant la durée du chantier du Terminal Méthanier, programmée sur 3 années de 2010 à 2012.

Ces 2 chantiers majeurs et concomitants représentent un défi exceptionnel pour notre territoire et ses entreprises dans une temporalité pratiquement similaire. Les acteurs économiques de la circonscription doivent tout mettre en œuvre pour que ces chantiers puissent générer des retombées significatives en terme d'obtention de marchés et d'emplois induits. Les collectivités locales auront l'obligation d'informer, d'accompagner les PME du BTP à se positionner sur l'énorme marché que représentera la construction de ces 2 ouvrages en mettant à disposition des entreprises un panel d'action et de soutien afin d'aider ces dernières à trouver la main d'œuvre nécessaire.

Pour atteindre cet objectif ambitieux, les acteurs territoriaux du bassin d'emploi doivent, dans une démarche préventive, se mobiliser bien en amont afin que le territoire puisse répondre aux attentes des contractants en trouvant les ressources humaines, par une anticipation sur les futurs recrutements et la formation. Il conviendra notamment de se doter d'outils de recrutement et d'une politique de formation en adéquation avec la demande pour la construction de ce chantier, qui pourrait générer dans un second temps de l'emploi pérenne. Dans cette optique, il serait également souhaitable que cette formation aboutisse à la réorientation professionnelle d'une partie des salariés vers les entreprises s'implantant le long du canal.

### Les plates-formes multimodales : opportunités d'implantation d'entreprises et de création d'emplois

Les entreprises de la circonscription ont développé de nombreuses compétences en activités de logistique et transports (stockage physique de marchandises, préparation de commandes intégrant éventuellement des opérations de plus forte valeur ajoutée, distribution et re-livraisons).

Celles-ci auront l'opportunité de s'implanter sur les plates-formes le long de Seine-Nord Europe et pourront s'appuyer sur le formidable effet de levier des retombées socio-économiques.

Ainsi les emplois générés par l'implantation d'activités logistiques sont en moyenne de 58 salariés pour 10 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts. Ils se déclinent dans les catégories socio-professionnelles suivantes : 5 % de cadres, 17 % d'agents de maîtrise, 78 % d'ouvriers, principalement en contrats à durée indéterminée, et par un travail posté pour les entrepôts de la Grande Distribution.

#### Seine-Nord Europe : opportunité pour le développement de la batellerie

Le développement de la voie d'eau devra entraîner une intervention des partenaires publics sur la nécessité de réfléchir au besoin de formations adéquates.

Les Collectivités territoriales devront sensibiliser les étudiants aux métiers de la batellerie, notamment par la mise en place d'une filière de formation axée sur les besoins du marché actuel (multilinguisme, marketing...).

Dans une même synergie, il s'agira de développer l'aide au financement pour l'achat de nouveaux bateaux afin de remplacer le matériel vieillissant et ne répondant plus au marché.

#### Seine-Nord Europe : opportunité pour le développement du tourisme fluvial

Avec plusieurs dizaines de kilomètres de canaux et de voies navigables, l'agglomération dunkerquoise est pourvue d'un important réseau fluvial propice au développement d'activités touristiques et de loisirs.

Le tourisme fluvial complète l'offre touristique sur le territoire dunkerquois, et notamment l'offre balnéaire et nautique. Il repose sur les ports de plaisance de Dunkerque et de Gravelines et sur une halte fluviale à Bourbourg. En 2007, l'activité fluviale sur le territoire représentait 449 mouvements de bateaux dont 64 % d'étrangers (belge et anglais essentiellement).

Les potentialités de développement existent sur le territoire dunkerquois mais dans une logique de transit. De par sa situation, l'agglomération constitue une véritable porte d'entrée sur le réseau fluvial français et l'aménagement du canal Seine Nord doit permettre de renforcer cette logique en développant le transit des clientèles étrangères.

Avec l'aménagement du Canal Seine Nord, le potentiel de développement de la plaisance fluviale sur le territoire dunkerquois reposera donc sur :

- le trafic de transit international (principalement belge, anglais et néerlandais)
- la captation au profit de la navigation intérieure de la clientèle plaisance maritime. En effet, la plaisance fluviale pourrait s'inscrire en complémentarité avec la plaisance maritime (liaison fluvio-maritime). Le développement du port de plaisance de Dunkerque (projet de 500 anneaux supplémentaires) prendra en compte également la dimension fluviale.
- la capacité des acteurs touristiques à promouvoir collectivement, via le Comité Régional du Tourisme du Nord/Pas-de-Calais, les territoires desservis par le canal Seine-Nord Europe notamment vers les clientèles nord européennes.

Enfin, l'agglomération dunkerquoise est concernée par l'aménagement de la véloroute voie verte du littoral inscrit au schéma national et régional de développement des véloroutes voies vertes. L'aménagement le long du canal Seine Nord d'une véloroute Voie Verte constituera un maillon important en permettant notamment à l'agglomération dunkerquoise d'être reliée à la Picardie et à la Région parisienne.

### III. Attentes des acteurs économiques locaux vis-à-vis des futures plates-formes intérieures du canal Seine-Nord Europe

#### Attentes globales

Le Port de Dunkerque ainsi que l'ensemble des acteurs économiques locaux attendent des futures plates-formes intérieures le long de Seine-Nord Europe qu'elles prennent en compte la diversité des trafics potentiels générés par l'ouverture du canal. Les flux conteneurisés seront bien évidemment un enjeu majeur de développement. Il ne faudra pas pour autant négliger les investissements en infrastructures, superstructures et outillages nécessaires à l'intégration des schémas de transport des vrac liquides, vrac secs et trafic conventionnel dans le développement de Seine-Nord Europe.

Il faudra également veiller à ce que la fluidité des trafics soit assurée par une parfaite interopérabilité des systèmes d'information (d'exploitation ou douaniers) entre les plates-formes multimodales et les ports maritimes. Une telle interopérabilité permettra une prise en charge simplifiée et efficace des trafics et sera de nature à permettre l'implication forte de l'ensemble des partenaires du monde du transport dans le développement des plates-formes. L'équipe du Port de Dunkerque a en la matière développé des compétences et, le moment venu, se proposera de les mettre à disposition des futurs exploitants des plates-formes.

#### Actions d'accompagnement : élaboration d'une dynamique territoriale pour favoriser le succès des plates-formes

Il serait judicieux et nécessaire d'élaborer une stratégie foncière :

- à l'échelle Régionale, afin d'endiguer la concurrence des territoires logistiques régionaux;
- à l'échelle du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et du Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Les collectivités des territoires concernés devront structurer une batterie d'actions en terme d'attractivité territoriale pour répondre aux attentes des personnels du chantier et des plates-formes :

- accueil de services aux entreprises,
- élaboration d'une politique de logement, de services aux habitants (crèches, conciergerie),
- organisation des déplacements par une mise à disposition de transport collectif,
- réflexion sur une véritable politique de loisirs,
- actions de communication sur les spécificités territoriales, afin de donner le plus de valorisation économique et sociale possible au territoire.

Pour faciliter et optimiser ce panel d'actions, il conviendra d'effectuer des déplacements comparatifs en interrogeant les acteurs de plates-formes implantées sur d'autres territoires afin de connaître les méthodologies mises en place pour accompagner leur développement.

Le développement de ces plates-formes devra être véritablement « trimodal », au travers d'interconnexions avec les modes ferroviaires et routiers. Les infrastructures permettant le développement harmonieux de ces modes devront être prises en compte.

#### Souhait des acteurs en matière de gouvernance

Le développement des plates-formes devra se réaliser en concordance avec les intérêts économiques et sociaux des territoires concernés.

Concernant la gouvernance de la plate-forme de Cambrai-Marquion, il serait souhaitable qu'une cohérence de gestion soit trouvée avec les autres plates-formes multimodales et ports intérieurs situés en Région Nord/ Pas-de-Calais (Dourges, Lille, Prouvy, Saint-Saulve, Béthune...), de telle sorte qu'un développement concerté de ces ports, plates-formes et zones d'activités soit possible dans le cadre de la gestion des flux et de l'aménagement du territoire en région Nord/Pas-de-Calais.

Dans tous les cas, Il convient d'insister sur la nécessité de mettre en place un système d'aménagement et d'exploitation des plates-formes de Seine-Nord Europe afin d'éviter toute appropriation privée.

Ces plates-formes doivent rester ouvertes à tous services fluviaux, quels que soient leurs origines ou leurs destinations. Le processus qui consisterait à transformer les plates-formes multimodales le long du futur canal en bases avancées de ports étrangers va bien sûr à l'encontre des intérêts des ports français mais aussi à l'encontre du développement harmonieux de celles-ci.

### Conclusion

La loi du 4 juillet 2008 portant sur la Réforme des Ports stipule que les grands ports maritimes français pourront réaliser des prises de participation ou des acquisitions dont l'objet est de concourir, y compris à l'extérieur de leur circonscription, au développement ou à la modernisation du Port ou de la place portuaire.

Forts de ce cadre favorable, le Port de Dunkerque, en collaboration avec l'ensemble des Collectivités territoriales du territoire dunkerquois, entend s'impliquer pleinement dans les réflexions portant sur Seine-Nord Europe ainsi que sur la gouvernance, le développement et l'exploitation de ses plates-formes multimodales.

Les acteurs économiques de l'agglomération dunkerquoise seront également très attentifs à la mise en place d'une offre de services concurrentielle avec celle des ports du Nord de l'Europe, en particulier belges et néerlandais.

# Cambrésis Développement Economique, Communauté d'agglomération de Cambrai, Chambre de commerce et d'industrie de Cambrai, Pays du Cambrésis, Syndicat mixte du SCOT

## I. Présentation des signataires / Contribution des acteurs économiques du Cambrésis :

La présente contribution est établie par les principaux acteurs économiques du territoire du Cambrésis = Arrondissement de Cambrai /160 000 Habitants

Le Pays du Cambrésis : fédération des différentes intercommunalités de l'arrondissement de Cambrai qui s'est donné un projet « Cambrésis 2013 »

Le Syndicat mixte du SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale qui, à la même échelle, va permettre de planifier l'aménagement, à échéance 15/20 ans ;

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Cambrésis plus particulièrement orientée sur le développement endogène .

La Communauté d'Agglomération de Cambrai ;

## II. Problématiques auxquelles la réalisation du Canal pourrait apporter une réponse :

### ■ Le développement et l'amélioration de la compétitivité des entreprises du territoire :

ex : les bobines de papier de la Sté Lenglet

les containers des centres européens et mondiaux de distribution : Columbia

Sportswear, DHL/ MORGAN, BABYLISS ;

.....

### ■ Niergnies : un grand parc d'activité industriel et logistique qui va profiter de sa situation à 15 Km de la plateforme(PFMMCM) ( étude de positionnement en cours )

### ■ Le canal et la PFMMCM va renforcer le positionnement naturel de Cambrai en matière de logistique au croisement des 2 autoroutes A2 /A26 .

### ■ Un bassin d'emploi qui doit pouvoir bénéficier des retombées de ce grand chantier et des activités logistiques et de service qu'il va générer . Le Cambrésis est en mesure de fournir une main d'œuvre abondante et motivée pour peu qu'elle soit adaptée et préparée suffisamment en amont du début du chantier ;

## III. Attentes et objectifs ;

Attirer sur le territoire des entreprises grâce à cet outil logistique exceptionnel : soit sur la plateforme elle-même, soit sur les parcs d'activité du Cambrésis : 650 Ha dans un rayon de 25 Km à l'Est de Marquion...

La plate-forme de Marquion doit offrir une diversité d'offres comparable à celles de Dourges, et non se limiter à un rôle secondaire.

Le territoire , et en particulier la CAC et la CCV, tient aussi à rappeler son exigence de voir maintenu en eau le canal de Saint-Quentin qui devra continuer à être entretenu par VNF. Ce canal conserve un certain potentiel économique. Il est aussi porteur d'un potentiel touristique important (port de plaisance de Cantimpré, Abbaye de Vaucelles, Haute Vallée de l'Escaut) qui doit se combiner avec les possibilités touristiques nouvelles offertes par le Canal Grand Gabarit.

Accélérer la réalisations d'infrastructures routières et ferroviaires indispensables au bon fonctionnement de la PFMMCM et qui contribueront à renforcer son attractivité comme celle du Cambrésis et le développement de ses entreprises .

Importance d'une cellule Emploi formation en amont, pendant et en aval du chantier .

Intérêt dans le cadre du dialogue compétitif d'intégrer une clause d'insertion ;

Développement sur le territoire de services d'accompagnement durant les travaux mais aussi sur ou à proximité des plates-formes .

#### IV. Projets et actions de développement envisagés :

■ Niergnies : Aménagement d'un grand parc d'activité d'environ 200 Ha , à 14 Km de la PFMMCM par le contournement sud de Cambrai ( soit environ 15 minutes ).

■ Ré affectation de la BA103 : 350 Ha et des installations spécifiques ; Les 170 Ha actuellement prévus en phase 1 pour la PFMMCM s'avéreront rapidement insuffisants et le potentiel de la BA 103, tant pour les réserves foncières que pour le passage des infrastructures fer et routes, est à prendre en considération .

En associant la base aérienne de Cambrai, la plate-forme de Marquion pourrait jouer un rôle majeur de plate-forme quadrimodale de dimension européenne, si les études le confirmaient.

■ Préparation des Demandeurs d'emploi du territoire via une mobilisation des partenaires au sein de la MDE. Mise en place d'une coordination à l'échelle du Cambrésis d'une part, avec le Service Public de l'Emploi Local (Pôle Emploi, DDTEFP, Conseil Régional, CCI, etc.) pour anticiper les besoins en recrutements et les formations ; d'autre part avec vers les Elus du Cambrésis, en tant que relais territorial, pour le volet « ressources humaines » sur l'avant – pendant et après Chantier.

#### V. Organisation / fédération d'acteurs :

Suite à une première réunion à Marquion en janvier 2008 , les principaux acteurs des territoires concernés par la future PFMMCM ont convenu de se rassembler au sein d'une association de préfiguration d'une structure type Syndicat Mixte qui pourrait intervenir dans le co-financement de l'aménagement de la gestion de cette infrastructure et en optimiser les retombées économiques et sociales.

Le Syndicat Mixte Marquion Osartis travaille à la constitution de cet outil de coordination des acteurs du Nord-Pas-de-Calais :

Sur le Cambrésis, sont concernés :

- La Communauté d'agglomération de Cambrai
- Les Communautés de communes de l'Ouest Cambrésis ,et de la Vacquerie ;
- Le Syndicat Mixte Pays SCOT
- L'agence Cambrésis Développement Economique
- La Chambre de Commerce et d'industrie de Cambrai .
- La Maison de l'Emploi du Cambrésis
- ....

#### VII. Politiques et actions d'accompagnement envisagées pour favoriser le succès des plates-formes

Cette association « PFMMCM 59/62 » deviendra un interlocuteur/partenaire plus efficace pour développer au sein de l'Ass.SNE une gouvernance globale inter-plates-formes, inter-régionales garante de cohérence économique .

Cette association va permettre également une meilleure concertation entre acteurs économiques et politiques pour satisfaire au mieux les besoins de nouveaux services durant le grand chantier et ensuite liés au développement des activités sur la plateforme.

## Communauté d'agglomération La Porte du Hainaut

La Porte du Hainaut est un établissement public de coopération intercommunale né le 30 décembre 2000.

Située entre Lille et Valenciennes, elle regroupe 39 communes et près de 145 000 habitants. Il s'agit d'un territoire fort de quatre entités : l'Amandinois, le Denaisis, l'Ostrevant et le centre-agglomération, porte de Valenciennes. Elle constitue un cadre verdoyant, une terre d'industrie baignée par l'eau, omniprésente et riche d'un patrimoine culturel fort.

La Porte du Hainaut est un territoire de projet récent, puisque avec un passé intercommunal éclaté, aucune démarche prospective n'avait eu lieu à cette échelle. Dès décembre 2003, le projet de territoire de la Porte du Hainaut identifie la voie d'eau comme un élément moteur du développement économique et touristique du territoire.

Le Valenciennois est un territoire bien desservi par les canaux de l'Escaut et de la Scarpe. Le Canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes est la voie d'eau la plus chargée du Nord Pas de Calais. Afin de valoriser cet atout, les zones d'activités économiques bord à canal dont dispose l'agglomération, s'avèrent être une priorité, au travers notamment du réaménagement du port de Denain et la réalisation d'une plate forme trimodale sur la zone des Bruilles à Escautpont, entr'autre.

#### La voie d'eau : une volonté clairement établie

Le territoire de la Porte de Hainaut est traversé par l'Escaut sur 50 Km. Le 12 février 2007 le Conseil Communautaire délibère sur la réalisation d'une étude relative aux potentialités de développement de la voie d'eau en matière économique. Cette délibération adoptée à l'unanimité met en avant que :

« Le réseau fluvial à grand gabarit du territoire constitue une opportunité pour développer des activités logistiques de haut niveau, porteuses d'emplois, préservant le cadre de vie, renforçant l'attractivité de la Porte du Hainaut et améliorant la gestion des flux des entreprises locales.

La réflexion menée entre 2003 et 2004 par les Voies Navigables de France, en partenariat avec la Région et la Direction Régionale de l'Equipement sur les schémas possibles d'organisation et d'aménagement des ports intérieurs et sites fluviaux de la Région Nord Pas de Calais mettait en évidence un important besoin au niveau du Valenciennois en espaces de bords à voie d'eau.

Outre le port de Denain, dont la vocation doit être confortée, plusieurs secteurs d'enjeux sont identifiés par la Porte du Hainaut.

Il est donc nécessaire de mener une réflexion approfondie, qui associera les maires concernés le Président de la Commission Développement Economique, les services de la CCIV et de VNF, sur les pistes de développement liées à la voie d'eau. L'objectif est d'explorer et d'expertiser les projets en cours et d'affecter les bonnes activités aux bons emplacements. »

### La mise en œuvre des engagements

Dès le mois de novembre 2007, un comité de pilotage validait l'engagement d'une première **plate-forme tri modale sur la zone des Bruilles** située sur les communes d'Onnaing, Saint-Saulve et Escoutpont. Cette première approche permet un travail de partenariat entre les deux communautés d'Agglomération qui composent l'Arrondissement de Valenciennes.

#### La plate-forme trimodale des Bruilles Escoutpont Saint-Saulve Onnaing

Cette première plate forme multi modale (route, fer, eau) dont la première phase sera aménagée sur 40 hectares s'inscrit dans un périmètre potentiel « bord à canal » de 100 hectares, dont la plus grande partie du foncier est maîtrisée.

Il s'agit de développer sur le site des Bruilles, à cheval sur les communes d'Escoutpont, Saint-Saulve et Onnaing, **un pôle logistique tri modal tout à fait innovant** et conçu comme un vecteur de développement économique durable.

En combinant les 3 modes de transport, la création d'un terminal à conteneurs sur le parc des Bruilles disposera d'une capacité de massification des transports qui permettra de traiter dans le valenciennois ce qui est aujourd'hui traité à Anvers et Rotterdam.

Le terminal à conteneurs permettra bien évidemment de charger et de décharger des ensembles routiers, mais il sera aussi connecté à un faisceau de réception ferroviaire. Les trains accèdent directement au terminal pour y être chargés ou déchargés par des grues mobiles.

Surtout, à proximité immédiate du terminal à conteneurs, le pôle logistique des Bruilles disposera d'un parc immobilier logistique. 40 hectares sont dédiés à l'implantation d'entrepôts. Entrepôts à haute qualité environnementale et répondant aux meilleures normes de la demande actuelle (1510, 2662, 2663). Autres caractéristiques : trucking privé dans l'enceinte du parc trimodal des Bruilles, entreposage sous douanes, mais aussi des services complémentaires à forte valeur ajoutée.

Aujourd'hui la Porte du Hainaut travaille sur le montage à mettre en œuvre, sachant qu'un partenaire privé y réalise un quai de 100 mètres pour le vrac avec autorisation d'outillages privés et obligation de service public et que les espaces nécessaires ont été réservés pour le second quai de 200 mètres, prévu pour le transit de conteneurs.

#### La zone des Pierres Blanches Denain

Le second projet phare de la Porte du Hainaut relatif à la voie d'eau se situe sur la zone dite des **Pierres Blanches à Denain**, friche industrielle d'USINOR de 85 hectares.

La réflexion autour des filières « matériaux de construction », « céréales » et « combustibles solides » mais aussi les filières plus spécifiques comme celles des engrais et les produits métallurgiques a mis en évidence l'intérêt de développer l'offre portuaire de Denain.

Le port aujourd'hui en activité et situé en périmètre ZFU bénéficie d'un quai de 600m, d'une plate forme portuaire évaluée à près de deux hectares et d'une forme de radoub pour la réparation des péniches. Depuis 2004, le site de Denain a vu son trafic fluvial passer de 100 000 tonnes/an à environ 400 000 tonnes/an et réalise ainsi 40% des tonnages voie d'eau du premier port intérieur de la région (Ports de Lille).

La partie Ouest (hors ZFU) du parc d'activités des Pierres Blanches est de plus dotée d'une voie de chemin de fer, ce qui confirme un fort secteur d'enjeu pour le développement de la voie d'eau. A l'initiative de la Porte du Hainaut, un groupe de travail a été constitué pour réfléchir sur les développements futurs de ce parc bord à canal. Il associe les VNF, la CCI du Valenciennois, la Sous Préfecture, l'EPF, la ville de Denain. Il aboutira en février 2009 à un schéma d'aménagement et de fonctionnement chiffré pour l'ensemble composé du port de Denain et des hectares valorisables de cette ancienne friche USINOR.

#### Un territoire tourne vers l'Escaut

A ces deux pôles moteurs, s'ajoute bien évidemment le parc d'activités portuaires de l'aéroport, initié par la CCIV, en partenariat avec Valenciennes Métropole et la Porte du Hainaut.

Plus globalement, l'idée directrice guidant les décideurs et acteurs du Valenciennois est de faire des 50 km de l'Escaut qui traversent le territoire de la Porte du Hainaut un port « continu » où des points relais pourront permettre de desservir de manière optimale le tissu industriel du territoire fortement marqué par une présence de logisticiens et d'industriels qui sollicitent de plus en plus la collectivité pour bénéficier du transport fluvial mais aussi du transport ferroviaire.

#### La Porte du Hainaut et le canal Seine Nord Europe

Les territoires impactés par le projet de Canal Seine Nord Europe, comme la Porte du Hainaut, c'est-à-dire les territoires qui aujourd'hui ne sont pas concernés au premier chef par les travaux et la mise en place des 4 plates formes multimodales principales du CSNE, doivent pouvoir bénéficier d'une information et de conseils de la part de la mission CSNE pour « être au rendez vous » du Canal Seine-Nord.

Les attentes du territoire sont autant d'enjeux humains, financiers et techniques.

Faut-il spécialiser les plates formes secondaires ou au contraire doivent elles être polyvalentes pour un maillage du territoire rationnel ?

Quels seront les nouveaux métiers ?

Quelles actions de formation faudrait-il déjà mettre en œuvre ?

Autant de questions, qui sans être exhaustives, feront que le Canal Seine Nord Europe sera un élément déterminant du développement économique et touristique du Valenciennois.

# Syndicat mixte Marquion-Osartis

## 1. Présentation

Le Syndicat Mixte Marquion Osartis (SMMO) est un établissement public de coopération intercommunale créé par Arrêté Préfectoral du 03/02/2004 par la volonté des élus des Communautés de Communes de Marquion et Osartis pour réfléchir et définir ensemble les grandes orientations d'aménagement de leur territoire.

Ces deux intercommunalités ont en effet délégué leur compétence "SCOT" au Syndicat Mixte afin d'élaborer le Schéma de Cohérence Territoriale à une échelle plus pertinente, celle des 50 communes et 40 000 habitants, dans la perspective notamment de la réalisation de grandes infrastructures de transport comme le canal Seine-Nord Europe.

Le Syndicat Mixte a pour compétences :

- l'élaboration et l'approbation du SCOT ;
- de veiller à l'application des orientations du SCOT dans le territoire, notamment dans les Plans Locaux d'Urbanisme des communes ;
- la modification ou la révision du SCOT ;
- le suivi et l'observation du territoire (évaluation, réexamen du SCOT dans un délai de 10 ans).

La programmation et le montage de projets liés à la réalisation d'espaces économiques majeurs tels que la plate-forme de Marquion et l'identification de leurs relations avec le reste du territoire s'inscrivent dans le cadre des travaux de préparation et de mise en application du SCOT.

## 2. Problématiques

La plate-forme multimodale de Marquion doit être un équipement structurant majeur du Sud de la Région Nord - Pas de Calais.

1. Elle doit en cela contribuer à un nécessaire développement de l'emploi local particulièrement affecté par la fermeture des installations militaires de la BA 103.
2. Le développement d'activités logistiques et industrielles doit être privilégié avec le souci de fixer des implantations porteuses en termes d'emplois et de valeur ajoutée, d'où l'intérêt d'inscrire la plate-forme en relation avec le projet de Pôle d'Excellence Agroalimentaire structuré autour des territoires d'Arras et Cambrai, et d'y localiser des activités liées à la valorisation industrielle des bio ressources.
3. En termes d'aménagement du territoire, la plate-forme multimodale de Marquion doit être l'un des équipements moteurs de la constitution d'un Pôle de Développement du sud de la Région du Nord-Pas-de-Calais, complémentaire au Littoral et à la Métropole Lilloise.
4. Au niveau de l'accessibilité et de la mobilité, la structuration de ce pôle de développement régional doit se traduire par la réalisation des infrastructures ferroviaires et routières d'accompagnement prévues au Schéma Régional de Transports
5. Le territoire compte aussi un quai céréalier sur la commune de Graincourt lès Havrincourt qui doit contribuer à consolider la compétitivité de l'agriculture régionale.

L'objectif doit être de réaliser un projet d'ampleur donnant au territoire élargi une vision d'aménagement pour les 30 prochaines années. L'important est de privilégier une montée en puissance progressive de manière à ne pas déstabiliser le territoire en termes de ressources humaines et d'équipements.

## 3. Attentes et Objectifs

Il est important que les engagements pris avant la DUP soient tenus notamment sur le plan de l'aménagement du territoire régional et des investissements d'accompagnement permettant de valoriser au mieux cet équipement.

Nous rappelons l'importance de garantir une véritable trimodalité à cette plate-forme fluviale-route-rail située au débouché de l'autoroute A26, ce qui nécessite de réaliser rapidement des investissements ferroviaires (Cambrai-Marquion-Arras) et routiers (Départementale D939, échangeur A2/A26) et d'accessibilité. A cela s'ajoute l'intérêt de prévoir la création de corridors logistiques routiers entre Arras et Marquion (vraisemblablement par l'autoroute A26) et entre Bapaume et Marquion pour favoriser les échanges de ces territoires avec le canal.

Ce projet doit aussi s'inscrire en cohérence avec le système logistique de la Région Nord-Pas-de-Calais, dont il sera la plate-forme structurante de l'entrée Sud du territoire. Le projet de plate-forme multimodale de Marquion s'inscrit en complémentarité de la plate-forme Delta 3 dont il constituera le prolongement naturel en 2012 lorsque celle-ci sera en grande partie commercialisée ; l'important est de disposer d'un moyen d'associer Marquion à la dynamique logistique de Delta 3 et du port de Corbehem situé sur le territoire Osartis.

La réalisation de ce projet structurant doit aussi s'accompagner d'une véritable politique d'équipement et de formation permettant la meilleure intégration possible de la plate-forme et de ses salariés au territoire de Marquion - Osartis.

La réussite de cette politique d'aménagement et d'équipement conditionne le rythme de montée en puissance de la plate-forme de Marquion qui peut se traduire à long terme par l'affectation d'une surface supérieure aux 150 hectares prévus si le territoire est en mesure de gérer et d'intégrer l'afflux de population que cela représente.

Notre territoire se caractérise par ailleurs par la qualité de son patrimoine naturel et nous serons particulièrement attentifs à la bonne insertion paysagère de la plate-forme, dont l'aménagement devra respecter les principes de management environnemental de la démarche PALME.

## 4. Projets ou Actions de développement

Conscient de l'impact majeur de la réalisation du canal Seine – Nord Europe sur le développement économique de son territoire, le Syndicat Mixte Marquion-Osartis a réalisé en 2006, dans le cadre de la préparation du SCOT, une étude technique et financière d'espaces économiques, intégrant notamment le projet de zone portuaire de Marquion.

Cette étude permettra, après consolidation avec d'autres thématiques, l'élaboration ou la mise en conformité des documents d'urbanisme (SCOT, PLU) en fonction des besoins du projet et des attentes du territoire, et de préciser les modalités d'intervention du territoire et des institutions, collectivités et établissements publics périphériques, départementaux et régionaux.

Cette stratégie économique est en cours d'adaptation et d'actualisation pour tenir compte des conséquences et opportunités liées à la fermeture de la Base Aérienne 103 (notamment en vue de la possibilité d'utiliser le foncier disponible pour une future extension de la plate-forme de Marquion).

Nous n'avons pour l'instant pas pris position sur ces perspectives de reconversion et attendons les résultats d'études qui seront parallèlement lancées par l'Etat. Nous souhaitons que celles-ci fassent l'objet d'une concertation approfondie avec notre territoire, particulièrement concerné par son devenir.

Au-delà des documents d'urbanisme, il nous faut donner vie aux projets programmés et notamment les zones industrielles, artisanales et commerciales des Communautés de Communes de Marquion et d'Osartis.

L'aménagement d'espaces économiques et commerciaux à Baralle et Brebières est à privilégier dans le court terme pour renforcer le tissu économique et commercial local et favoriser les retombées indirectes liées au canal. Cette centralisation ne doit toutefois pas se faire au détriment de l'existant dans nos communes, la ruralité impliquant des services de proximité. Un juste et difficile équilibre est à trouver dans la localisation du développement des espaces économiques et commerciaux.

Il en est de même de l'implantation d'un dispositif de formation adapté aux qualifications souhaitées sur la plate-forme. Pleinement conscients de cet enjeu pour le développement de notre territoire, nous avons sollicité notre Maison de l'Emploi sur ce sujet afin d'être en mesure d'apporter les réponses adéquates dès la phase de travaux de réalisation du canal.

### 5. Organisation

Le Syndicat Mixte Marquion-Osartis a directement en charge la réalisation d'un SCOT adapté aux enjeux de développement de la plate-forme de Marquion.

Il constituera dans les semaines à venir, avec ses Communautés de Communes membres et celles de Bapaume et Bertincourt, l'élément moteur local d'une Association de Promotion de la plate-forme multimodale de Marquion, élargie aux territoires voisins.

L'objectif sera de constituer un front uni pour promouvoir la vision d'aménagement du territoire et de développement économique associée à la réalisation de cette plate-forme.

Ce sera aussi le moyen de donner au projet la dimension régionale qu'il mérite.

### 6. Proposition de fédération d'acteurs

Le Syndicat Mixte Marquion-Osartis sera l'interlocuteur privilégié en termes d'urbanisme, les autres compétences à prendre en considération pour la plate-forme étant directement assurées par les Communautés de Communes et Communes concernées.

Nous entendons conserver une certaine maîtrise du devenir de notre territoire et être pleinement associés à la définition d'objectifs d'aménagement, de développement économique et d'accompagnement. La rédaction du cahier des charges fonctionnel du PPP de la Plate-Forme de Marquion doit être l'occasion de préciser et quantifier ces objectifs, dont les résultats devront faire l'objet d'évaluations.

En tant que territoire de référence, nous entendons être les premiers concernés par les dispositifs de concertation locale à mettre en place.

Au niveau de la structure titulaire du PPP, il nous semble important qu'elle intègre directement une structure publique représentant les différentes parties prenantes territoriales du dossier.

Cela peut être le Syndicat Mixte Régional de la Plate-Forme de Dourges ou une organisation similaire mise en place par la Région dans la mesure où nous aurions préalablement été intégrés dans cette structure.

### 7. Politiques et Actions d'accompagnement

L'ambition régionale est de faire de ce projet de plate-forme, le support économique d'un vaste projet d'aménagement territorial dans le respect du patrimoine naturel et sociologique.

Au-delà des éléments d'accessibilité multimodale évoqués, il est essentiel de structurer un dispositif d'équipements et de services nécessaire pour fixer et intégrer les nouveaux salariés.

La politique d'accompagnement doit concerner en premier lieu l'habitat avec objectif d'offrir les différentes catégories de logements sur le territoire.

Les transports collectifs sont à structurer dans une logique urbaine et périurbaine et les voiries secondaires sont à renforcer.

Les réseaux et dispositifs d'assainissements, la collecte des déchets, sont à réaliser en prenant en considération les besoins locaux des populations.

L'attractivité du territoire doit aussi s'appuyer sur la présence d'équipements éducatifs, sportifs et culturels d'un bon niveau.

Le Président du Syndicat Mixte Marquion-Osartis,  
Pierre GEORGET

# Communautés de communes de la région de Bapaume et du canton de Bertincourt

## A. Réussir « Ensemble » l'aménagement de la future plate-forme multimodale de Marquion

Le projet Seine Nord doit s'inscrire dans une démarche européenne, nationale et régionale. Avec l'arrivée du futur Canal Seine-Nord, le territoire du Pays d'Artois va bénéficier de deux outils de développement économique (**plate-forme multimodale de Marquion et quai céréalier à Havrincourt**) et d'un outil de développement touristique (**halte nautique à Hermies**).

**Accéder à ce nouveau corridor de transport** européen est une opportunité unique pour nos territoires mais il convient également de **penser efficacement et durablement l'aménagement de ces accès** pour attirer de nouvelles entreprises, capter les flux touristiques nord-européens, sensibiliser la population locale au patrimoine nautique et fluvial et au génie civil, créer un nouvel environnement acceptable par tous, y compris par des acteurs économiques déjà présents comme les agriculteurs.

Un des plus grands atouts économiques et écologiques de la future plate-forme de Marquion sera son **intermodalité** (fluviale mais aussi routière et pourquoi pas ferroviaire). En cela les territoires du Pays d'Artois et du Cambrésis soutiennent activement la **réalisation d'un barreau ferroviaire entre Arras et Cambrai desservant la plate-forme de Marquion**. Cela renforcera l'accessibilité au site pour les marchandises et les futurs salariés et par là-même sa compétitivité. Il est donc nécessaire de travailler dès à présent avec la Région, les Réseaux Ferrés de France et la SNCF pour déployer un nouveau plan de fret qui renforce les outils ferroviaires existants et intègre la future plate-forme multimodale.

De même la réalisation **d'ouvrages routiers complémentaires** (échangeurs, doublement de voies, extension de la voirie communautaire) **doivent être programmés et soutenus par les partenaires publics dès à présent** pour éviter les ruptures de charges et garantir la fluidité des échanges. Y aura-t-il une **prise en charge financière par V.N.F de la nouvelle voirie communautaire qui desservira le futur canal ?** De la même manière, il importe à nos collectivités, compétentes en terme d'entretien de certaines voiries, d'être **aidées pour le maintien des routes qui acheminent ou desservent l'actuel canal du Nord**.

L'arrivée d'un nouvel outil économique comme la plate-forme multimodale de Marquion doit être **un atout supplémentaire dans le paysage économique existant et non une source de concurrence entre les territoires**, tant au niveau de l'agriculture (quais céréaliers) que des zones d'activités industrielles et artisanales existantes. Il conviendra de **positionner et d'articuler les activités des zones économiques** d'Arras, de Cambrai, de Bapaume, d'Osartis sans oublier la plate-forme de Dourges et **trouver des synergies et des complémentarités territoriales intéressantes** (ex : développement d'activités autour du ferroviaire entre la ZA d'Achiet-le-Grand et la Plate-Forme multimodale de Marquion). Le but étant d'être **plus compétitif « ensemble » au sein de l'Euro-Région**.

Le projet Seine Nord doit s'inscrire dans une démarche européenne, nationale et régionale. **La future plate-forme de Marquion doit s'insérer dans le réseau Dourges-Dunkerque-Anvers-Rotterdam**. Au regard de l'explosion du fret maritime, il convient de mailler la façade Mer du Nord-Atlantique et les plate-formes multimodales Seine Nord Europe telles que Marquion afin d'appuyer la croissance de la Région Nord Pas-de-Calais par la logistique. L'articulation intelligente des grands outils économiques desservis par le futur canal (*ports de Calais, Dunkerque, Paris, plate-forme de Dourges, pôle de compétitivité en Picardie*) devrait permettre à cette nouvelle voie de transport d'être **leader en termes de transport international et de développement durable**.

L'arrivée d'une nouvelle voie d'échanges intermodaux **non accidentogène** permettrait de redéployer, sur les plates-formes, certaines **activités devenues aujourd'hui dangereuses** lorsqu'elles sont trop proches des populations. **Cette voie d'eau permettrait de transporter des matières, déchets et produits dangereux et servir à relocaliser les établissements à risques** (SEVESO) devenus aujourd'hui prisonniers du tissu urbain. **Comment dès lors insérer ces plates-formes dans des schémas régionaux de traitement des déchets**, de stockage des produits dangereux ou pondéraux afin de répondre aux exigences du développement durable, **sans générer une pollution des eaux et des terres ?**

**Dans une économie de flux et non de stocks, il faut inscrire ces plates-formes dans la logique de valeur-ajoutée et non de production mais aussi dans un bilan de développement durable.**

## B. Impact du futur canal et de la plate-forme multimodale de Marquion sur l'économie locale

Les collectivités traversées nourrissent l'espoir que la **taxe professionnelle versée par les entreprises qui travailleront localement sur le chantier (plus de 3 mois) sera significative**. Il est essentiel de pouvoir **donner des marchés aux entreprises locales**. Le caractère européen des appels d'offre qui seront passés sur ce projet, peut faire redouter comme pour l'autoroute A1 et la ligne TGV l'arrivée massive d'entreprises étrangères et de bases de vie qui ne profiteront ni à la restauration, ni à l'hébergement local.

Les travaux de construction du canal Seine Nord sont une chance pour les territoires traversés et bien au delà. Pour cela il est nécessaire **de préparer au mieux ce grand chantier par des actions concrètes et adaptées pour :**

### 1) l'accueil des entreprises et des personnels

### 2) la formation des personnels des territoires

### 3) le logement (recensement des terrains, gîtes, etc.)

### 4) la sensibilisation des entreprises locales à l'accompagnement des travaux

**Ainsi, les réflexions des Communautés de Communes d'Osartis, Marquion, Bertincourt, Bapaume pourraient ainsi se rassembler sur différents sujets.**

#### Pour l'opérationnalité de l'accueil des entreprises, des futurs travailleurs et salariés :

- Promouvoir des Plans locaux d'urbanisme intercommunaux, à partir d'analyses paysagères spécifiques
- Envisager de créer le marché des locations et des ventes, des habitations et des terrains à bâtir, en établissant des liaisons avec les Mairies, pour les offres qui existent dans chaque village
- conforter certains outils existant (Opération pour l'Amélioration de l'habitat, Service Public d'Assainissement non Collectif)
- aider la synchronisation des acteurs de la construction (Sociétés diverses) qu'il s'agisse de l'accès à la propriété ou à la location.

**Il faudra bien évidemment nous retrouver autour de l'établissement d'un cahier des charges de l'accueil pour nous permettre de sensibiliser nos partenaires privilégiés : l'Etat, la Région, le Conseil Général (dans le cadre du contrat de développement durable).**

#### Pour les entreprises qui seraient amenées à s'implanter localement :

Envisager d'amplifier les procédures, en cours : FISAC, LABEL Commerce Artisanat, ADER, BGE, liaisons avec les Chambres de Commerce et Chambres des Métiers.

#### Pour le tourisme (voir note contributive Développement Touristique):

Création d'un quai pour le tourisme fluvial, pourrait être coordonnée avec les chemins de randonnée existants. Cela permettrait aussi de promouvoir l'hébergement touristique, tels les gîtes ruraux et les maisons d'hôtes qui devront bénéficier de toute notre attention.

**Pour la mobilité :**

Le transport devra être étudié pour la mobilité des ouvriers, dans le cadre de leur accès aux chantiers, à partir de leur domicile.

**Pour les T.I.C. :**

La mise en réseau des territoires traversés par le futur Canal sera étudiée avec la suppression des zones d'ombre pour atteindre une meilleure compétitivité.

**Pour l'agriculture :**

La Communauté de Communes du Canton de Bertincourt est un canton rural et bon nombre d'emplois des administrés sont pourvus par l'agriculture et notamment la production endivière. L'arrivée du futur canal : c'est sur l'intercommunalité 400 à 450 hectares de terres qui seront soustraits à la culture avec toutes les conséquences que cela entraîne au niveau du chiffre d'affaires, de la T.V.A (que l'Etat n'encaissera plus), de l'emploi et de l'investissement. On évalue de manière objective à 2 646 000 euros le manque à gagner annuel pour les agriculteurs locaux. Pour les cultures spécialisées en endives, la perte du chiffre d'affaires est beaucoup plus importante puisqu'elle peut s'évaluer à 18 300 euros à l'hectare ... A ce jour, la seule contrepartie prévue est le prix de vente des terres concernées, généralement sans commune mesure avec la perte qui résulte de leur soustraction à l'exploitation. De plus, ces prix ne seront pas distribués en totalité dans le canton puisque certains propriétaires peuvent habiter à l'extérieur de celui-ci... L'impôt foncier sur les 450 hectares ne sera plus payé aux communes (20 600 euros/an) et à l'inverse de la SANEF, Voies Navigables de France ne paie pas de taxe professionnelle...

**Il convient de réduire au maximum l'emprise foncière, d'optimiser la qualité des échanges fonciers et de veiller à ce que l'arrivée de cette nouvelle infrastructure soit l'occasion de mettre en œuvre, avec l'aide de l'Etat, des collectivités, des agriculteurs, du maître d'ouvrage et plus particulièrement avec l'aide des départements du Nord et du Pas-de-Calais un nouvel aménagement foncier dans les intercommunalités traversées.**

Pour appuyer les propos de M Stéphane DEMILLY, député de la Somme, qui étudie les biocarburants au sein de l'Assemblée Nationale (exposé du séminaire du 21 novembre à Cambrai), l'arrivée du Canal Seine Nord Europe va favoriser le **transport et la transformation des matières agricoles mais aussi le développement des agro-ressources**. Pour notre secteur de production endivière, il est nécessaire de mettre en perspective la valorisation des carottes d'endives, déchet devenu nuisant pour les territoires et les agriculteurs (*pour la fabrication de bio-diesel, par exemple*).

**C. Impact du futur canal et de la plate-forme multimodale de Marquion sur l'environnement**

Sur un plan plus général ; les territoires devront être attentifs à la création des nouveaux paysages et reliefs, il conviendra de ne pas recréer avec les matériaux excédentaires du chantier des merlons de terre dans tous les territoires traversés.

Quelques communes utilisent le canal du nord comme réceptacle des eaux pluviales. Après la fermeture du canal du nord ; comment cela va t'il fonctionner ? **Que vont devenir l'actuel Canal du Nord et, pour notre secteur, le sous-terrain de Ruyaulcourt sachant que les collectivités territoriales ne souhaitent pas récupérer par VNF leur gestion et leur entretien ?**

Les travaux du canal du nord ont fait s'effondrer certaines nappes phréatiques, il est nécessaire d'étudier très en amont les conséquences du percement du Canal Seine Nord Europe.

**D. Impact du futur canal et de la plate-forme multimodale de Marquion sur l'emploi**

Plusieurs milliers d'emplois seraient ainsi générés par l'arrivée du futur canal. Si nos territoires veulent tirer profit de l'arrivée de cette infrastructure et non seulement la subir, **il est nécessaire d'anticiper la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences** et former dès à présent la main d'œuvre locale aux métiers requis pour la construction du canal et la gestion de la plate-forme multimodale de Marquion. Il conviendra de mettre en place des filières de formations solides et pertinentes pour attirer sur nos territoires les donneurs d'ordre, les affréteurs et les transporteurs. Les Maisons de l'Emploi et de la Formation d'Arras et Cambrai ont à ce titre programmé le recrutement d'un référent emploi-formation-insertion autour du projet Canal SNE. Dans ce domaine, les **liaisons avec les Maisons de l'Emploi (notamment celles du Pays d'Artois et de ses antennes à Bapaume, Osartis et Bertincourt), doivent être établies**, à partir de protocoles strictes, respectant l'équité d'accès, aux postes à pourvoir.

Cela passe également par **une structuration de l'offre d'hébergement, de restauration et d'habitat, de plans pertinents de formation aux métiers de la construction, du BTP, du transport-logistique, notamment en faveur de nos publics les plus en difficulté.**

Jean-Paul DELEVOYE  
Président de la Communauté de communes  
Région de Bapaume

Jean-Marie PLESSIET  
Président de la Communauté de communes  
Canton de Bertincourt

# Communauté de communes Sensescaut

Délibération du Conseil communautaire du 13 décembre 2008

Le Président informe le Conseil communautaire des projets envisagés concernant le canal Seine Nord Europe. Il propose d'en discuter.

Après en avoir délibéré, le Conseil communautaire, à l'unanimité, précise :  
que la Communauté de communes Sensescaut est située au nord de Cambrai. Elle est constituée de 6 communes : Estrun, Eswars, Paillencourt, Thun-l'Evêque, Thun-Saint-Martin, Ramillies. Son territoire a une superficie de 29.97 km<sup>2</sup>. Elle compte environ 3 230 habitants.

**La communauté de Communes Sensescaut développe des projets dans les champs de compétence suivants :**

**Aménagement de l'espace :**

- Elaboration, approbation, suivi et révision du Schéma de Cohérence Territoriale, et des Schémas de secteurs. Dans ce cadre la Communauté de Communes Sensescaut adhère au syndicat mixte pour le S.C.O.T du Cambrésis

**Développement économique :**

Actions de développement économique intéressant l'ensemble du territoire de la Communauté :

- Actions visant à promouvoir l'attractivité de la Communauté de Communes sur un plan économique ;
- Création, aménagement, gestion et entretien de zones d'activités futures comptant au moins deux entreprises ;
- Accueil et extension des entreprises, artisans, et commerces (ensemble des entreprises, artisans, et commerces existants et/ou futurs) situés sur le territoire communautaire.

**Protection et mise en valeur de l'environnement**

- Restauration des cours d'eaux, fossés, riots (sauf la rivière Sensée) ;
- Entretien et renforcement des berges et talus, (sauf la rivière Sensée) ;
- Gestion et entretien de la déchetterie intercommunale de Thun-l'Evêque ;
- Elimination et valorisation des déchets ménagers et déchets assimilés, collecte et traitement, sur les communes de la Communauté de Communes ;
- Prestations de services avec un autre Etablissement Public de Coopération Intercommunale, la Communauté de Communes Ouest Cambrésis dont le siège se situe à Cuvillers ;
- Création, entretien, embellissement et aménagement des espaces verts.

**L'action sociale**

- Politique et actions d'intérêt communautaire en faveur des personnes dépendantes, handicapées et âgées ;
- Actions et équipements d'insertion économique des personnes en difficultés par la mise en place et la gestion de chantiers d'insertions intercommunaux ;
- Actions et soutien en faveur des activités de formation pour les personnes faisant partie des chantiers d'insertions intercommunaux.

**Voirie**

- Création, aménagement, renforcement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire ;
- Prestations de services (études, et création d'un nouveau pont à Eswars) avec la commune d'Eswars.

Le Président de la Communauté de Communes Sensescaut est Monsieur Jacques DENOYELLE, Maire de la Commune de Thun-l'Evêque.

**- La problématique posée**

La Communauté de Communes est composée de communes rurales sur lesquelles le devenir de la Base militaire 103 sur la Commune d'Haynecourt, aura un impact certain. Celle-ci fermera en 2012.

**- Ses attentes et objectifs**

Cette base aérienne 103 se situe en bordure de la future plateforme Cambrai-Marquion. La Communauté de Communes de l'Ouest Cambrésis pense à une reconversion de ce site qui pourrait servir le territoire et le projet de Canal Seine Nord Europe.

- que la Communauté de communes Sensescaut étant concernée par le projet du Canal Seine Nord Europe et le devenir de la Base militaire 103. De ce fait, les élus de son Conseil Communautaire veulent participer aux discussions, aux négociations et aux prises de décisions concernant la plateforme multimodale de Marquion Cambrai.

# Communauté de communes de l'Ouest Cambrésis

## Présentation de la Communauté de communes de l'Ouest Cambrésis

La Communauté de communes de l'Ouest Cambrésis (CCOC) est située au nord de Cambrai. Elle est constituée de 10 communes : Abancourt, Aubencheul au Bac, Bantigny, Blécourt, Cuvillers, Fressies, Haynecourt, Hem-Lenglet, Sancourt, Tilloy lez Cambrai. Son territoire a une superficie de 42 km<sup>2</sup>. Elle compte environ 4500 habitants.

La Communauté de communes de l'Ouest Cambrésis développe des projets dans les champs de compétence suivants :

### - Développement économique :

- Création d'une zone d'activités artisanale et commerciale « le riot des saules » à Tilloy lez Cambrai
- Projet de création à venir d'une zone d'activités artisanale et commerciale à Tilloy lez Cambrai en prolongement de la zone « le riot des saules »
- Mise en place de la zone d'activités industrielles « Actipôle de l'A2 » en collaboration avec la communauté d'agglomération de Cambrai sur les communes de Tilloy lez Cambrai, Sancourt, Saily lez Cambrai et Raillencourt
- Projet de création d'une zone commerciale et artisanale à Aubencheul au Bac

### - Aménagement de l'espace :

- Création, aménagement et entretien de Zones d'Activités Concerté et de lotissements à vocation économique
- Elaboration, approbation, suivi et révision du SCOT et des schémas de secteur ; dans ce cadre la CCOC adhère au Syndicat Mixte du SCOT du Cambrésis.
- Projet de création d'un espace de loisirs sur les communes de Blécourt, Bantigny, Cuvillers

### - Protection et mise en valeur de l'environnement

- Collecte et traitement des ordures ménagères
- Prestation de service relative à la gestion du contrat Eco-Emballages au profit de la Communauté de Communes Sensescaut
- Gestion courante de la déchetterie de Blécourt
- Valorisation des entrées d'agglomération
- Entretien et embellissement des espaces verts hors agglomération
- Entretien et embellissement des zones humides de Aubencheul au Bac, Fressies, Hem Lenglet

### - Action sociale :

- Suivi des populations en difficultés
- Prestation de service pour la coordination et la mise en place du service de maintien à domicile des personnes âgées, effectué par la Communauté de communes Sensescaut
- Portage de repas à domicile

### - Préfinancement gaz

### - Politique culturelle et sportive

Le Président de la Communauté de Communes de l'Ouest Cambrésis est M. Yves MARECAILLE, maire de Bantigny.

## Problématiques

La Communauté de communes de l'Ouest Cambrésis porte en partie sur son territoire, et plus précisément sur celui de la commune d'Haynecourt, la base militaire aérienne 103 qui fermera en 2012.

## Attentes et objectifs

Cette base aérienne 103 se situe en bordure de la future plateforme Cambrai-Marquion. La communauté de communes de l'Ouest Cambrésis pense donc à une reconversion de cette base qui pourrait servir le territoire et le projet de Canal Seine Nord Europe.

## Organisation

**La Communauté de communes de l'Ouest Cambrésis étant concernée directement par le projet du canal Seine Nord Europe et le devenir de la BA103, les élus veulent participer aux discussions, aux négociations et aux prises de décisions concernant la plateforme multimodale de Marquion Cambrai.**

Le Président  
Yves MARECAILLE

# Commune de Moeuvres

## I. Présentation

Voir fiche jointe

Cette commune fait partie d'une enclave constituée de trois communes : Boursies avec la moitié du hameau de Demicourt, Doignies avec le hameau de Louveral et Moeuvres.

Ces trois communes enclavées dans le Pas de Calais dépendent du Département du Nord, canton de Marcoing, arrondissement de Cambrai.

## II. Activités

3 artisans

- Compagnons du Bois (charpente)
- Menuisier
- Electricien

## III. Services

- 1) Ecole maternelle rattachée au R.P.I (Regroupement Pédagogique Intercommunal) des 3 communes enclavées dans le Pas de Calais regroupées en communauté de communes de « l'Enclave » ;
- 2) Cantine et garderies périscolaires ;
- 3) Terrain de sport ;
- 4) Salle Polyvalente ;
- 5) Mairie ;
- 6) Bibliothèque Médiathèque Municipales ;
- 7) Animation (jeunes 4 à 12 ans) ;
- 8) Eglise reconnue « patrimoine remarquable » avec les fresques d'Emile Flamand.

## IV. Monuments

- Cimetière français
- Deux cimetières anglais
- Monument aux morts

## V. Agriculture

10 exploitations agricoles dont 2 spécialisées pour la culture de l'endive, 2 pour l'élevage et la volaille et 1 pour la récolte des pommes

### Problèmes liés à la création et à la réalisation du Canal Seine Nord Europe

Le tracé de ce canal se situe sur le territoire de notre commune.

Les craintes du monde agricole sont importantes :

- 1) les exploitants se voient privés de leur outil de travail dans l'ignorance totale de la surface qui leur sera prélevée ;
- 2) ils ignorent totalement comment ils seront indemnisés  
quelles compensations ils pourront espérer.

## Nos attentes

Nous attendons beaucoup de la création de la plate-forme multimodale de Marquion.

La faible distance qui nous sépare de cette commune (7km) nous permet d'espérer :

- des créations d'emploi
- un développement économique

Nous souhaitons être étroitement liés à tous les projets concernant cette plate-forme.

## La Base Aérienne 103

Le devenir de la BA 103 nous intéresse également pour plusieurs raisons :

- de nombreux employés dans cette BA étaient logés sur notre commune,
- sa nouvelle organisation devrait être génératrice d'emplois

## Conclusion :

Les élus locaux, le monde agricole de Moeuvres, directement concernés par le projet de ce canal, veulent donc :

- participer aux discussions ;
- être informés avec précision de toutes les décisions inhérentes à la plate-forme multimodale de Marquion Cambrai.

Toute information relative à cette affaire devra être adressée à :

Mairie de Moeuvres

Grand Place

62147 MOEUVRES

Tél : 03.27.82.50.39

Fax : 03.27.74.65.51

Email : moeuvres@wanadoo.fr

# Commune de Blécourt

**Objet : Plates-formes multimodales canal « Seine Nord Europe ». Plate-forme de « Marquion » Contributions et propositions pour l'aménagement de la plate de « Marquion ».**  
**Aménagement lié au devenir du site de la base aérienne militaire 103 d'Épinoy-Cambrai.**  
**Délibération du conseil municipal de Blécourt.**  
**Refus de toute implantation d'une plateforme aérienne commerciale sur le site de la base 103.**  
**Propositions, économies des deniers publics, d'aménagements fonctionnels**

Madame, Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire connaître les réflexions, et la position du Conseil Municipal de la Commune de Blécourt, quant au positionnement de la plate-forme multimodale de « Marquion », et quant à son aménagement lié à la disparition de la base aérienne militaire 103 d'Épinoy-Cambrai. Le positionnement de la plate-forme multimodale de Marquion a été déterminé à un moment où le sort de la base aérienne militaire 103 de Épinoy-Cambrai n'était pas arrêté. Tous les élus du Cambrésis ont longtemps pensé pouvoir s'opposer à la fermeture de la base aérienne militaire 103 de Cambrai-Épinoy. Des actions « médiatiques » ont été effectuées dans cet espoir, chaîne humaine autour de la base, et distribution de bêtises au péage de l'autoroute. Cependant, depuis, le sort de la base militaire a été fixé, puisque le 24 juillet 2008, le Ministre de la défense annonçait la fermeture à l'horizon 2012, de la base aérienne 103 de Cambrai-Épinoy. Reste donc à définir le sort du site de la base : 350 hectares !

## 1. La réunion du comité de site de la BA 103 du 16 septembre 2008 à Cambrai (où l'on évoque la plate-forme).

Lors de la « réunion d'installation du comité de site de défense de la BA 103 », à Cambrai, le mardi 16 septembre 2008, Monsieur le Préfet de Région du Nord Pas de Calais, a confirmé que l'État s'est engagé, sans perdre de temps, sur différents points, n'hésitant pas à parler de détermination et même d'ambition.

Afin d'anticiper les départs de 1 500 emplois, et leurs conséquences économiques, le préfet de la région a précisé aux acteurs locaux les engagements de l'État. Un calendrier d'élaboration du contrat de redynamisation de site de défense ( C.R.S.D.) a été défini, pour lequel un crédit de 10 millions d'euros est prévu.

Ce comité doit proposer des projets pour redynamiser les lieux qui devront être soumis à l'approbation du Premier ministre. La fermeture ne sera effective qu'en 2012 de très lourds projets sont envisagés.

Quel avenir pour ce site de 350 hectares, occupé depuis cinquante-cinq ans par les militaires ? Des avions-cargos à la place des rafales ? Cette zone « stratégique », a rappelé le Préfet de Région, est située aux confins de deux autoroutes, du futur canal Seine-Nord, de la future voie ferrée Cambrai-Arras, et de la future plate-forme multimodale de Cambrai-Marquion.

Une plateforme qui, de tri modale (rail-route-fleuve), pourrait devenir quadri modale (aérien en plus) avec l'accueil possible, d'avions-cargos ( de fret), moyennant quelques renforcements sur les pistes de la BA 103. Ce serait alors le seul espace disposant de ces quatre possibilités au nord de Paris. « Je ne rêve pas mais il faut voir les choses avec détermination et être ambitieux, pour suivre le préfet. À moins que l'aérien ne soit totalement rejeté. ».

## 2. Les réactions.

La « Voix du Nord » rapporte dans un article paru le jeudi 18 septembre 2008, « le Président de la Communauté de Communes de l'Ouest Cambrésis, n'est pas convaincu que les riverains seront d'accord ».

Dans cet article, « La Voix du Nord » fait connaître le sentiment de Monsieur le Député : « c'est très compliqué. Est-ce que c'est utile ? Il faudra réaliser des diagnostics, des études techniques. »

Dans ce même article, la Voix du Nord fait savoir que des pré-études et autres études seront effectivement dans tous les cas réalisées avant de voir un jour peut-être se poser sur les pistes d'Épinoy des avions-cargos.

## 3. Position du conseil municipal de Blécourt sur le devenir du site de la base aérienne d'Épinoy-Cambrai.

Face à la rumeur persistante de l'installation d'un aérodrome destiné au fret, le Conseil municipal de Blécourt a réagi vivement. En effet, Blécourt, et de nombreux villages voisins se trouvent dans l'axe de la piste actuelle, et/ou en proximité immédiate des pistes.

Le Conseil Municipal ne peut pas accepter que Blécourt soit survolé en basse altitude, quasiment à toute heure, par des avions cargos de fret. Il ne peut pas imaginer un scénario catastrophe dans lequel la commune deviendrait invivable. Il ne peut pas admettre que la maison de ses administrés perde toute leur valeur, alors qu'elle représente souvent le seul capital de leur vie de travail.

Il estime absurde la recherche systématique de création d'emplois dans un territoire qui deviendrait invivable.

Il souligne que ce n'est pas seulement Blécourt qui est concerné, mais également toutes les communes de la Communauté de Communes de l'Ouest Cambrésis, ainsi que les communes les plus proches de la communauté de communes « Sensescaut », ainsi que de nombreuses communes du Pas de Calais. De même, les grandes villes proches, aux abords du site, ne seraient pas épargnées et seraient également affectées par ces nuisances.

Après en avoir délibéré, le Conseil municipal de Blécourt a exprimé très fermement sa position : le refus total de toute implantation d'une plateforme aérienne commerciale sur le site de la base 103.

J'ai personnellement rencontré, à l'occasion de plusieurs réunions formelles et informelles, de nombreux collègues maires de communes voisines, du Nord et du Pas de Calais, qui partagent, avec le Conseil Municipal de Blécourt, le même refus de voir leur territoire survolé par des avions de fret, alors même que les populations acceptaient les survols militaires.

## 4. Proposition liant le devenir de la base à la création de la plate-forme multimodale de « Marquion ».

■ La plateforme multimodale prévue à Marquion, peut être placée sur le site de la base aérienne 103.

- Le site peut aisément être connecté au futur canal Seine-Nord, à la ligne TGV Arras Cambrai, et au réseau autoroutier.

- Seraient ainsi économisées les acquisitions foncières et toutes les procédures d'expropriation envisagées pour la création de la plateforme multimodale de Marquion, située à seulement 7 kms.

- Serait également épargnée une grande emprise de terres agricoles.

- Serait évité le démantèlement de nombreuses exploitations agricoles.

■ Ce site doit intégrer une zone industrielle et commerciale.

- En effet, le site de la base s'étend sur 350 hectares. Il est équipé de tous les équipements, assainissement, chaufferie, desserte exceptionnelle en gaz, électricité, eau, fibre optique.

- Il appartient à l'Etat. Il peut avec l'aide de l'Etat, par la création d'une zone franche, servir à l'installation d'une zone industrielle et commerciale à moindre frais, sans acquisition foncière.

■ Cette zone créerait des emplois diversifiés, pas seulement liés à la logistique, (tels que manutentionnaires, caristes, magasiniers, chauffeurs routiers,) mais également une main d'œuvre liée au commerce et à l'industrie.

## 5. Demande de participation aux discussions de « S.N.E. ».

Depuis 1977, la commune de Blécourt est pénalisée, sans aucune contre-partie, par une zone de bruit imposée par l'Etat, qui lui interdit toute création de nouvelle habitation et de nouveau logement dans la plus grande partie du village, en son centre, y compris dans les « dents creuses » au sein de son agglomération.

C'est pourquoi j'insiste pour vous demander de bien vouloir faire participer Blécourt aux discussions, négociations, et prises de décisions concernant la plate-forme de multimodale de Marquion-Cambrai.

Albert LEVERD, maire de Blécourt.

# Communes de Fontaine-Notre-Dame, Raillencourt Sainte Olle et Sailly-lez-Cambrai

## Présentation des Communes

### Situation géographique et administrative :

#### a) Situation dans l'arrondissement, réseaux de communication,

Réseau :

Situées au Sud-Ouest de l'agglomération cambrésienne (3 Km), RAILLENCOURT SAINTE-OLLE et SAILLY LEZ CAMBRAI sont traversées par la RD 939 (Arras - Charleville Mézières) et les trois communes sont desservies par les grands axes nationaux et européens (A2 - A1 Paris - Bruxelles / A26 Calais - Reims).

La voie de contournement : Le tronçon Ouest réalisé, traverse les communes et rejoint l'accès direct à l'autoroute A2. Le tronçon sud est en cours de réalisation

Raillencourt-Sainte-Olle est donc située sur le nœud routier Paris-Londres-Bruxelles et Luxembourg.

Aéroports :

Lille-Lesquin 50 Kms

Paris-Roissy 150 Kms

Bruxelles-Zaventem 130 Kms

Territoires limitrophes :



#### b) Intercommunalité et compétences, syndicats.

Les Communes de FONTAINE NOTRE DAME, RAILLENCOURT SAINTE OLLE et SAILLY LEZ CAMBRAI sont membres de la Communauté d'Agglomération de Cambrai.

Elles dépendent de différents syndicats :

■ S.I.A.C (Assainissement) pour RAILLENCOURT SAINTE OLLE et SAILLY LEZ CAMBRAI – S.I.A /F.A.C pour FONTAINE NOTRE DAME

■ VEOLIA Sté des Eaux de la Ville de Cambrai (Eau potable) pour RAILLENCOURT SAINTE OLLE et SAILLY LEZ CAMBRAI – S.I.D.E.N de BEAUVOIS EN CIS pour FONTAINE NOTRE DAME .

■ S.I.D.E.C (Electricité – Gaz)

■ S.C.O.T du Cambrésis

■ S.A.G.E de la Sensée pour RAILLENCOURT SAINTE OLLE et SAILLY LEZ CAMBRAI, S.A.G.E de l'ES-CAUT pour FONTAINE NOTRE DAME (Syndicat en cours)

■ PAYS du CAMBRESIS.

### Population et habitat :

FONTAINE NOTRE DAME : 1712 Habitants

Parc de logements : 666

RAILLENCOURT SAINTE OLLE : 2 430 Habitants

Parc de logements : 950

SAILLY LEZ CAMBRAI: 457 Habitants

Parc de logements : 195

### Activités économiques

Artisanat, industrie, commerce, services

■ Activités économiques: Parc d'Activités Avenue de l'Europe, Parc d'Activités ACTIPOLE de l'A2

■ Écoles Maternelles et Primaires,

■ Cantines et garderies scolaires,

■ Mairie,

■ Salles polyvalentes,

■ Salle de Sports,

■ Eglises,

■ Agence Postale

■ Distributeurs automatiques billets (Banque)

■ Bibliothèques Municipales / Médiathèques,

■ Espace Animation Jeunesse

■ Espaces sportifs : Terrain Football, terrain pétanque

■ Ferme pédagogique

### Monuments :

■ Cimetières

■ Monuments aux Morts

■ Cimetières « Canadiens » « Anglais »

Agriculture (nombre d'exploitants, élevage, délocalisation,...)

Douze exploitations agricoles dont TROIS concernées par de l'élevage.

### Problématiques auxquelles la réalisation du canal SNE pourrait apporter une réponse via les activités économiques directement ou indirectement liées aux plates-formes multimodales :

Les Communes de FONTAINE NOTRE DAME, RAILLENCOURT SAINTE OLLE et SAILLY LEZ CAMBRAI portent en partie sur leurs territoires environnementaux la Base Militaire Aérienne 103 qui fermera en 2012.

Cette Base Aérienne 103 se situe en bordure de la future plate-forme Cambrai-Marquion.

### Les attentes et les objectifs des acteurs :

Spécificité logistique et agro-alimentaire de la plate-forme.

**Incidence forte** au niveau de l'embauche du bassin d'emploi local.

Formation.

Service aux personnes et d'une façon générale le **cadre de vie**.

Organisation du transport en commun ou le covoiturage.

### Le ou les projets ou les actions de développement, déjà envisagées ou qui seraient à étudier :

En partenariat avec :

La Communauté d'Agglomération de Cambrai,

Cambrésis Développement Economique,

Chambre de Commerce et d'Industrie, etc...

**Les souhaits des acteurs en matière d'organisation ( coopération, coordination, montage des projets :**

Etudes très poussées sur les nuisances occasionnées par l'éventuelle utilisation de la BA 103.  
Etudes concomitantes des structures ferroviaires, routières et voies d'eau induisant des emprises foncières importantes sur l'outil de travail du monde agricole.

Remembrement unique pour tous les projets.

Les tracés des infrastructures devront respecter les limites territoriales des Communes afin d'éviter le morcellement des surfaces agricoles.

**Les politiques et/ou élus les actions d'accompagnements envisagées ou souhaitées pour favoriser le succès des plates-formes :**

Nous, Elus directement concernés et désireux d'être associés aux réunions, souhaitons apporter notre contribution à la réalisation du canal SNE.

Nous représentons TROIS communes du NORD, limitrophes avec le Département du PAS DE CALAIS et pour ce faire nous souhaitons une ferme coordination avec les études faites notamment sur le territoire de la Commune de MARQUION.

**Organisation**

Les Communes de FONTAINE NOTRE DAME, RAILLENCOURT SAINTE OLLE et SAILLY LEZ CAMBRAI étant concernées directement par le projet du Canal Seine Nord Europe et le devenir de la BA103, les élus locaux et le monde agricole détenteur de l'emprise foncière veulent participer aux discussions, aux négociations, aux communications, à la concertation et aux prises de décisions concernant la plate-forme multimodale de MARQUION-CAMBRAI .

Toute information relative à cette affaire devra être adressée à :

Mairie de Raillencourt Sainte Olle Place de la Mairie  
59554 RAILLENCOURT SAINTE OLLE  
Tél. : 03 27 81 20 50  
Fax : 03.27.83.41.61  
Email :mairie@raillencourt.fr  
Site internet : www.raillencourt.fr

Serge FOVEZ  
Maire de FONTAINE NOTRE DAME

Maryvonne RINGEVAL  
Maire de RAILLENCOURT SAINTE OLLE

Marie-Thérèse DOIGNEAUX  
Maire de SAILLY LEZ CAMBRAI

## Conseil économique et social régional du Nord/Pas-de-Calais

Le CESR considère qu'un projet aussi ambitieux que Seine-Nord Europe ne pourra constituer une réussite que si l'ensemble des territoires et des décideurs y travaillent ensemble. Ce projet qui représente un coût de 4,2 milliards d'euros et un chantier de 7 ans nécessite une parfaite coordination entre les différents acteurs locaux, nationaux et européens.

Le canal Seine-Nord Europe s'inscrit dans la logique des grands projets de transport de marchandises du Schéma régional des transports du Nord-Pas de Calais.

**Le canal Seine-Nord Europe, une priorité pour la Région Nord-Pas de Calais**

Le CESR du Nord-Pas de Calais considère que ce projet est une réelle opportunité pour les territoires. Le CESR s'est ainsi déjà prononcé en faveur de la construction du canal Seine-Nord Europe dans son avis sur le « projet de schéma régional des transports » en septembre 2006. Cet avis indiquait que ce « projet constitue une priorité pour notre région » et qu'il fallait « entreprendre les travaux du canal Seine-Nord Europe le plus rapidement possible ».

Le canal Seine-Nord Europe peut, sous certaines conditions, devenir un outil majeur de développement durable pour la Région Nord-Pas de Calais, priorité affichée du Conseil régional. Le canal Seine-Nord Europe permettra non seulement de prendre en charge une part significative des flux de marchandises sur l'axe nord-sud, avec de faibles répercussions environnementales, mais sera aussi un moyen, grâce à ses équipements connexes, de créer de nouvelles activités, tant industrielles que logistiques.

**Les plates-formes multimodales, parties intégrantes du projet Seine-Nord Europe**

Le CESR se réjouit de voir que la question des plates-formes multimodales est étudiée en amont du projet Seine-Nord Europe. Le CESR considère en effet que les plates formes multimodales doivent être pensées comme des éléments essentiels de ce projet.

Les plates-formes multimodales sont des infrastructures stratégiques pour le développement du trafic sur le canal Seine-Nord Europe. Elles auront un impact important sur l'aménagement et le développement du territoire et doivent donc être intégrées à une réflexion globale.

Le canal Seine-Nord Europe devra bénéficier à l'ensemble des territoires traversés et ne pas constituer un simple corridor entre l'Europe du Nord et l'Île de France. Les plates-formes multimodales seront ainsi des outils déterminants pour que les territoires profitent au mieux de cette opportunité que représente le canal Seine-Nord Europe.

**Les plates-formes multimodales et le Partenariat Public-Privé**

Le Conseil économique et social du Nord-Pas de Calais prend acte de la volonté des décideurs de faire appel au Partenariat Public-Privé pour financer les plates-formes multimodales.

Le CESR insiste sur le fait que les risques liés au financement des plates-formes multimodales devront donc être partagés par l'ensemble des acteurs impliqués, publics et privés.

Le projet canal Seine-Nord Europe et les plates-formes multimodales qui y sont associées constituent une opportunité exceptionnelle pour le développement de l'emploi dans les territoires concernés. Il serait judicieux que les entreprises locales soient considérées comme des acteurs importants pour relever ce formidable défi que représente ce chantier.

**Les conditions de travail sur les chantiers**

Une attention particulière doit être apportée aux conditions de travail sur les chantiers du canal Seine-Nord Europe et des plates-formes multimodales. Le CESR estime important que la qualité de vie des personnes qui travailleront sur les chantiers, et notamment leurs conditions d'hébergement, soient prises en compte pour le dialogue compétitif.

### Les plates-formes multimodales, une coordination nécessaire pour une complémentarité profitable pour tous

Le projet Seine-Nord Europe est accompagné de la construction de quatre plates-formes multimodales qui sont celles du Noyonnais, de Nesle, de Péronne-Haute-Picardie et de Cambrai-Marquion.

Le CESR considère qu'elles doivent travailler ensemble afin d'attirer de nouveaux investisseurs. Pour faciliter cette complémentarité, il semble important de mettre en place une structure de coordination des plates-formes multimodales.

Le CESR souhaite également que le canal Seine Europe bénéficie à l'ensemble du réseau fluvial et maritime de la région Nord-Pas de Calais en même temps qu'il favorise une ouverture sur les régions voisines. Il serait pertinent que les autres plates-formes multimodales des territoires voisins du projet, les ports maritimes et les ports intérieurs soient des éléments incontournables de la réflexion sur les plates-formes multimodales du canal Seine-Nord Europe.

### L'implantation d'entreprises qui utilisent la voie d'eau

Il est important que les entreprises qui s'implantent sur les plates-formes multimodales utilisent le canal Seine-Nord Europe. Le canal Seine-Nord Europe doit d'une part permettre aux entreprises déjà présentes sur le territoire de bénéficier d'un nouveau mode de transport et d'un accès facilité aux ports maritimes. Il sera également un élément attractif pour des entreprises qui souhaitent profiter de l'opportunité que représente une voie d'eau à grand gabarit.

Le CESR met l'accent sur le fait que l'on pourrait imaginer des mesures d'accompagnement et des incitations afin que les entreprises s'implantent « bord à canal ». Une réflexion pourrait être menée concernant le transport de matières dangereuses afin que celui-ci soit effectué principalement par voie fluviale. Ne pourrait-on pas imaginer ainsi de contraindre, sous certaines conditions, les entreprises à utiliser le canal Seine-Nord Europe plutôt que la voie routière pour transporter les matières dangereuses ?

En outre, le CESR se prononce en faveur d'un soutien important à la filière du transport fluvial, de la formation des bateliers à la construction des bateaux, avec un ancrage particulier dans le Nord-Pas de Calais.

### Des plates-formes trimodales

Le CESR souhaite que les plates-formes multimodales ne soient pas uniquement une interface entre la voie d'eau et le réseau routier. Il est important que ces infrastructures soient le moyen de développer une irrigation réellement intermodale des territoires, privilégiant les interconnexions fer-voie d'eau. Il est nécessaire que l'ensemble du réseau ferroviaire soit renforcé en tenant compte de ces nouvelles infrastructures. En outre, le renforcement de l'intermodalité fer-voie d'eau pourrait constituer une opportunité de développement des opérateurs ferroviaires de proximité.

### Les acteurs locaux doivent intégrer ce projet dans leur vision de leur territoire

L'insertion du canal Seine-Nord Europe au sein des territoires est un enjeu crucial pour le succès de ce projet. Cette infrastructure doit être « appropriée » par les différents acteurs locaux.

La réussite de ce projet sera liée en partie à la volonté des différents acteurs d'accompagner l'arrivée de cette nouvelle infrastructure sur leur territoire. Elle doit devenir pour ces derniers une véritable ambition partagée.

## Chambre régionale de commerce et d'industrie du Nord/Pas-de-Calais

Les CRCI du Nord – Pas de Calais souhaitent exprimer leur satisfaction de se voir associées aux réflexions concernant le projet Seine-Nord Europe. Elles reconnaissent l'esprit de partenariat et d'écoute vis-à-vis des territoires concernés par ce projet.

Le réseau consulaire du Nord - Pas de Calais s'est déjà prononcé en faveur de la construction du canal, lors de la consultation relative à l'Avant projet de Canal Seine-Nord Europe, en février 2006. Cet avis indiquait la nécessité, pour le Nord - Pas de Calais, d'afficher une ambition réelle pour le transport fluvial, face aux défis posés par l'explosion des transports de marchandises. Nous en avons les atouts :

- Un grand port : le développement de Dunkerque et celui de la voie d'eau sont liés et s'alimenteront mutuellement,
- D'importants chargeurs qui utilisent déjà la voie d'eau et d'autres qui pourraient l'utiliser. Il existe un potentiel important démontré dans les études (matériaux, automobile, grande distribution...),
- Un savoir faire, tant dans la gestion des plates-formes portuaires que dans l'offre de prestations,
- Une implication forte et reconnue des CCI dans le développement de la voie d'eau, autant pour l'aménagement que pour la gestion de ports fluviaux. Le réseau consulaire souhaite d'ailleurs s'impliquer en faveur du développement économique généré par le projet Seine-Nord Europe.

### Seine-Nord Europe, une opportunité de développement du trafic fluvial

Les CRCI du Nord – Pas de Calais tiennent à rappeler l'importance de la voie d'eau dans le développement futur de la région. Devant les saturations actuelles et futures des grands axes routiers régionaux, la diversité des modes de transport s'impose. Le Canal Seine-Nord Europe représente une opportunité supplémentaire de développement du trafic fluvial, en reliant le Bassin Parisien au Nord de l'Europe, via le Nord - Pas de Calais et la Picardie.

Actuellement, les voies d'eau existantes ne permettent qu'une faible exploitation de ce mode de transport (7 millions de tonnes par an) et ne contribuent que modestement au développement économique de la région. La mise à disposition d'une voie d'eau à grand gabarit ne peut donc que dynamiser l'ensemble de nos activités et contribuer notamment à renforcer le port de Dunkerque dans sa dimension interrégionale.

### Des projets d'aménagement au service de la voie d'eau : les plates-formes multimodales

Le projet Seine-Nord Europe prévoit la construction de quatre plates-formes multimodales qui sont celles du Noyonnais, de Nesle, de Péronne et de Cambrai-Marquion.

Celles-ci conforteront notre positionnement en tant que hub régional et européen, ainsi que notre leadership français en matière d'attractivité d'entreprises et d'investissements étrangers. Elles garantiront une amélioration considérable de la logistique des entreprises qui est un des vecteurs de l'économie. Il est d'ailleurs important que les entreprises qui s'installent sur ces plates-formes saisissent l'opportunité du transport multimodal et utilisent réellement le mode fluvial.

A propos du développement des infrastructures liées aux plates-formes, les CRCI souhaitent que ne soit pas oublié l'axe Est-Ouest (Dunkerque-Valenciennes) et ne pas privilégier uniquement l'axe Nord-Sud (Anvers-Paris). La plate-forme de Marquion doit offrir une diversité d'offres comparable à celles de Douges, et non se limiter à un rôle secondaire. Son emplacement privilégié à l'intersection des deux axes fluviaux devrait encourager les collectivités locales à s'investir dans le projet et dans les zones d'activités autour de Marquion pour ne pas oublier cet axe Est-Ouest (Marquion-Béthune-Dunkerque et Marquion-Valenciennes-Belgique). Il est nécessaire également de réserver de vastes espaces de développement à proximité des canaux.

La plate-forme de Marquion doit être reconnue comme un point nodal important des chaînes logistiques de la région Nord - Pas de Calais, au cœur d'un réseau complet d'infrastructures de transport :

- Autoroutier, en réalisant l'échangeur complet A2-A26 afin que les liaisons Marquion-Paris puissent se réaliser dans les deux sens,
- Routier : en améliorant la qualité de la liaison RD 939 Cambrai-Marquion-Arras et, en particulier, en réalisant les contournements de Marquion, Haucourt et Vis-en-Artois. Ces réalisations permettront une bonne desserte de Marquion depuis l'Arrageois en évitant des nuisances très importantes pour ces villages, liées au transit de fret routier,
- Ferroviaire : en réalisant le barreau Cambrai-Marquion-Arras, à la fois pour le trafic fret et passagers,
- Fluvial et fluvio-maritime : en intégrant les ports intérieurs.

En associant la base aérienne de Cambrai, la plate-forme de Marquion pourrait jouer un rôle majeur de plate-forme quadrimodale de dimension européenne, si les études le confirmaient.

Il est important que les territoires puissent s'approprier la gouvernance de ces plates-formes pour maîtriser au mieux leur développement. Primordiale pour le développement équilibré des territoires, cette gouvernance doit mobiliser notamment les collectivités locales concernées, le réseau consulaire et l'ensemble des partenaires économiques.

En attendant la mise en service du canal Seine-Nord Europe, les CRCI insistent sur la nécessité de valoriser les sites existants et de travailler à leur coordination et leur complémentarité. La réflexion concerne non seulement le canal à grand gabarit, mais également l'ensemble du réseau fluvial, en intégrant les préoccupations des grands chargeurs. Le développement des activités liées à la voie d'eau est complémentaire au développement du port de Dunkerque.

#### Seine-Nord Europe, une opportunité de développement de la région Nord – Pas-de-Calais

Les CRCI du Nord – Pas de Calais reconnaissent, en la voie d'eau, une réelle opportunité de développement économique régional.

Le chantier pourrait générer jusqu'à 10.000 emplois directs et indirects le long du canal (selon VNF). Le transport fluvial offre aux entreprises la possibilité de réduire significativement les coûts de transport. Il contribue également à améliorer leur bilan énergétique et leur bilan carbone. C'est un enjeu économique déterminant pour les prochaines décennies qui s'inscrit dans la déclinaison des grands axes du « Grenelle de l'Environnement ».

Le transport fluvial offre également des opportunités d'implantations et de développement des activités à caractère industriel et agricole ainsi qu'une reconstitution de zones d'approvisionnement à une échelle territoriale plus élargie.

Le développement du trafic fluvial permettra également la création d'emplois dans la logistique, notamment par l'implantation de centres de distribution, interconnectés depuis et vers les ports de Dunkerque, de la Basse Seine et du Benelux. La réflexion sur l'accompagnement économique doit être à l'écoute de la demande : Qui peut utiliser la voie d'eau ? Où sont-ils localisés ? Quelles sont leurs attentes et comment y répondre ? Et quels investissements réaliser ?

L'offre logistique doit être structurée autour d'un maillage dense et complet d'infrastructures autoroutières, routières, ferroviaires et fluviales, en intégrant les ports intérieurs (intermodalité). Les lieux d'échanges de marchandises (ports maritimes, ports fluviaux, plates-formes multimodales) pourront alors aisément s'organiser en réseaux cohérents.

## Chambre de commerce et d'industrie du Valenciennois

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Valenciennois (CCIV) souhaite vivement remercier l'équipe de l'association Seine-Nord Europe de lui donner la possibilité de contribuer à la mise en valeur de ce projet titanesque. A travers ce projet, c'est l'occasion pour le valenciennois de démontrer les formidables atouts de son territoire : ses infrastructures le long de l'Escaut, mais aussi la vitalité de son industrie, fortement liée au secteur logistique.

#### Un territoire qui accueille déjà de forts mouvements logistiques

Actuellement le valenciennois dispose de 1000ha « bord à canal » disponibles pour accueillir de nouveaux investisseurs. Ce foncier libre doit pouvoir être utilisé à bon escient dans l'optique d'encourager et d'assurer des services logistiques compétents sur les bords de l'Escaut. La CCI assurera cette fonction en étant l'un des interlocuteurs principaux garants de l'accompagnement à l'implantation des entreprises.

Depuis déjà plusieurs années, la CCI du valenciennois a valorisé, conjointement avec les communautés d'agglomération, l'importance de la logistique sur le territoire. La CCIV, à travers notamment ses services d'aménagement du territoire, fait en sorte de favoriser l'implantation d'entreprises dans des parcs d'activités, au cœur de l'activité industrielle, et près des différents centres de transports multimodaux. Parallèlement, des démarches sont mises en place pour favoriser la venue d'investisseurs étrangers (notamment nord-européens) afin de faire du valenciennois le point de départ des exportations françaises vers les principaux ports européens (Le Havre, Anvers, Rotterdam et Hambourg).

Le résultat de cette implication est visible par des implantations logistiques de grande envergure ces dernières années : le centre de stockage, de préparation et de redistribution des véhicules Toyota (2001) ; la plate forme logistique ELC (European Logistics Center) de Daimler Chrysler (2003) à Rouvignies ; et la plate-forme logistique -centre de distribution- de l'usine Michelin (2007) à Prouvy.

#### La multimodalité à portée de main

Le territoire valenciennois, quadri-modal, est composé d'infrastructures remarquables pour répondre aux besoins logistiques, quel que soit le type de transport utilisé.

En matière de transport fluvial, l'arrondissement est situé sur le canal à grand gabarit de l'Escaut, véritable plaque tournante Est-Ouest, Nord-Sud. De ce fait, plusieurs quais fluviaux permettent une gestion du trafic fluvial et un accompagnement par des services logistiques de qualité : l'entreposage, la manutention de vrac ou conteneurs, ou encore la mise sous douane. La CCIV gère 5 quais qui assurent un trafic fluvial en hausse, de 808.365 tonnes en 2007, si l'on ajoute à ce chiffre les trafics des quais privés de St Saulve (Vallourec, 190.731 t.) Prouvy (CCES, 194.773 t.), et Trith St Léger (Manugesteam-Hiolle, 129.999 t.) on obtient 1.323.868 t en 2007. Cet important trafic permet alors au valenciennois de se positionner comme le 2ème port fluvial régional après Dunkerque . Ajoutons à cela que le valenciennois dispose d'un atout de taille : une forme de radoub, unique dans la région, prête à être revalorisée afin de réparer, voir même de construire des barges et péniches assurant le transport fluvial.

Des liaisons ferroviaires quadrillent le territoire et permettent aux entreprises d'utiliser ce moyen de transport pour le fret. Certaines entreprises bénéficient et utilisent des liaisons qui vont jusqu'à leurs entrepôts (Vallourec) De plus il existe plusieurs gares de triage, actuellement hors service, mais qui constituent un outil essentiel pour le futur et à la vue du développement du fret ferroviaire.

En ce qui concerne les liaisons routières, le Valenciennois est situé à l'intersection des autoroutes A2/E19 (Paris- Bruxelles), A23/A27 (Valenciennes-Lille-Dunkerque) et A26 (Calais-Reims). Enfin, un aéroport situé dans la zone d'activité assure l'accueil de passagers du monde des affaires ainsi que le transport de pièces par avion.

L'existence de ces différentes infrastructures permettant l'utilisation de tous modes de transport va dans le sens d'une intermodalité avec la mise en avant de combinaisons type fluvio-maritimes, à condition d'un tirant d'air suffisant. Cette intermodalité permet alors de répondre aux exigences du Grenelle de l'environnement concernant la réduction d'émissions de gaz à effets de serre. Le territoire peut alors afficher son esprit environnemental et mettre en avant des modes de transport inscrits dans une logique de développement durable.

#### Des gains formidables en termes d'activité et d'emplois

Lorsque l'on considère l'Escaut dans le sens Nord Sud, les ports du valenciennois sont les premiers avant l'entrée dans le canal Seine-Nord. L'arrivée du canal va donc, sans commune mesure, apporter sur le territoire un afflux important de mouvements fluviaux. Ces nouveaux flux vont alors créer de nouveaux besoins en matière d'infrastructures et de services.

Il est nécessaire de se positionner dès aujourd'hui afin de définir une stratégie qui encouragera les activités à forte valeur ajoutée et qui créeront de l'emploi. Il existe de nombreuses activités de ce type autour de la logistique et du fluvial : la remise en service d'une forme de radoub, les activités liées au conteneur (empotage, dépotage), les services de douane ou encore les stations de lavement de camions et les parkings. Ces services vont permettre une création d'emplois directs pérennes, multiplier la création d'emplois indirects, et encourager l'utilisation du fluvial sur le territoire. Ce type de service va alors drainer de l'activité et donc de la création d'emploi sur tout le canal Seine-nord et les régions qu'il traverse.

## Chambre de commerce et d'industrie d'Arras

La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Arras partage totalement le point de vue de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Nord-Pas de Calais concernant l'intérêt stratégique du canal Seine Nord.

Les enjeux sont nombreux : opportunité de développement pour le port de Dunkerque , échanges accrus avec le Benelux , impact en terme de report de trafic du routier vers le fluvial , opportunité de développement pour les entreprises régionales et mise en réseau possible des ports fluviaux intérieurs.

Le positionnement géographique de notre compagnie consulaire est singulier, puisque nous accueillerons l'extrémité nord du canal Seine Nord et l'intégralité de la première phase de la future plate-forme de Marquion.

A ce titre, il nous importe que cette infrastructure tienne toutes ses promesses en terme de création d'emplois nouveaux et de valeur ajoutée pour le territoire.

Les enjeux majeurs du canal se déclinent en effet en autant de défis pour les acteurs locaux, que ce soient en terme de gouvernance, de commercialisation, d'accompagnement des entreprises ou d'impact sur notre environnement proche.

De façon plus précise et concernant la plate-forme de Marquion proprement dite, nos attentes et nos souhaits sont les suivants :

- Nous désirons être intégrés à la gouvernance du site et au choix de son mode global d'aménagement, dans le but notamment d'en assurer la complémentarité la plus optimale possible avec les autres parcs d'activités que nous gérons ou commercialisons.
- Il est, selon nous, particulièrement important que ne s'implantent à Marquion que des utilisateurs réels et quasi immédiat du réseau fluvial. Il s'agira pour les parcs d'activités de la région de la meilleure garantie de complémentarité et de non concurrence frontale. Au-delà et de façon beaucoup plus positive, c'est la seule façon de tirer parti au mieux du formidable potentiel de ce site. Marquion doit compléter une palette régionale (déjà riche) de sites d'activités en exploitant sa tri- voire potentielle quadri- modalité.
- Marquion n'est pas, selon nous, à utilité strictement logistique. L'industrie peut y avoir une place importante. Difficile aujourd'hui de prévoir les filières qui seront porteuses en 2015. On peut néanmoins penser que des parcelles aménagées en bord à canal (ou en second rideau) puissent intéresser des activités de transformation aussi bien que les logisticiens. Nous souhaitons que les critères de création d'emplois (« rendement emploi à l'hectare »), de valeur ajoutée, de consommation de foncier et d'investissement réalisé soient les facteurs principaux, avec l'utilisation du fluvial, qui déclenchent l'autorisation de s'implanter à Marquion. Pour cette raison, il convient d'être très vigilant sur toute offre de construction « en blanc » (sans utilisateur du bâtiment connu à l'avance) qui pourrait être avancée par les développeurs immobiliers traditionnels. Sans validation collégiale des utilisateurs finaux, ce dispositif aboutirait à une sous utilisation du potentiel multimodal du site et se limiterait à un remplissage (probablement rapide d'ailleurs) de bâtiments d'entrepôt.
- Concernant la multimodalité du site, nous insistons sur la nécessité de réaliser très rapidement la liaison ferroviaire Arras / Marquion / Cambrai. Elle permettra d'augmenter les reports de trafic depuis la route, de limiter ainsi les nuisances tout en offrant une solution plus économique et plus diversifiée aux chargeurs. Il est par ailleurs important, par respect pour le monde agricole, que les opérations de remembrement puissent être réalisées en synchronisation avec le projet Seine Nord proprement dit.

- L'étude de marché concernant le potentiel de fret aérien, en lien avec la réutilisation possible de la base aérienne « BA 103 » d'Épinoy constitue un autre aspect de la multimodalité de la plate-forme.

Représentant du monde économique local, nous percevons bien le potentiel de croissance que peut offrir le site de Marquion, s'il est convenablement équipé et justement commercialisé.

Nous souhaitons jouer un rôle actif dans la présentation de cet équipement auprès des investisseurs potentiels et le suivi des implantations réalisées, au même titre que pour toute autre entreprise ressortissante.

Nous apprécions tout particulièrement la méthode adoptée par les Voies Navigables de France jusqu'à présent, qui nous a permis d'être parfaitement intégré au processus. Nous souhaitons bien entendu continuer à travailler dans le même état d'esprit.

Jean-Marc DEVISE

## Société anonyme d'économie mixte Delta 3

Delta 3 est la Société Anonyme d'économie mixte chargée de l'aménagement, de la promotion immobilière et de la commercialisation de l'offre immobilière de la plate-forme multimodale et logistique de Dourges – Nord Pas de Calais. La SAEM a été créée en 2000, à l'initiative du syndicat mixte d'aménagement de la plate-forme d'intérêt européen de Dourges.

Delta 3 a commercialisé à ce jour la quasi-totalité des entrepôts prévus. Le terminal de transport combiné a traité en 2007 près de 108 000 conteneurs ou caisses mobiles. A ce jour, la plateforme est reliée par voie multimodale aux ports maritimes de Dunkerque, Anvers, Rotterdam, Le Havre, et à des terminaux intérieurs dans le sud de la France, l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne. Enfin, près de 1 500 emplois directs et autant d'emplois indirects ont été générés par la zone.

Nous souhaitons attirer l'attention de SNE association sur les éléments suivants :

- L'offre immobilière développée sur une plate-forme fait appel à différents interlocuteurs :
  - l'aménageur qui met en place les voiries, les réseaux pour le compte du concédant;
  - le propriétaire de l'immeuble (fonds d'investissement immobilier, société foncière, utilisateur par exemple) ;
  - le promoteur immobilier, chargé par le propriétaire de la construction d'un immeuble ;
  - et enfin l'utilisateur final de l'immeuble, qui peut être un industriel ou un prestataire de services.
  - des sociétés de conseil en immobilier peuvent également intervenir dans les négociations.

Les **intérêts** de chacun des intervenants peuvent être **divergents, voire contradictoires**.

- ainsi l'intérêt du concédant de la plate-forme sera de développer à moyen terme le transport par voie d'eau,
- celui du propriétaire d'un immeuble sera de percevoir très rapidement un loyer,
- celui du promoteur de construire le plus rapidement possible l'immeuble.

A la lumière de cette situation, il semblerait prudent, sinon nécessaire, de confier l'aménagement, la promotion immobilière et la commercialisation à un intervenant unique qui sera en contact avec les investisseurs potentiels et les utilisateurs finaux, et surtout qui sera garant du développement du transport multimodal.

- Malgré les moyens mis en place, le **succès commercial d'une plate-forme logistique n'est jamais assuré à priori**. La commercialisation peut ainsi prendre des délais très longs. Nous rappellerons que si aujourd'hui la plate-forme delta 3 a commercialisé la quasi-totalité de ses surfaces d'entrepôts et fait figure d'exemple à suivre, la situation de démarrage a été plus compliquée: en effet, entre la création de la SAEM Delta 3 en 2000 et la fin 2004, soit 3 ans et demi, aucun utilisateur n'a signé de bail de location.

Le changement intervenu dans la politique de commercialisation, d'aménagement et d'attribution des entrepôts a permis entre la mi 2004 et la mi 2008 de commercialiser l'ensemble des surfaces.

D'autres exemples d'infrastructures et d'immeubles restés vides pendant plusieurs années pourraient être cités, dans la région (Arras), mais également ailleurs en France et en Europe.

La compétition entre territoires pour l'installation des entreprises est très vive, que ce soit entre la France et les pays voisins, mais également régionalement entre communes et EPCI. Ainsi, faire appel le plus en amont possible à des partenaires expérimentés sera un des facteurs de succès de la mise en place de la plate-forme.

■ La région Nord-Pas de Calais est située dans l'arrière-pensée de plusieurs grands ports maritimes de fret : Le Havre, Rouen, Dunkerque, Gand, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam. La **compétition** entre ces ports est particulièrement vive, ce qui n'est **pas choquant en soi tant qu'elle vise à fournir des prestations variées et de qualité** aux industriels exportateurs et importateurs. L'objectif de l'aménagement ne peut être d'orienter de façon autoritaire les marchandises vers tel ou tel port.

Toutefois, il convient ainsi d'éviter toute forme d'angélisme dans le choix des opérateurs retenus. **Les grands manutentionnaires présents dans les ports maritimes notamment belges et néerlandais ont aujourd'hui les moyens financiers et techniques d'investir dans les ports intérieurs européens, ce qu'ils font du reste, et ainsi d'orienter les trafics vers leurs infrastructures maritimes.** Les terminaux fluviaux deviennent alors des ports avancés des terminaux maritimes.

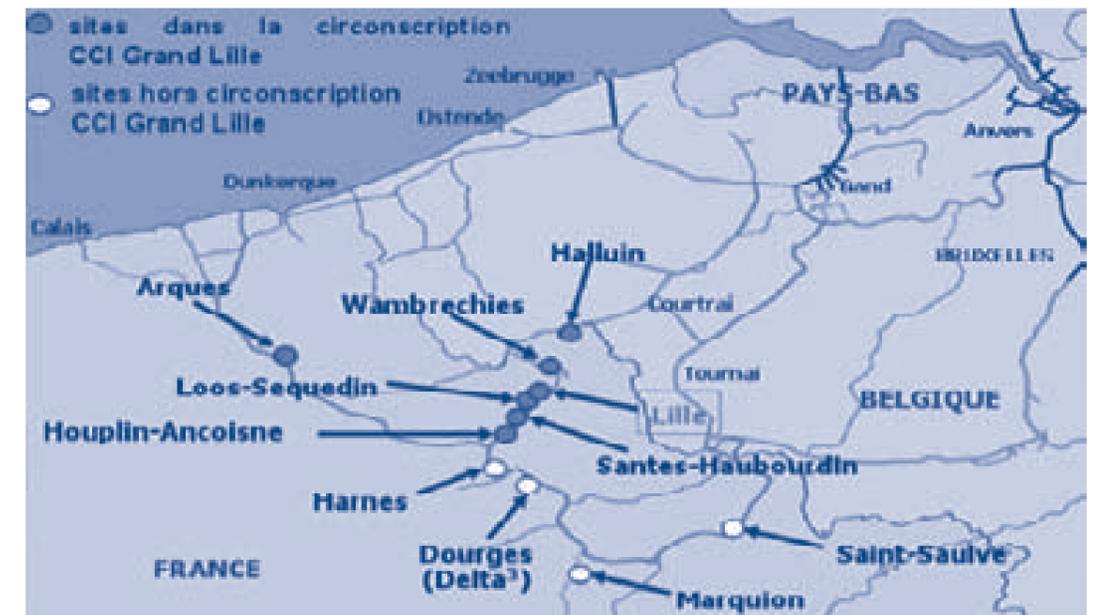
La conséquence de cette politique est une concentration de l'activité conteneurisée dans un nombre très réduit de ports : Ainsi, depuis 2000, les ports d'Anvers, Rotterdam, et Zeebrugge traitent à eux seuls près des deux tiers du trafic conteneur destiné au marché de l'Europe de l'Ouest. **La part de marché des ports petits ou moyens stagne ou décline.**

Dans l'hypothèse où le choix d'un tel opérateur serait fait pour les plates-formes à construire le long du canal Seine Nord Europe, **l'intérêt du manutentionnaire risque d'être en contradiction avec celui des financeurs publics du projet.**

■ Nous nous interrogeons également sur la pertinence d'ouvrir un terminal de transport combiné ferroviaire de grande ampleur dans la région après celui de Dourges. En effet, pour offrir un service ferroviaire qualitatif, l'investissement initial en équipement est très important : faisceau ferroviaire d'attente, faisceau de manutention, voies de circulation, électrification des lignes, et bien évidemment portiques de manutention. Il s'agit des frais fixes auxquels il convient d'ajouter les charges d'exploitation. Le retour sur investissement d'une telle infrastructure implique de générer un trafic de plusieurs dizaines de milliers de conteneurs et de caisses mobiles chaque année. Compte tenu de la zone de chalandise d'un terminal de transport combiné (un rayon d'environ 80 Km), cette infrastructure risque donc d'entrer en compétition avec le terminal de transport combiné de Delta 3 distant de 40 km environ. Une option technique et financière plus légère que celle de Dourges reste toutefois possible à terme, privilégiant notamment l'usage d'engins mobiles de manutention.

## Ports de Lille

Ports de Lille est un Service Extérieur de la CCI Grand Lille. Il gère directement ou est impliqué dans la gestion d'une douzaine de ports intérieurs dans la Métropole Lilloise, mais aussi au-delà de celle-ci. C'est en effet à l'échelon régional qu'il décline ses activités d'opérateur de plates-formes multimodales et de prestataire logistique au sens large. Outre ses implantations « historiques » à Lille et dans le périmètre de l'ancienne circonscription consulaire de Lille Métropole, il a depuis plusieurs années développé une vision élargie de sa mission en l'adaptant à la dimension du Nord-Pas-de-Calais. Ses implications à Harnes, Dourges, Saint-Saulve, Marquion et Arques en témoignent.



La gestion « multiplates-formes » qu'il a mise en place lui permet de disposer d'une vaste expérience et d'une réelle ingénierie dans cette discipline nouvelle d'implantation de sites logistiques multimodaux qui fait coïncider transport, aménagement du territoire et développement durable.

Sur la base de ce savoir-faire, nous souhaitons vous faire part dans les lignes qui suivent de quelques observations qui nous paraissent de nature à contribuer au rayonnement maximal des plates-formes programmées le long du Canal Seine-Nord Europe (qui sera désigné sous le sigle SNE dans le texte).

### 1) Privilégier la complémentarité à la concurrence frontale.

Tout d'abord, il nous semble important d'organiser une **complémentarité** de ces plates-formes plutôt que de les positionner comme des éléments devant à terme se concurrencer les uns les autres. **Cette complémentarité ne doit d'ailleurs pas se limiter aux 4 nouvelles plates-formes, mais doit au contraire s'étendre aux sites déjà existants.** L'objectif ne saurait être de renforcer une concurrence stérile sur des segments où une offre crédible existe déjà, mais d'ajouter de nouvelles compétences le long du canal et dans les régions adjacentes pour **renforcer l'attractivité du territoire.**

Les nouveaux sites du Canal SNE ne doivent surtout pas apparaître comme des entités uniquement liées à la nouvelle infrastructure. **Ils doivent se combiner le plus étroitement possible au tissu économique et logistique régional existant**, voire même interrégional. C'est à cette condition qu'ils apporteront une plus-value aux régions impliquées dans le projet d'une part, et c'est aussi par ce biais qu'ils s'intégreront dans les schémas logistiques des chargeurs et des opérateurs. Le Canal SNE vient étoffer de façon décisive une gamme de services offerts aux entreprises

## 2) Mettre sur pied une gouvernance garantissant une unicité de traitement.

Les plates-formes du Canal SNE doivent être des outils performants au service de l'économie locale, des entreprises, des opérateurs de transport, mais aussi des leviers pour une politique d'aménagement du territoire inspirée par le développement durable.

La gouvernance de ces sites doit être assurée par une structure combinant plusieurs caractéristiques :

- Un **professionnalisme avéré, pluridisciplinaire et évolutif**, de nature à inspirer confiance aux utilisateurs des plates-formes qui auront face à eux des interlocuteurs comprenant leurs besoins et en saisissant les enjeux.
- Une **neutralité absolue** par rapport à des opérateurs multinationaux, disposant incontestablement du savoir-faire, mais le mettant en œuvre dans le cadre d'une stratégie d'entreprise basée sur la concurrence. L'absence de neutralité exclurait de fait de nombreux acteurs de la dynamique SNE et nuirait gravement à son développement.
- Une **vision d'ensemble**, prospective et durable. Les plates-formes du Canal SNE devront opérer des choix dans les activités qu'elles accueilleront, afin de garantir une parfaite acceptabilité sociale et une cohérence dans l'organisation du site. La structure de gouvernance devra savoir orienter les demandes d'implantation en fonction de ces impératifs, vers les nouveaux sites ou vers des sites existants, en fonction des besoins recensés auprès des acteurs économiques.
- Une **souplesse fonctionnelle**. Dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, il convient de ne pas multiplier les intervenants pour ne pas brouiller le discours.

## 3) Assurer une parfaite intégration des ports maritimes Français dans le projet.

Il est crucial que les ports maritimes Français, notamment ceux de Dunkerque, Rouen et Le Havre, soient **intégrés dans le projet et en soient bénéficiaires en terme de retombées de trafics**. Même si la dimension du projet est clairement Européenne et qu'il bénéficiera de ce fait de financements européens, il convient de veiller à ce que les flux ne soient pas massivement détournés vers les ports Belgo-Néerlandais, au détriment des ports maritimes Français. La mise en place d'un nouveau système de gestion de leurs terminaux visant à éviter la saturation de leurs terrains entre les ports de Rotterdam et d'Anvers est très importante de ce point de vue. Dans un premier temps, ce système vise (dixit les Directions de ces ports) à concurrencer Hambourg (sous-entendu que c'est le seul port aujourd'hui comparable en terme de trafic). Dans un deuxième temps, c'est de ne plus avoir de concurrent en Europe. **Le choix de la structure de gouvernance, évoquée dans le point précédent, sera à cet égard déterminant.**

## 4) Planter sur les plates-formes des filières d'avenir comme la valorisation.

Il serait intéressant d'implanter sur les plates-formes des installations actives dans le domaine de la **valorisation**. Tout d'abord pour assurer l'indépendance de celles-ci en matière de déchets, ce qui ne peut être que favorablement ressenti. Mais aussi pour renforcer le positionnement du transport fluvial dans les schémas logistiques de cette filière porteuse d'avenir.

# Association MNLE (Mouvement national de lutte pour l'environnement) Sensée-Scarpe / Artois-Douaisis

Association agissant pour que tous les Hommes puissent s'épanouir en harmonie avec leur environnement dans le bassin versant de la vallée de la Sensée, de la Scarpe, de l'Artois et du Douaisis. Elle a pour but de mener toute action visant à défendre l'Environnement.

Les principales thématiques d'action de notre association sont :

- la protection de la ressource en eau
- la protection des milieux naturels par leur connaissance
- la lutte contre le réchauffement climatique par les économies d'énergie, la promotion des éco-matériaux et des énergies renouvelables
- la réduction des déchets à la source.

Ainsi, le MNLE met en œuvre différentes actions de communication pour sensibiliser sur ces sujets : des conférences-débats pour le grand public et les professionnels, des animations à destination des jeunes et/ou des adultes sur les milieux naturels, la biodiversité ou encore les déchets d'emballages, et d'autres actions de sensibilisation telles que la participation à des événements locaux. L'association s'implique également dans les différentes commissions et comités existant sur le territoire afin d'apporter un point de vue environnemental aux décisions prises et travaux menés.

Siège social : 17 rue Fily – 59151 ARLEUX - Tel : 03.27.89.53.06

Bureau : 1 place du bicentenaire – 62860 ECOURT-SAINT-QUENTIN – Tel/fax : 03.21.73.23.50

Site Internet : [www.mnle-sensee.fr](http://www.mnle-sensee.fr) - Email : [contact@mnle-sensee.fr](mailto:contact@mnle-sensee.fr)

Nom du président : M. Gustave HERBO

## Problématiques

Elles sont variées, liées au passé économique des territoires qui peuvent être drainés par la future liaison. Le nord du territoire a un riche passé industriel avec souvent une population peu qualifiée en partie reconvertie dans l'industrie automobile. Le Cambrésis est encore en partie concerné par la fin des industries textiles. L'ouest et le sud sont surtout victimes de l'évolution des techniques agricoles laissant sur place une population courageuse mais sans travail.

## Attentes et objectifs

On attend du canal SNE et des PFM une ré-industrialisation variée, créatrice de nombreux emplois pour les populations locales. Nous ne voulons pas que les PFM ne servent qu'à déverser des produits finis dans nos territoires. Nous attendons qu'elles permettent massivement l'exportation de produits conçus et fabriqués chez nous. Les petites PFM peuvent avoir un rôle spécifique centré sur une activité principale mais avec le risque de tout perdre en cas de crise de cette activité. Longtemps notre région s'est liée à de grosses mono industries. Nous espérons profiter du Canal SNE et des PFM pour développer et attirer des industries de pointes à forte valeur ajoutée. Nous attendons également que ces PFM soient proches de la HQE et participent à la protection de l'environnement : attention portée au devenir des terres déplacées (présence potentielle de plantes invasives), récupération des eaux pluviales, création de petits plans d'eau pouvant avoir de nombreux intérêts, plantation d'espèces locales participant à la trame verte et bleue, utilisation d'énergie solaire,... Nous connaissons une association (Artois Insertion Ressourcerie à Bapaume) qui traite déjà sur certaines zones d'activités les déchets, bois, plastiques, fibres, cartons,... Nous pensons que son installation sur au moins la zone de Marquion serait souhaitable, elle serait d'ailleurs d'accord. Elle envisage également la possibilité de transformer les bois et cartons en matériaux d'isolation. La voie fluviale pourrait servir à la collecte des différents ma-

tériaux sur un très grand territoire et déjà ceux des zones proches des voies d'eau. N'oublions pas non plus l'existence de grands espaces agricoles toujours à la recherche de nouveaux débouchés. Actuellement trouver des éco-matériaux de construction et d'isolation est très difficile. Nous pourrions profiter du site pour développer la production de matériaux d'isolation issu de l'agriculture (lin, chanvre, paille,...). La voie d'eau permettrait d'alimenter facilement la région parisienne et d'autres régions. Actuellement les éco-matériaux n'existent qu'à la marge et sont souvent majoritairement importés.

L'association est prête à s'investir sur ces 2 projets comme l'on fait d'autres associations dans la région Centre.

Proche de la zone de Marquion, se trouve la base aérienne. Sa transformation en base pour gros porteurs soulève déjà l'opposition des populations et de nombreux élus. Nous pourrions profiter du lieu pour y créer un site de fabrication de dirigeables, davantage créateur d'emplois. Il existe à proximité des universités et notamment l'école des mines. Cela donnerait une bonne image pour la mise en valeur du Canal SNE pour lutter contre les gaz à effet de serre. En plus de la fabrication de ces dirigeables, leur utilisation permettrait le transport de marchandises en des endroits précis, non accessibles par voie ferrée et fluviale, sur des longues distances (la région parisienne est à la recherche d'un site pour cette activité, l'ancienne base aérienne de Cambrai-Epinoy conviendrait parfaitement).

### Projets ou actions de développement

Les PFM devront pouvoir offrir les services indispensables : restauration pour les salariés des PFM, pour les transporteurs, chargeurs,... ; parfois des hôtels à proximité ; pour les plus importantes comme Marquion : création de crèches, d'espaces de détente, déplacements à vélo.

Les liaisons ferroviaires devront être réalisées au plus tard à l'ouverture du canal, les réseaux de transport en commun également. Pour Marquion, la réalisation de la liaison ferroviaire est urgente au moins sur la DUP afin de ne pas refaire les réaménagements fonciers.

Quant à la liaison routière, il serait peut-être intéressant de reprendre la concession autoroutière de Marquion à Arras plutôt que de créer une nouvelle voie.

Il faut également tenir compte des études et désirs de réalisation de zones « portuaires » sur Osartis pour la papeterie, Renault et ses zones d'activités et sur la CAD pour Renault Douai mais aussi de l'existence des quais de chargement à céréales d'Arleux et d'Aubencheul-au-Bac.

### Organisation

Nous souhaitons également qu'il existe une complémentarité plutôt qu'une compétition entre les PFM mais reste le problème des retombées fiscales et économiques sur les collectivités sauf à inventer une sortie de péréquation.

### Politiques et/ou actions de communication

Il est urgent que les collectivités locales et la population soient informées des possibles arrivées de population afin de prévoir des logements et non pas rajouter aux problèmes de manque de logements importants existants.

Du choix des installations industrielles, de la volonté d'imaginer le futur dans une société en mutation va dépendre l'avenir économique et social des régions drainées par ce nouvel axe.

Nous espérons que nos décideurs ne seront pas timorés et sauront orienter le territoire vers un développement durable.

## Stéphane DEMILLY Député de la Somme

**Les plates-formes multimodales représentent sans nul doute, pour les territoires concernés par le canal Seine-Nord Europe, l'enjeu majeur de ce projet d'infrastructure en terme de retombées économiques.**

**Ce sont en effet ces plates-formes qui permettront à nos territoires de ne pas être victimes de ce que l'on pourrait appeler le "syndrome du tuyau" : être simplement traversés sans être irrigués.**

Ainsi, pendant longtemps, la Somme n'a retiré aucun bénéfice économique de l'autoroute A1, jusqu'à ce que les élus locaux se mobilisent pour développer le pôle d'activités de Haute-Picardie.

L'enjeu est clair : les quatre plates-formes multimodales de Noyon, Nesle, Péronne-Haute Picardie et Cambrai-Marquion, réparties sur 360 hectares, jalonnent le canal comme autant de "hubs" d'échanges de marchandises entre voie d'eau, route, rail... voire air ! Songeons en effet qu'avec l'arrivée du canal Seine-Nord, **l'Est de la Somme, par exemple, offrira la perspective quasi unique en France d'une quadrimodalité** : le rail, y compris le TGV avec la gare TGV de Haute-Picardie, les autoroutes (A1, A29, A2), le fluvial et l'aérien avec la présence de l'aéroport Albert-Picardie !

Les 4 plates-formes offriront, dans ce cadre, des services de transport multimodaux et des espaces d'implantation pour l'industrie et les centres logistiques de distribution.

En effet, en massifiant les flux de marchandises, et donc en réduisant les coûts de transport, le fluvial constitue une offre pertinente pour la productivité de la chaîne logistique. En étant deux fois moins cher que le transport ferroviaire et cinq fois moins que le transport routier, il offre, de toute évidence, des possibilités d'approvisionnement élargies et des nouveaux débouchés créateurs d'activités et d'emplois.

Alors, bien sûr, les perpétuels sceptiques et les irréductibles pessimistes nous expliqueront que tout cela n'est finalement qu'estimation, incertitude et même utopie...

**Dans ce cas, rien ne vaut un exemple précis, concret et récent.**

Le 14 novembre 2008, j'étais à Nesle, chef lieu d'un canton de ma circonscription, pour présenter à la presse et aux élus locaux ce qui est sans doute l'une des toutes premières retombées industrielles concrètes du canal.

**Il s'agit d'un important projet de valorisation énergétique de la biomasse dénommé KOGEBAN.**

Ce projet a été très récemment retenu par la Commission de Régulation de l'Energie à l'issue d'un appel d'offres national.

C'est tout le site industriel de Nesle qui est concerné, site qui comprend :

- D'une part, Ajinomoto Foods Europe, producteur de 80 000 tonnes de glutamate
- D'autre part, Syral, une des principales amidonneries européennes traitant près de 900 000 tonnes de blé par an, produisant notamment, et par définition, des amidons et des sirops de glucose.
- Et enfin, Sedalcol qui produit à peu près 100 000 hectolitres d'alcool.

Ces activités regroupent aujourd'hui 450 emplois directs et constituent un pôle important d'emplois de la Somme.

**Alors en quoi consiste ce projet ?**

Il s'agit de monter un outil industriel, sous forme de centrale de cogénération mixte bois/paille, destiné à produire 40% de la totalité des besoins énergétiques du site industriel, soit à la fois 60 tonnes de vapeur par heure et 16 mégawatts d'électricité qui seront revendus sur le réseau électrique de transport et de distribution RTE dans des conditions prédéterminées.

- En ce qui concerne les 16 mégawatts d'électricité, qu'on pourrait appeler « électricité verte » puisque ce projet utilise uniquement de la biomasse propre et sans additif combustible, c'est l'équivalent de la consommation d'une ville de plus de 50 000 habitants.
- En ce qui concerne la vapeur maintenant, là aussi l'intérêt environnemental est d'une grande évidence puisque ce projet permet :
  - d'économiser chaque année 340 millions de Kwh de gaz naturel (soit l'équivalent de 36 000 Tonnes de pétrole)
  - de réduire de près de 3 millions de tonnes sur 20 ans les émissions de CO<sub>2</sub>
  - de fournir en chauffage des bâtiments publics comme le Collège et la Maison de retraite de Nesle, dans le cadre d'un réseau de chauffage qui est actuellement à l'étude par la Communauté de Communes et l'ADEME.
  - de réduire enfin la consommation d'eau de plus de deux millions de m<sup>3</sup> par an.

Tout cela se faisant par une valorisation annuelle de 210 000 tonnes de biomasse.

- 80 % de celle-ci est d'origine sylvicole (ce sont essentiellement des résidus d'exploitations forestières actuellement sans usage et provenant pour moitié des régions de Picardie, Nord Pas de Calais et Ardennes et pour l'autre moitié d'autres régions).
- 20 % de cette biomasse (le solde) est constituée de paille sans usage agricole qui sera ramassée dans un rayon de 40 kms autour du site et de Taillis à Très Courte Rotation issus de terres sans usage agricole (10 000 Tonnes par an).

**Pour mettre tout cela en musique, il faut créer une infrastructure pérenne permettant de réceptionner, de stocker et de préparer la biomasse sur une plateforme dédiée en accès ferroviaire et, à terme, c'est stratégique pour le projet, en accès fluvial au futur Canal Seine Nord.**

**Voilà donc pourquoi il s'agit, en quelque sorte, d'une des premières retombées économiques du futur Canal seine nord Europe.**

**Ce projet n'aurait tout simplement pas vu le jour dans les mêmes conditions si la perspective du canal n'avait pas existé.**

L'investissement local tournera autour de 55 millions d'euros et permettra la création de 35 emplois directs et pérennes, et cela sans compter quelques autres dizaines d'emplois non locaux mais induits par la collecte, le conditionnement et le transport de la biomasse jusqu'à Nesle.

**Au-delà je pense vraiment que le secteur neslois a vocation à accueillir tous types de projets liés à la bio-ressource et à l'agro-industrie, et ce sera encore plus vrai demain avec le canal Seine Nord Europe.**

**De même, le secteur de Péronne pourra tirer profit d'une plate-forme davantage tournée vers la logistique pure.**

La future plate-forme de Péronne-Haute Picardie bénéficiera en effet d'une position centrale particulièrement intéressante liée à la proximité du nœud autoroutier A1/A29 et des axes importants RN17/RN29, ainsi qu'à sa situation entre les bassins d'emploi d'Amiens et de Saint-Quentin. Les perspectives de développement les plus prometteuses concernent donc le transport fluvial de conteneurs voire de matériaux de construction, ainsi que l'activité logistique sur la zone portuaire.

Parallèlement, le secteur de Péronne pourra bénéficier, grâce au canal, **d'un effet d'impulsion sur le plan touristique**, avec notamment la création d'un port d'escale prévu entre Cléry et Allaines et le renforcement du port de plaisance de Péronne.

Alors, pour conclure, quels enseignements peut-on tirer de l'exemple concret du projet KOGEBAN à Nesle ? Ils sont simples :

- **c'est dès maintenant que nous devons nous approprier ce projet d'infrastructure, afin d'en faire un levier pour notre développement et non un simple « tuyau » exogène**
- **c'est dès maintenant que nous devons définir notre vision de l'avenir de nos territoires, une vision dans laquelle s'intégrera le canal Seine-Nord**
- **c'est dès maintenant que les acteurs du territoire, notamment les collectivités locales et territoriales, doivent se mobiliser et travailler ensemble. La coordination est indispensable, même si chacun sera amené ensuite à intervenir de façon plus spécialisée.**

C'est à ces conditions que nous ferons des 4 plates-formes du canal une chance pour le développement de nos régions.

# Agglomération de la région de Compiègne, Syndicat mixte plate-forme Paris-Oise, Association du Pays compiégnois

## 1. Présentation des signataires de la contribution

Le syndicat mixte de la plate-forme Paris Oise (SM PFM Paris Oise) est composé de membres du Conseil Général de l'Oise (CG 60), de l'Agglomération de la Région de Compiègne (ARC) et de la Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées (CCPE). Son objet est la réalisation et l'exploitation d'une plate-forme multimodale route-eau-fer à Longueil Sainte Marie au sein de la zone logistique existante Paris Oise. Après avoir réuni un premier tour de table financier, les membres ont créé début 2008 le SM PFM Paris Oise. Ainsi ont été lancées les études (archéologiques, faune-flore et évaluation préalable) nécessaire à la réalisation du port fluvial. Dès 2009, les procédures administratives (Loi sur l'Eau notamment) seront engagées, ainsi que la maîtrise d'œuvre du projet. L'objectif est de réaliser les travaux d'aménagement en 2010-2011 pour démarrer l'exploitation du port dès fin 2011. L'embranchement ferroviaire sera réalisé dans une seconde phase du projet.

Ce projet se situe au cœur du pays Compiégnois qui regroupe 61 communes (115 000 habitants) s'étirant du clermontois jusqu'à la frontière axonnaise, qui est un territoire dynamique et économiquement dominant dans le département de l'Oise. Ce territoire est encore riche de potentiels dans le secteur économique, à la croisée de l'autoroute A1 et de l'Oise bientôt au grand gabarit.

L'Agglomération de la Région de Compiègne (72 000 habitants, 15 communes) est très attachée à ce projet qui permettra à l'ensemble de son tissu industriel de conforter sa filière logistique.

## 2. Problématiques du territoire que peut résoudre le futur Canal Seine Nord

La plate-forme de Longueil Sainte Marie a la particularité d'être située au cœur d'une zone logistique préexistante de 200 hectares environ. Il ne s'agit pas d'un projet nouveau mais de la continuité du développement de cette zone via une infrastructure fluviale et ferroviaire.

Par ailleurs, le développement de cette zone par la multi modalité va permettre de conforter le tissu industriel local pour qui la maîtrise de la filière logistique est indispensable, permettre de le développer et également rendre possible un report du trafic routier existant sur la voie d'eau dans un objectif de développement durable.

## 3. Les attentes et les objectifs du SM PFM Paris Oise, du Pays Compiégnois et de l'ARC

La plate-forme Paris Oise est viable économiquement sans le Canal Seine Nord Europe car elle dispose d'un emplacement stratégique sur la ligne Le Havre-Paris lui conférant un interland qui s'étend du nord de l'Île de France à une bonne partie du territoire picard. Le futur Canal va renforcer considérablement l'intérêt du projet. Le SM PFM Paris Oise et les acteurs locaux souhaitent contribuer et profiter des retombées économiques liées au Canal.

## 4. Le projet envisagé et les actions de développement

La plate-forme de Longueil Sainte Marie dispose d'un accès routier directement sur la sortie de l'autoroute A1 (Bruxelles-Paris) au sein d'une grande zone logistique sur laquelle sont présents les grands noms de la logistique (Dentressangle, FM Logistique, Schenker,...) et des chargeurs importants (C&A par exemple). Longueil Sainte Marie est la plate-forme la plus proche de la région parisienne, accessible en 20 minutes depuis Roissy CDG.

Le SM PFM Paris Oise va réaliser un quai de 200 ml pour l'activité conteneurs et un quai de 100 ml pour l'activité vrac. Les surfaces de stockage nécessaires à l'activité seront réalisées.

Un embranchement ferroviaire pouvant accueillir des trains de 1 000 ml sera réalisé par la suite. L'exploitation de cette plate-forme sera réalisée par une entreprise privée (modalités juridiques restant à définir).

## 5. Les souhaits en matière d'organisation (coopération, coordination, montage des projets)

Le projet Paris Oise est lancé et sera exploité avant la mise en service du Canal Seine Nord. Néanmoins des partenariats pourront être envisagés avec les ports maritimes du Nord. Des actions de commercialisation communes pourront être envisagées dès la mise en service du Canal.

## 6. Proposition éventuelle de fédération des acteurs

Ce n'est pas envisageable pour Paris Oise compte tenu de sa préexistence au Canal.

## 7. Les politiques et/ou actions d'accompagnement envisagées ou souhaitées pour favoriser le succès des plates-formes

Il est indispensable de bien réfléchir aux initiatives qui pourraient être concurrentes ou dont l'interland se recoupe entre les projets de plate-forme. Le projet de Longueil Sainte Marie est en dehors des plates-formes du Canal mais ces dernières doivent prendre en considération dans leurs études de marché l'existence de Paris Oise. Il faut donc réfléchir à la coordination globale.

# Communauté d'agglomération creilloise

## 1. Introduction

La reprise de la concertation lancée par l'association Seine Nord Europe suite à l'approbation de la Déclaration d'Utilité Publique du projet a conduit la Communauté de l'Agglomération Creilloise, mais aussi la Communauté de Communes voisine Pierre Sud Oise, à participer aux différents séminaires organisés sur les plates-formes multimodales d'une part et le tourisme fluvial d'autre part.

Dans un contexte national et international de réflexion sur la préservation de l'environnement et de remise en cause du « tout routier », à l'heure où notre territoire s'interroge sur son devenir et son périmètre via des outils de planification urbaine tels que le Schéma de Cohérence Territoriale ou encore le lancement des Etats généraux de l'intercommunalité -ambitieuse entreprise de consultation de la société civile qui accompagne l'élaboration de notre projet stratégique de territoire-, il me semble primordial aujourd'hui de contribuer à la réflexion relancée récemment par l'association Seine Nord Europe.

Consultation que je déplore tardive et inégale pour le Grand Creillois, pourtant première porte au Nord de Paris (avant Longueuil Ste Marie et les 4 autres plates-formes), à la confluence du rail, de la route, et du fluvial, voire demain de l'aérien avec les possibilités que pourraient offrir le prolongement ferré Creil-Roissy et l'exploitation qui se met en place du réseau à grande vitesse pour du fret (projet Carex de développement de la plateforme de Roissy-Charles de Gaulle). L'excellente situation creilloise permet donc d'envisager d'importantes possibilités de transfert modal, notamment pour desservir l'Est parisien en marchandises, et nous donne toute légitimité pour explorer à notre niveau tous les modes de valorisation possibles du projet.

La présente contribution vise donc à rappeler comment le développement du Grand Creillois (urbain, de loisirs, touristique) s'adosse sur cette colonne vertébrale que représente l'Oise, pour préciser ensuite les retombées économiques souhaitées du projet de mise à grand gabarit de l'Oise. Enfin je réitérerai ma volonté de poursuivre ces travaux dans le cadre de la gouvernance future des territoires qui sera mise en place.

## 2. Caractéristiques du site creillois : une urbanisation et un développement touristique qui renouent avec la rivière

L'histoire industrielle et démographique du Bassin Creillois s'est bâtie dans la vallée de l'Oise entre la rivière et les voies ferrées qui ont permis l'implantation de nombreuses industries notamment chimiques, sidérurgiques, métallurgiques et automobiles. Aujourd'hui un certain nombre de ces grandes entreprises sont encore présentes : Cray-Valley et Tokyo Ink à Villers-Saint-Paul, Arcelor et Goss à Montataire, Accor à Creil, Montupet à Nogent/Laigneville, etc. De même, le développement d'une industrie d'extraction de matières premières (nombreuses carrières de pierre) a fleuri le long de l'Oise ou de la vallée du Thérain, certaines de ces carrières utilisent d'ailleurs la voie d'eau pour le transport de leurs marchandises.

L'industrialisation de la vallée a néanmoins repoussé les zones d'habitation sur les coteaux et créée un cœur urbain atypique, géographiquement placé à la convergence névralgique de différents modes de transports, dont l'étoile ferroviaire creilloise, mais qualitativement pauvre en habitat. Les voies ferrées et l'Oise représentent aujourd'hui pour Creil, une barrière physique qui complique son urbanisation et les déplacements au sein de l'agglomération.

Conscients de cette coupure mais aussi du formidable atout pour les loisirs, le tourisme, l'attractivité résidentielle et économique que représente l'Oise, les principes d'urbanisation future posés dans le Plan Local d'Urbanisme creillois et au-delà dans le Projet de Rénovation Urbaine (PRU) du cœur d'agglomération touchant également Montataire et Nogent-sur-Oise reposent tous sur la création de franchissements nouveaux de l'Oise et sur la valorisation de ses berges. Une passerelle sur l'Oise est programmée dans le PRU de Gournay-les-Usines, entre l'Île Saint Maurice et le port actuel de Creil, géré par la CCIO ; une promenade sur l'Oise doit être aménagée en accompagnement le long du Quai d'Aval ; la place Carnot, plus en amont, a récemment été réaménagée pour s'ouvrir davantage sur la rivière.

Plus au Sud de l'agglomération, à Saint Maximin ou Saint-Leu-d'Esserent, s'exprime la même préoccupation de valorisation des berges pour les circulations douces et d'amélioration des franchissements (travaux du pont de Saint Leu).

## 3. Les retombées économiques et touristiques souhaitables

### ■ La valorisation économique et industrielle « lourde »

Au-delà de ces projets urbains, l'existence de friches industrielles le long de l'Oise, difficilement urbanisables pour du logement, car fortement polluées, pose la question du devenir de ces espaces et de leur exploitation possible.

Certains terrains ont déjà ou vont prochainement faire l'objet d'investigations plus approfondies pour tester différentes hypothèses d'implantation :

- d'un port de chargement/déchargement pouvant servir les industries locales et éventuellement de lieu de réparation de porteurs,
- d'un port à vocation d'accueil touristique à la porte du Parc Naturel Régional,
- ou enfin, d'un terminal portuaire bimodal - fleuve/route, ou tri-modal - fleuve/route/rail.

La dernière hypothèse d'implantation d'une plateforme tétra-modale (fer, eau, aérien et route) paraît aujourd'hui la moins probable compte tenu de la limitation du foncier qui ne permet pas la création de surfaces pour du stockage intermédiaire de matières premières, pourtant perçue comme un avantage indéniable par les transporteurs et clients du fret. Par ailleurs, la combinaison qui pourrait sembler intéressante avec le rail, dans le cadre du projet de création de la ligne Creil-Roissy, n'est pas si évidente, le projet ne prévoyant aujourd'hui de développer que le transport de voyageurs et non le fret sur cet itinéraire. Dans ce contexte, les perspectives ouvertes aujourd'hui par le projet Carex sur Roissy la remise en service d'une ligne de fret en direction de Paris par Persan Beaumont seront bien entendu suivies de près.

### ■ La valorisation touristique et les projets économiques connexes

Par ailleurs, d'autres projets de valorisation ou retombées économiques connexes ne nécessitant pas une intervention lourde sur le fleuve et ses berges me paraissent tout aussi indispensables. La valorisation des berges au plan touristique, initiée par le Département dans son projet Trans'Oise de promotion des itinéraires doux ou par la Région via son schéma cyclotouriste et relayée localement dans le cadre de la coopération entre la CAC et Pierre Sud Oise est un axe de travail qui doit accompagner le projet Canal Seine Nord Europe. A citer également, le développement des bases de loisirs du type sports nautiques de Saint-Leu d'Esserent et sports de la nature de Saint Maximin.

De même, l'exploitation de certaines activités liées à la fabrication de barges (en coopération avec Arcleor Mittal à Montataire ou Airbus à Méaulte) sera étudiée.

## 4. Une volonté d'association aux futurs modes de gouvernance du projet

Pour finir sur cet exposé succinct, je tiens à souligner la volonté de la Communauté de l'Agglomération Creilloise d'être associée aux futurs modes de gouvernance qui seront mis en place et plaide pour une recherche de complémentarité entre les territoires picards et du Nord touchés par le projet, complémentarité qui doit être, à mes yeux, la plus grande possible, au risque sinon, d'attiser une concurrence vaine et nuisible.

De même, sur les travaux de dragage du lit de l'Oise pour lesquels nous sommes plus immédiatement concernés, j'aimerais être informé au plus près des calendriers de travaux et de leur nature, de façon à ce qu'ils interfèrent le moins possible avec nos projets urbains et dans un souci de respect des berges et de l'environnement.

Je suis bien entendu preneur de tout apport d'expertise que Voie Navigable de France, la DDE ou même la CCIO pourrait nous apporter sur la faisabilité des projets pré-cités. Je souhaiterais également que les études de marché qui ont présidé au choix d'implantation des différentes plates-formes multimodales du projet me soient communiquées, dans la mesure du possible.

## Association du Pays Santerre Haute Somme, Association de développement des ports intérieurs de Haute Picardie, Chambre de commerce et d'industrie de Péronne

### 0. Présentations des signataires

La contribution concerne principalement les deux plates-formes multimodales du Pays Santerre Haute Somme. Les signataires souhaitent en effet que le développement des deux plates-formes multimodales et des trois quais céréaliers du territoire soient réalisés en harmonie sur la base d'objectifs et de principes communs d'organisation.

Les signataires souhaitent que les plates-formes multimodales de Péronne Haute-Picardie Eterpigny et de Nesle fassent d'ailleurs l'objet d'un PPP commun.

**L'Association du Pays Santerre Haute Somme** représente les 6 EPCI (C.C de Haute-Somme, C.C du Pays Neslois, C.C de Haute-Picardie, C.C du Pays Hamois, C.C du Canton de Roisel, C.C du Canton de Combles), soit 129 communes, soit 1/7 de la superficie du département de la Somme, soit 58 936 habitants.

**L'association contribue au développement et à l'aménagement du Pays du Santerre Haute Somme, en favorisant la mise en oeuvre des moyens, des actions, et des équipements nécessaires à un aménagement cohérent, à la promotion des activités économiques et à la valorisation du territoire.** Elle constitue un lieu de concertation entre les élus et le Conseil de Développement dont est membre la CCI. Elle est une instance de programmation, d'animation, de suivi de mise en oeuvre de la Charte de Développement du Pays.

Le canal Seine Nord Europe traverse le Pays en son centre, toutes les communes situées sur le tracé du canal SNE (Seine Nord Europe) dans la Somme se trouvent dans le Pays. Le Santerre Haute Somme comptera 2 (Péronne Haute-Picardie Eterpigny et Nesle), des 4 PFM ainsi que les principaux ouvrages d'art (pont canal de Cléry-sur-Somme et écluse de Moislains).

Les signataires engagent par ailleurs directement les organismes suivants :

La **DPHP** (association de développement des ports intérieurs de Haute Picardie) a pour objet :

- De contribuer au développement des zones portuaires des communautés de communes de Haute-Somme et du pays Neslois et autres quais de Haute - Picardie dans le but de favoriser l'emploi, le développement de pôles d'excellence agro-alimentaires et logistiques ainsi que la multimodalité
- D'être l'interlocuteur des promoteurs désirant investir sur les zones portuaires
- D'assurer la promotion des zones portuaires désignées ci-dessus en vue de la constitution d'un syndicat mixte de développement

La DPHP est composée des EPCI du Pays Santerre Haute Somme avec notamment les deux communautés de communes où sont localisées les plates-formes (CC de Haute – Somme, CC du Pays Neslois) ainsi que les CC du Canton de Roisel, CC du Canton de Combles, CC de Haute - Picardie, CC du Pays Hamois et la CCI de Péronne.

**La CCI de Péronne a notamment pour objectif de favoriser le développement économique du territoire**, d'assurer la promotion et la défense des intérêts des entreprises de sa circonscription et d'apporter un soutien technique et réglementaire à ses ressortissants. Elle conduit seule ou en association des actions de promotion et d'aménagement du territoire et met en oeuvre toute action ou démarche répondant aux objectifs précités pour tous les secteurs d'activité.

Les signataires apportent leur contribution au livre blanc et reconnaissent le Pays Santerre Haute Somme comme la structure la plus adaptée à déposer en leurs noms cette contribution.

**1. Problématiques liées à la réalisation des PFM**

**L'écriture du livre blanc n'exonère pas les signataires d'être associés à la rédaction du cahier des charges des PFM.**

Il est demandé un **développement harmonieux** des plates-formes multimodales de Péronne Haute-Picardie Eterpigny et de Nesle dans le cadre d'un PPP commun, voir élargi aux 4 PFM du tracé. Dans ce cadre il est nécessaire de renforcer les liens avec les ports du réseau fluvial du Havre, d'Ile-de-France et du Nord Pas-de-Calais.

Les PFM d'une qualité environnementale exemplaire, support de la future promotion du Santerre Haute Somme allieront haute technologie, grands ouvrages d'art, et respect de l'environnement et des paysages. Le Canal sera une réelle opportunité pour transformer l'image du territoire tant au niveau de la formation, du tourisme, des zones d'activités, que de l'habitat.

**Les plates-formes portuaires auront des vocations complémentaires :**

- Une zone portuaire de 90 ha pour Nesle étudiée dans la perspective d'une vocation agro-industrielle affirmée et de logistique trimodale (route, fluvial, rail) et complétée par le port céréalier de Languevoisin de 40 ha
- Une zone portuaire de 60 ha pour Péronne Haute-Picardie Eterpigny, étudiée dans la perspective d'une vocation transport fluvial et activités logistiques et industrielles liées (au croisement des neufs autoroutier de A29/A1 et routier RD1029/RD1017)

Afin d'optimiser les PFM rapidement, **le doublement des écluses, le raccordement et le rétablissement des voies routières, un tonnage de 15 t au m<sup>2</sup> en bord à canal sont des impératifs.** Chaque PFM et chaque quai de part la nature de leurs activités devront disposer des équipements adaptés.

Ces PFM s'inscrivent dans une dynamique de croissance qui comprend également le pôle d'activités de Haute-Picardie (zone dédiée aux activités tertiaires, de services et de recherche, aux activités de production et à la logistique) et le pôle aéro-industriel de Méaulte.

On attend beaucoup localement du développement des plates-formes multimodales de Nesle et de Péronne Haute-Picardie Eterpigny. Elles sont considérées comme des équipements structurants permettant de renforcer l'attractivité et le développement économique et social du Pays de Santerre Haute Somme.

**La situation de l'emploi salarié est préoccupante sur le bassin d'emploi avec :**

- une baisse importante de l'emploi salarié (Flodor, Descamps, filature de Mohair...) qui nous a valu d'être classée en "bassin d'emploi en grande difficulté" dans la cadre de la loi de finance 2006
- une difficulté à générer des emplois dans le secteur tertiaire ce qui, à la différence des bassins voisins, nous empêche de développer le tissu local

*Evolution comparée de l'emploi salarié du secteur privé entre 2000 et 2006 entre bassins d'emploi (sources ASSEDIC)*

Bassins d'emploi	INDUSTRIE	COMMERCE	SERVICES	TOTAL
SAINT QUENTIN	-20,12%	1,35%	12,71%	-4,78%
CAMBRAI	-7,24%	-0,30%	-5,91%	-3,77%
COMPIEGNE	-7,93%	12,20%	20,77%	4,89%
AMIENS	-9,18%	5,11%	17,04%	4,61%
SANTERRE-SOMME	-5,11%	-9,22%	-18,50%	-10,06%

Pour ces deux raisons, le SNE tant dans sa phase "travaux" qu'après la livraison représente une opportunité unique pour le territoire.

Les entreprises pourront être attirées par la Prime à l'Aménagement du Territoire (la plupart des communes du tracé se situant en zone PAT)

L'objectif majeur est d'atteindre **15 à 20 emplois à l'hectare** portuaire aménagé.

**Le renforcement de filières locales d'excellence** comme l'agro-alimentaire et la logistique doit être privilégié (projet de cogénération à partir de la biomasse bois paille à Nesle, Kogebam comptera pour le transport fret 2 trains par semaine soit 100 000 tonnes par an).

Le port de Nesle permettra de renforcer et de diversifier le pôle agro-alimentaire européen constitué des entreprises Syral et Ajinomoto Foods. C'est un site d'importance qui ne manquera pas d'être promu à l'échelle internationale par la nouvelle agence Régionale de Développement de Picardie.

Plus généralement, cet équipement sera un atout supplémentaire pour le pôle de compétitivité « agro ressources ».

Le pôle ferroviaire de Nesle - Languevoisin se situe sur le corridor Le-Havre-Amiens-Tergnier-Reims desservant le premier port conteneurs français et constitue le seul lieu de croisement d'importance entre le Canal Seine-Nord et le réseau ferroviaire (trafic fret marchandise de Nesle 10 trains par semaine doit 6 entrants et 4 sortants en coproduit soit 14 000 tonnes par semaine). **Néanmoins un calendrier du raccordement ferroviaire de la PFM Péronne Haute-Picardie Eterpigny devra nous être communiqué avant le début des travaux.**

**En terme d'aménagement du territoire,** on attend beaucoup du renforcement du Pays de Santerre Haute Somme et de ses relations avec les pôles économiques d'Amiens et de Saint-Quentin.

De par sa situation à 4 minutes des RD1029/ RD 1027/ A29/ A1, **la plate-forme de Péronne Haute-Picardie Eterpigny sera également le port fluvial d'Amiens et de Saint Quentin** et le développement d'activités logistiques et industrielles renforcera le tissu économique local, départemental et régional.

**L'accessibilité de Péronne et Nesle** doit être fortement améliorée. Le cahier des charges du PPP doit être suffisamment précis pour que l'ensemble des équipements ferroviaires et fluviaux et d'accessibilité routière prévus soient réalisés dans un délai raisonnable conformément aux projets présentés dans le cadre de la concertation préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

La plate-forme de Péronne Haute-Picardie Eterpigny devra prendre en compte le contournement de la ville et un quai devra être aménagé plus au nord pour desservir la zone de la Cha-pelette.

L'accès routier de la plate-forme de Nesle doit être nécessairement amélioré depuis les axes autoroutiers structurants A1 et A29.

Le raccordement rail de Péronne est indispensable pour donner une vocation multimodale à la zone portuaire.

**L'agriculture,** très présente localement, doit aussi se renforcer sur la base d'une logistique compétitive. L'activité des quais de Languevoisin, Moislains et Cléry-sur-Somme doit être facilitée en terme d'exploitation, de desserte multimodale et, leur raccordement inclus dans le projet. De plus, les signataires sont solidaires des actions réalisées par les organisations professionnelles agricoles par la chambre d'agriculture et plus particulièrement sur l'économie de l'espace et l'exigence d'un **prélèvement inférieur à 2 % de l'emprise.** Les réserves foncières et les opérations de remembrement doivent garantir aux agriculteurs en place de ne pas subir plus de 2 % car on estime que les gains de productivité liés aux nouveaux parcelles ne permettent pas de compenser les pertes au-delà de 2 %.

**Une mise en place accélérée des dispositions prévues par la Charte de Pays** est de nature à faciliter cette évolution démographique plus favorable. L'important est de disposer localement d'un niveau d'équipement et de services accrus.

**La modernité et la bonne intégration à l'environnement** sont aussi des enjeux de premier plan pour le Pays. Les aménagements doivent être réalisés dans le respect des logiques de développement durable et de traitement paysager conformément au Grenelle de l'Environnement et à la convention européenne des Paysages.

## 2. Les attentes et objectifs des acteurs

**Les principales attentes des acteurs portent sur l'engagement de moyens suffisants pour permettre le développement prévu des plates-formes multimodales et assurer leur rayonnement socio-économique.**

Ces plates-formes constituent la chance d'un territoire de valoriser une infrastructure d'importance qui ne doit pas avoir qu'une fonction de transit de péniches.

Il est donc essentiel de disposer des équipements d'accompagnement en terme d'accessibilité routière et ferroviaire.

Les acteurs entendent être associés aux structures de concertation à prévoir avec le gestionnaire des plates-formes et l'autorité publique traitant notamment des enjeux d'habitat, de formation, d'aménagement et de développement local.

L'objectif majeur des signataires est aussi de contribuer à la définition du PPP, d'être associé à la gestion des plates-formes et de contribuer à en faire un outil majeur de développement économique et social durable.

**Dans tous les cas, il est demandé une étroite concertation entre les acteurs des plates-formes et les territoires pour faciliter le développement durable de ces ports et leur insertion dans leur environnement local.**

## 3. Projets ou actions de développement

Il est important de reconnaître le caractère de « grand projet » à cet investissement. Au-delà des améliorations d'accessibilité, il est essentiel d'en faire un outil de développement local et de structuration du Pays du Santerre Haute Somme.

**Un Coordonnateur Grand Chantier** doit être nommé par l'Etat et ses partenaires avec objectif de favoriser le développement local et adapter les structures sociales et d'habitat aux nouveaux besoins. Il sera l'interlocuteur privilégié des collectivités locales du début des travaux jusqu'au fonctionnement optimal du canal.

**Un fonds de développement** des territoires devrait être créé pour favoriser l'investissement dans les projets locaux structurants. Il pourra être alimenté par l'Etat et la Région via des appels à candidature.

Au-delà de la nécessaire accélération de la mise en œuvre des actions et investissements promus par la Charte de Pays, il est essentiel que ce fonds puisse contribuer à renforcer l'initiative locale et ainsi que la création d'entreprise accompagnant le lancement du canal et des plates-formes multimodales.

Pour le Santerre Haute Somme, on peut se baser sur la Charte de Pays qui se positionne notamment<sup>3</sup> sur les thèmes suivants :

- Soutien aux initiatives de gestion durable des milieux humides remarquables
- Promotion et accompagnement à la mise en œuvre d'outils de planifications aux échelles communales et supra communales
- Promotion et soutien aux démarches d'habitat et construction durable
- Accueil et accompagnement de nouvelles implantations d'entreprises
- Information, orientation et suivi personnalisé des publics
- Renforcement des actions de découverte du monde du travail et des savoir-faire locaux
- Accompagnement des entreprises dans la gestion prévisionnelle des emplois et compétences et la transmission

- Adaptation de l'offre de formation professionnelle sur le territoire
- Renforcement de l'offre de garde pour la petite enfance
- Amélioration qualitative de l'offre périscolaire
- Soutien aux initiatives de maintien d'une offre commerciale de proximité dans les communes rurales
- Mise en place d'une politique culturelle de Pays
- Mise en œuvre d'un plan de déplacement territorial à l'échelle du Pays

## 4. Souhaits en matière d'organisation

*Les souhaits des acteurs en matière d'organisation (coopération, coordination, montage des projets)*

L'exigence des signataires est d'être associé à chaque étape de montage et de développement du projet.

**Pour la phase du montage, ils entendent être associés à la rédaction du cahier des charges.**

Leurs représentants à l'échelle du Pays et des Communautés de Communes concernées seront les interlocuteurs privilégiés pour les aspects de développement local.

Leurs représentants structurés en Syndicat Mixte d'Investissement doivent être partie prenante de la gestion des plates-formes multimodales.

## 5. Proposition de fédération des acteurs

**Le Pays Santerre Haute Somme doit être associé aux structures de concertation** à prévoir avec le gestionnaire des plates-formes et l'autorité publique traitant notamment des enjeux d'habitat, de formation, d'aménagement et de développement local.

Les signataires seront associés à la gestion des plates-formes contribueront à en faire un outil majeur de développement économique et social durable.

Les membres entendent se structurer en syndicat mixte d'investissement qu'ils souhaitent voir associé à la future structure retenue en charge du PPP de gestion des plates-formes.

L'idéal serait que ce Syndicat Mixte associe la Région, le Département et les collectivités aux membres actuels de la DPHP et du Pays pour donner à ce syndicat les moyens à la hauteur de l'enjeu.

Une proposition de montage juridique adapté devra être présentée par VNF pour associer ce Syndicat Mixte Régional de Développement des Plates-formes aux partenaires privés lors des négociations du PPP quel qu'il soit.

## 6. Politiques et/ou actions d'accompagnement

*Les politiques et/ou les actions d'accompagnement envisagées ou souhaitées pour favoriser le succès des plates-formes.*

**On estime à environ 400 le nombre d'emplois** (conducteurs d'engins, chauffeurs, personnel à pied, ouvriers...) qui seront obtenus par les habitants du Pays pour la construction du Canal prévue autour de 2011-2015.

Le cahier des charges devra comporter une clause d'insertion par l'activité économique obligatoire. Le principe de cette clause pourrait être le suivant :

Les entreprises qui soumissionnent s'engagent à réaliser une action d'insertion de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières.

Les personnes concernées par cette action seront des demandeurs d'emploi de longue durée, des bénéficiaires du revenu minimum d'insertion, des travailleurs handicapés reconnus par la cotorep, des jeunes ayant un faible niveau de formation ou n'ayant jamais travaillé.

Ces personnes seraient accompagnées par la MEF et la Mission Locale, leur nombre sera à étudier avec VNF suivant les lots.

Nous nous assurerons que les organismes chargés de la formation et plus particulièrement la CCI, l'éducation nationale, la MEF, la Mission Locale anticiperont les besoins du canal.

Les élus seront également les vecteurs d'information auprès de la population. Ils proposeront de faire découvrir le monde du travail sur un grand chantier au travers d'une action qui pourrait être menée avec la Mission Locale et la Maison de l'Emploi et de la Formation.

Les élus, du territoire le plus impacté par le canal, exigent être associés à l'écriture du cahier des charges des PFM. Les EPCI et les communes de part leur compétence respective (habitat, petite enfance, écoles, loisirs, voirie, développement économique....) participeront au développement des PFM.

L'ensemble des signataires se tient à la disposition des divers intervenants du chantier dans leur recherche de logements ou de tout autre service.

Les services de l'Etat tel que l'ADEME, la DRIRE, la DIREN et les organismes de formation et de l'emploi, tel que les MEF, et les Missions Locales doivent enrichir les débats sur le développement des PFM.

### Paysages, population, patrimoine et voirie

En 2006, la convention européenne du Paysage est entrée en vigueur en France. Elle reconnaît juridiquement le Paysage comme une « composante essentielle du cadre de vie des populations, expressions de la diversité de leur patrimoine commun culturel et naturel et fondement de leur identité ».

Le canal SNE aura de lourds impacts sur le paysage et sur la voirie notamment pendant la période de construction.

Une centaine de voiries du Pays seront intersectées ayant pour conséquence un rallongement des trajets domicile-travail et une perte de productivité pour les entreprises locales. Il est indispensable que les réseaux soient rétablis.

L'emprise de canal (voie d'eau) sera de 530 hectares. Le Pays aura des remblais presque aussi hauts que l'écluse de Moislains et cela sur plusieurs kilomètres (Eterpigny, Barleux, Moislains, Allaines, Saint-Christ-Briost, Villers-Carbonnel ...) formant de véritable colline le long du tracé. Les déblais de Moislains et Etricourt-Manancourt seront aussi profonds que le cratère de mine de La Boisselle. Les déblais et les remblais doivent faire l'objet d'un projet d'utilisation. En fonction de ces projets, une couverture végétale type reboisement et des aménagements seront à prévoir.

Ainsi il est indispensable que VNF respecte cette convention européenne du Paysage afin de :

- Préserver les milieux naturels
- Insérer le canal dans un souci de prise en compte des lignes de forces du relief
- Maintenir la lisibilité des paysages (étangs, vallée humide, champs...) en prenant en compte leur identité patrimoniale, naturel, géologique. (Cf. : contribution tourisme)
- Appréhender la forme architecturale des PFM et de ses abords dans le temps
- Être économe en utilisation de l'espace

Le Canal SNE doit également prendre en compte notamment :

- Les Plans de Prévention des Risques Inondation
- les actions du Syndicat de la Vallée des Anguillères (SVA) en terme de préservation des milieux naturels dont Natura 2000.<sup>4</sup>
- le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) de la Haute Somme en cours de réalisation<sup>5</sup>

### Nous exigeons la création d'un « 1 % paysage canal » pour palier ces lourds impacts.

Il faut également remblayer le canal du Nord au nord de Moislains et démolir l'ancienne écluse 10 d'Allaines, cela diminuerait les remblais et l'entretien. Enfin nous n'avons toujours pas de réponse sur la prise en charge de l'entretien des ponts après la construction. Nous proposons qu'un fonds alimenté par VNF permette l'entretien de ces ponts conformément au Protocole d'accord sur les conditions de réparation des dommages de travaux publics liés à la construction du Canal SNE, passé entre VNF et les organisations professionnelles agricoles et forestières des départements du Nord, du Pas de Calais, de la Somme et de l'Oise.

Enfin nous sommes préoccupés par la sécurité du canal (ponts canaux, rupture accidentelle ou malveillante). Ce point était une réserve de la commission d'enquêtes sur le projet de DUP, semble t'il sans suite.

### Les attentes en terme d'environnement sur et autour des PFM

Outre leurs qualités environnementales, les entreprises installées sur les zones devront utiliser impérativement la voie d'eau. Afin d'éviter les risques de friches industrielles, les entreprises seront locataires via des baux longue durée. Ces éléments seront précisés dans les PLU et les règlements de zones.

Les usines de types retraitement des déchets, polluantes ou à risques (Seveso) compte tenu de la surface plane du terrain, à proximité de la rivière Somme et des équipements touristiques, et des habitations ne seront pas admises sur la PFM de Péronne Haute-Picardie Eterpigny

La prise en compte de la norme Haute Qualité Environnementale dans les constructions, les labels qualité environnementale, la manière de traiter les déchets, la gestion des énergies, la maîtrise des eaux fluviales, doivent être un critère de choix important d'implantation des entreprises sur les 2 PFM.

Ceci répond aux attentes du Grenelle de l'environnement, met en valeur l'image des zones et par delà du territoire et elle est indispensable si l'on veut préserver et développer le potentiel touristique de la Haute Somme et notamment les équipements bord à canal (cf : contribution Tourisme).

Philippe CHEVAL  
Président du Pays Santerre Haute Somme, Secrétaire de la DPHP

André SALOME  
Président de la DPHP, Président de la Communauté de Communes du Pays Neslois, Trésorier Adjoint du Pays Santerre Haute Somme

Eric FRANCOIS  
Président de la Communauté de Communes de Haute Somme, Vice-Président du Pays Santerre Haute Somme, Vice-Président de la DPHP

Marc BONEF  
Président de la Communauté de Communes du Pays Hamois, Vice-Président du Pays Santerre Haute Somme, Membre du bureau de la DPHP

Jean-Marie BLONDELLE  
Président de la Communauté de Communes du Canton de Roisel, Trésorier du Pays Santerre Haute Somme, Membre du bureau de la DPHP

Michel MACACLIN  
Président de la Communauté de Communes de Haute-Picardie, Membre du Pays Santerre Haute Somme, Membre du bureau de la DPHP

Didier SAMAIN  
Président de la Communauté de Communes du Canton de Combles, Secrétaire adjoint du Pays Santerre Haute Somme, Membre du bureau de la DPHP

Philippe DOYEN  
Président de la CCI de Péronne, Membre du bureau de la DPHP

<sup>3</sup> L'ambition de la qualité patrimoniale Promouvoir l'excellence environnementale et du cadre de vie, support du développement et de l'attractivité durable du territoire

- Préserver la qualité des ressources naturelles et des milieux (orientation stratégique 1) ;
- Promouvoir une urbanisation et un habitat de qualité (orientation stratégique 2) ;
- Bâtir et mettre en oeuvre une stratégie de développement touristique (orientation stratégique 3).

L'ambition du renouvellement et de l'identité économique Valoriser le positionnement territorial et accompagner les mutations du tissu économique

- Développer une stratégie globale d'accueil et d'accompagnement des entreprises (orientation stratégique 4) ;
- Accompagner les efforts d'innovation et de diversification des filières économiques existantes (orientation stratégique 5) ;
- Renforcer les politiques de l'emploi et de l'insertion économique (orientation stratégique 6).

L'ambition de l'équité sociale Structurer une offre performante de services à la population

- Renforcer le maillage de services en direction de l'enfance et de la jeunesse (orientation stratégique 7) ;
- Renforcer le maillage de services de santé et à destination des personnes âgées et dépendantes (orientation 8) ;
- Pérenniser le maillage territorial de services marchands et publics (orientation stratégique 9) ;
- Mettre en réseau les acteurs culturels et sportifs pour développer l'offre et démocratiser les pratiques (orientation 10) ;
- Faciliter la mobilité de tous les publics (orientation stratégique 11).

<sup>4</sup> L'objectif du syndicat étant de sauvegarder, améliorer, valoriser et restaurer ces milieux naturels remarquables. Le SVA est une structure porteuse du réseau Natura 2000 entre Cléry-sur-Somme et Corbie. Différents projets et travaux de réhabilitation ainsi que des contrats Natura 2000 ont été réalisés. Le SVA propose d'automatiser des vannages de la Haute Somme, l'objectif étant de permettre une gestion fiable des niveaux (préservation des milieux) et une participation à la lutte contre les inondations.

<sup>5</sup> Le SAGE de la Haute Somme qui compte 264 communes réparties sur 4 départements est actuellement en phase d'élaboration. Parmi ces 264 communes, 31 seront traversées par le canal Seine-Nord Europe (de Ytres au nord du bassin à Campagne au sud). Grâce à une gestion équilibrée et concertée de la ressource en eau, le SAGE doit permettre d'atteindre le bon état écologique des masses d'eau en 2015 fixé par la Directive Cadre sur l'Eau. C'est dans ce cadre que la Commission Locale de l'Eau du SAGE doit réaliser le Plan d'Aménagement et de Gestion Durables (PAGD) de la ressource en eau sur le bassin versant de la Haute Somme. Le PAGD définira les conditions de réalisation des objectifs de préservation des milieux aquatiques et les actions qui permettront d'atteindre ces objectifs. La Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques dote également les SAGE d'un règlement, opposable au tiers, qui peut édicter des règles de répartition de la ressource en eau et fixer des priorités d'usages. Les enjeux du SAGE de la Haute Somme concernent :

- La gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau ;
- La gestion et la préservation des milieux naturels ;
- La gestion des risques majeurs ;
- Les activités économiques.

# Commune de Noyon

## 1. Présentation de la Ville de Noyon

Noyon (Noviomagus) est créée par les Romains au I<sup>er</sup> siècle de notre ère le long de la voie principale Amiens-Soissons, tronçon de la via Agrippa. Au Bas-Empire, Noyon s'entoure de fortifications. D'importants vestiges de ce rempart ainsi qu'un riche matériel archéologique sont présentés au Musée du Noyonnais. Première ville de l'Oise à détenir le label «Ville d'Art et d'Histoire», Noyon fait partie de ces régions berceau de la France dont l'identité repose sur un héritage vieux de plus de 2 000 ans. Chef d'œuvre du premier art Gothique, la cathédrale Notre-Dame est le symbole de cette histoire. Edifiée de 1145 à 1235, elle est l'une des premières cathédrales gothiques. L'ensemble canonial et épiscopal est, d'autre part, le plus bel exemple de quartier cathédral aujourd'hui conservé en France du Nord.

Noyon est aujourd'hui la ville centre de la Communauté de Communes du pays Noyonnais (CCPN). Elle compte environ 15.000 habitants. Ayant subi le déclin industriel dès 1975, la ville cherche à redevenir attractive aux yeux des entreprises. Bien que constituant le pôle d'emploi le plus important du secteur, elle est fortement touchée par le chômage (22,1 %), supérieure à la moyenne départementale.

## 2. Les problématiques auxquelles la réalisation du canal sne pourrait apporter une réponse via les activités économiques directement ou indirectement liées aux plates-formes multimodales.

Une amélioration de la situation de l'emploi : la ville a perdu plus de 40 % de ses emplois industriels en 20 ans. Le taux de chômage aujourd'hui dépasse les 20 %. Chez les 15 – 24 ans il est de 42 %. Le chômage de longue durée s'élève à 33.2 % pour Noyon contre 29.9 % pour l'Oise. La situation est d'autant plus préoccupante que, contrairement à la tendance nationale, la ville n'a pas connu de baisse du chômage au cours des deux dernières années.

Le canal et sa plateforme multimodale représentent un formidable espoir de développement pour la ville et son territoire. Car si toutes les entreprises ne sont pas directement concernées par le transport par voie d'eau, les infrastructures réalisées à cette occasion apporteront un plus non négligeable, susceptible de peser lourd dans les choix d'implantation des entreprises.

## 3. Les attentes et les objectifs des acteurs.

Pour être sûr de répondre le moment venu aux demandes des entreprises, il convient d'anticiper les demandes d'emploi. En n'oubliant pas cependant que si la disponibilité d'une main d'œuvre est un atout, sa qualification est déterminante dans l'attractivité d'un territoire. D'où la nécessité de mettre en place, très en amont, les formations nécessaires. La création actuellement en cours d'étude d'un pôle régionale de formation sur le site du quartier Berniquet, laissé libre après le départ annoncé du RMT, représente de ce point de vue un atout majeur. Aux filières déjà envisagées en partenariat avec les universités de Compiègne et d'Amiens, pourraient s'ajouter un grand centre de formation aux métiers de la logistique

## 4. Les projets ou les actions de développement

- Utilisation des plans d'eau réservoirs pour des activités nautiques et sportives.
- Création sur le territoire d'un port pour plaisanciers particuliers mais pouvant accueillir des bateaux de croisières fluviales.
- Aménagement de voies vertes sur les chemins de halage
- Sécurisation de parcours pour visiteurs sur les ouvrages techniques les plus spectaculaires ex. l'écluse de Noyon/Beauséjour.

## 5. Les souhaits des acteurs en matière d'organisation (coopération, coordination, montage de projets).

- Une clause d'utilité sociale dans le cadre de la construction des ouvrages afin d'offrir une partie des emplois à des demandeurs locaux.
- Une implication des élus locaux dans les projets financés dans le cadre des PPP.
- Faire entendre la voix des acteurs économiques locaux et des élus dans le choix des activités accueillies sur les plate - formes.
- Privilégier l'implantation d'entreprises, s'engageant sur un minimum d'emploi à l'hectare sur le site ou induit sur le secteur.
- Imposer les normes HGE pour les constructions et un traitement paysager de qualité.
- Nomination d'un Monsieur Canal au niveau de l'Etat pour une durée de 10 ans.

## 6. Les propositions éventuelles de fédération des acteurs.

- Concertations à tous les niveaux ( administrations des territoires, chambres de commerces et d'industries, chambres d'agricultures...etc) pour assurer la complémentarité des quatre plate-formes.
- Elaboration des projets touristiques en concertation avec les professionnels des différents territoires.

## 7. Les politiques et/ou les actions d'accompagnement envisagées ou souhaitées pour favoriser le succès des plates-formes.

Globalement, une qualité de services supérieure :

- des avantages fiscaux
- une sécurisation du site
- le raccordement au très haut débit
- des solutions de transport domicile – travail adaptées
- des activités de tourisme et de loisirs

## 8. Questionnements.

Le devenir du Canal du Nord ?

### Le positionnement définitif de la plate-forme

En mars 2006 la Communauté de Communes du Pays Noyonnais a fait réaliser une étude pour localiser le lieu d'implantation de la plateforme tri modale sur le noyonnais dans le cadre du projet Seine Nord Europe.

Cette étude a porté exclusivement sur les besoins endogènes du territoire.

C'est ainsi que son implantation a été choisie sur le territoire de la commune de Beaurains les Noyon.

Dans le cadre de la DUP le lieu d'implantation a été fixé sur les communes de Beaurains et de Porquéricourt. Or, suite aux différents contacts de la Communauté de Communes du Pays Noyonnais avec des porteurs de projets, il s'est avéré que la réponse aux besoins devait être envisagé sur un développement exogène de la dite plateforme.

Bien que le lieu d'implantation « Porquéricourt – Beaurains » ait été validé dans le cadre de la DUP, la Communauté de Communes a souhaité lancer une étude complémentaire afin d'explorer d'autres possibilités d'implantation plus au Nord.

Les résultats de cette étude font apparaître que le site initialement prévu présente de nombreux inconvénients en termes de disponibilité foncière insuffisante, d'une faible portance du terrain naturel associé à une zone de remblai pouvant atteindre à certains endroits huit mètres, de proximité des habitations, de complexité de desserte routière et ferroviaire.

Par contre, le site repéré lors de la première étude sur les communes de Sermaize, Catigny et Lagny rassemblerait de nombreux avantages et c'est la raison pour laquelle la Communauté de Communes du Pays Noyonnais souhaite faire glisser d'environ 2 500 mètres cette plateforme vers le Nord.

Sans attendre le terrassement du Canal, la Communauté de Communes va délibérer prochainement sur un projet d'études consistant en l'implantation d'un nouveau parc d'activités appelé Cœur de Picardie sur la commune de Lagny jouxtant les futures activités « bord à Canal ».

Le site d'implantation sur la commune de Catigny permettra une meilleure desserte routière, des coûts de construction moindres du fait d'un terrain classé « moyen à bon », une possibilité d'extension au regard du foncier disponible et une capacité d'accueil d'activités contraintes au regard de l'éloignement des habitations par rapport au site.

## Commune de Mesnil-Saint-Nicaise

Monsieur,

Dans le cadre du projet SNE et plus particulièrement la dénomination actuelle de la plate-forme multimodale de Nesle me pose un problème. Je tiens à rappeler que Mesnil-Saint-Nicaise est un pôle européen agroalimentaire comprenant 10 entreprises dont Ajimoto, leader mondial de production d'acides aminés, et Syval, leader européen en amidonnerie, représentant 600 emplois directs sur le canton de Nesle soit 55% de la main d'œuvre.

La plate-forme multimodale occupera 30 hectares sur notre territoire pour desservir directement Syval en blé. Le giratoire à l'intersection RD15 / RD930, que j'ai imposé sur le territoire de Mesnil, sera la plaque tournante des échanges avec la plate-forme. Aujourd'hui tout le monde reconnaît l'utilité de cette implantation. Dans ce contexte de futur développement économique, il serait souhaitable d'adopter l'appellation « plate-forme multimodale de Mesnil St Nicaise / Nesle » au lieu de Nesle tout court même si la prononciation semble plus rapide. Pas de Mesnil □ pas de pôle européen □ pas de com de com □ pas de plate-forme.

Je rappelle que cette remarque apparaît depuis 2 ans dans le cahier de doléances de VNF. Pour avoir suivi le dossier SNE dès l'origine, en entretenant d'excellentes relations avec VNF, il est à prendre en considération que rien ne se fera sans les communes directement impactées. « Ne pas confondre avec le port de Languevoisin qui existe et qui se trouve à l'écart ». Il n'est pas question que la structuration du territoire se fasse avec des idées venues d'ailleurs sauf si elles sont excellentes et complémentaires.

Recevez, Monsieur, le respect de ma considération distinguée.

M. Jacques MERLIER  
Maire de Mesnil Saint Nicaise

## Conseil économique et social régional de Picardie

Quelles retombées économiques pour la Picardie ? Cette question est évidemment fondamentale, et d'autant plus légitime qu'il existe des précédents dans notre région nous imposant de s'y attarder. En effet, nous disposons déjà de deux infrastructures de premier plan avec l'autoroute A1 et le TGV Paris-Londres dont nous ne tirons pas suffisamment profit. Il est essentiel que le développement généré par le Canal Seine-Nord Europe ne soit pas de nouveau polarisé par Lille et Paris, mais irrigue au contraire les territoires traversés. C'est en cela que les plates-formes prévues en Picardie sont déterminantes, et de surcroît la capacité des acteurs picards à les intégrer aux territoires et au tissu économique, industriel et agricole régional. Le tourisme n'est quant à lui qu'un vecteur de développement complémentaire et doit être appréhendé comme tel. Il ne constitue pas le cœur du projet et ne rend pas compte de sa portée véritable.

Mais à travers les plates-formes multimodales, c'est également la compétitivité du transport fluvial, et notamment sa capacité à répondre aux exigences de prix, fluidité et fiabilité du transport, qui est en jeu. En effet, s'il présente de nombreux atouts, il ne dispose pas de la souplesse du transport routier, et la rupture de charge qu'il implique constitue un critère discriminant important. Considérée comme une contrainte temps/argent, la rupture de charge doit pouvoir devenir un avantage économique par la création d'une valeur ajoutée, soit en permettant le transfert vers un autre axe de transport performant, soit en étant accompagnée d'un service sur mesure et de qualité. Ce n'est qu'ainsi qu'il sera possible d'inscrire le Canal Seine Nord Europe dans une chaîne logistique globale.

### Anticiper sur les futures problématiques foncières et aménager les dessertes ferroviaires et routières

La problématique foncière est évidemment sensible. Ce chantier colossal représente 2500ha prélevés à l'agriculture sur un linéaire de 106 km (2100 ha sur 82 km pour la Picardie), auxquels il faut ajouter 360 ha dédiés aux zones de services portuaire ainsi qu'aux activités industrielles et logistiques, 150 ha pour la réalisation des retenues d'eau, mais aussi 25 millions de m<sup>3</sup> de déblais. Ces données imposent de réfléchir à de nouveaux modes d'aménagement foncier et de changer d'approche.

La réalisation de cet ouvrage doit conduire la Picardie à engager une démarche pilote en matière de maîtrise de l'emprise foncière, les territoires traversés constituant le cœur agro-industriel picard. Il est impératif que les SCOT intègrent cette nouvelle variable, mais aussi les réserves foncières nécessaires pour les outils portuaires et établissements mouillés tout au long du canal ainsi que les raccordements routiers et ferroviaires futurs. Les territoires, même éloignés, doivent également tenir compte de l'infrastructure dans leurs perspectives de développement et d'aménagement.

Le réseau ferroviaire doit être appréhendé comme un ressort de développement du mode fluvial. Il est donc indispensable d'apporter des capacités supplémentaires et de réaliser des liaisons nouvelles de haute capacité. Parce qu'il est important de jouer la complémentarité plutôt que la concurrence entre modes, il est nécessaire de promouvoir un autre projet : le corridor fret Le Havre-Amiens-Reims-Metz ou Dijon.

Pour pouvoir véritablement capter les marchandises qui transitent par son territoire, la Picardie doit devenir un carrefour et pour cela développer un axe est-ouest. On peut penser qu'en plus de ses propres retombées, le Corridor fret permettra de mieux capter les échanges sur l'axe nord-sud.

Au moins deux des plates-formes du Canal Seine Nord Europe sont concernées par cette infrastructure. Nesle est situé sur la ligne et Noyon la rejoint via Tergnier. Cet axe permet également de connecter Amiens, principal centre industriel et logistique en Picardie, au canal à grand gabarit.

Proposer des services de qualité et développer des activités adaptées sur et à proximité des plates-formes.

En ce domaine, le traitement des marchandises que ce soit en termes de manutention, de stockage ou de conditionnement est évidemment primordial. Il doit avant tout s'adapter à la qualité du produit. L'obtention d'agrément et de certifications doit être privilégiée et la mise en place de process innovant favorisée.

La simplification des procédures douanières à l'intérieur même des plates-formes est également à prendre en compte. En effet, les contraintes administratives ont un effet sur la fluidité du transport. Par ailleurs, il est également nécessaire que toutes les entreprises concernées par le projet puissent définir leurs intentions afin de favoriser le développement économique tout au long du parcours. En matière de transport de conteneurs, la traçabilité est un élément important. A ce niveau, l'usage des technologies de l'information et de la communication constitue un enjeu majeur. Sur ce type de question, le pôle de compétitivité i-trans, implanté à la fois dans le Nord Pas de Calais et la Picardie, est une ressource à exploiter. Il pourrait y trouver matière à innover.

A l'instar de qui se fait ailleurs, il serait pertinent de proposer des solutions logistiques de bout en bout. La CCI de Saône et Loire, via son service portuaire et sa filiale de transport « Aproport » a mis en place une démarche de ce type.

Enfin, il est impératif d'envisager à différents niveaux une mutualisation des moyens et des compétences entre les plates-formes : en matière de marketing, en vue de rechercher des investisseurs ou développer des filières d'activité, à travers l'échange de bonnes pratiques (gestion, qualité, sécurité), ou encore d'une mise en commun du suivi informatique des conteneurs.

Diverses questions sont également à développer comme le positionnement des entreprises picardes par rapport au chantier, l'offre de formation, l'hébergement le temps des travaux, l'acheminement des ouvriers sur le chantier.

*Le CESR rappelle que les travaux préparatoires devraient commencer entre septembre 2010 et avril 2011, les travaux de construction réalisés entre mai 2011 et mai 2015, pour une mise en œuvre effective en juin 2015.*

*Pour faire aboutir un tel projet, vital pour la Picardie, il est indispensable que toutes les parties devant y apporter leur concours financier parviennent entre novembre 2008 et mai 2011 à concrétiser la phase de dialogue compétitif aboutissant à la signature du contrat de partenariat sur les grands axes du projet.*

# Chambre régionale de commerce et d'industrie de Picardie

■ Les installations projetées comprennent 7 écluses dont 4 en Picardie (Moislains, 2 au nord de Noyon et Montmacq), 3 ponts canaux (dont celui de Péronne), 4 plates-formes logistiques sur 360 ha (dont 200 ha en Picardie avec Nesle, Noyon et Péronne), 8 quais de transbordement dont 7 en Picardie (soit 2 à vocation de dessertes aux industries et 5 à vocation agricole), une valorisation touristique ciblée complète ces dispositifs avec 4 sites portuaires de plaisances en Picardie sur les 5 prévus et 59 ouvrages de franchissement et 2 sites de développement de terminaux fluviaux à proximité de Compiègne.

Des données estimées valorisantes :

- un trafic fluvial en Picardie multiplié par 4 pour 2020 soit 2,7 milliards de tonnes par kilomètre et une réduction du trafic routier de 680 millions de tonnes par kilomètre,
- la création de 4 500 emplois en 2020 à 7 000 emplois en 2050.

## 1. Présentation de la Picardie et de la Crci

La Picardie est une région centrale entre les pôles économiques du nord de la France : Haute-Normandie, Champagne-Ardenne, Nord – Pas-de-Calais et nord du Bassin parisien. Elle est le passage obligé des flux de marchandises entre le nord de l'Europe et l'Île de France.

Sa proximité avec Paris d'une part et l'un des bassins de consommation les plus dynamiques d'Europe d'autre part en a fait une terre d'accueil pour de très nombreux grands groupes internationaux, dans les domaines de la chimie, des industries mécaniques et de la transformation agroalimentaire.

Impliquée dans deux pôles de compétitivité mondiaux, la Picardie engage une profonde mutation économique sur la base des matériaux et énergies durables et de l'industrie du transport. Etablissement public administratif de l'Etat, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie rassemble les 5 CCI de la Picardie (Oise, Aisne, Péronne, Amiens, Littoral Normand Picard) et représente l'ensemble des entreprises de la région avec 44 834 ressortissants répartis de la façon suivante (8 949 industries, 17 649 services et 18 223 commerces).

## 2. Les problématiques auxquelles la réalisation du canal Seine Nord Europe pourrait apporter une réponse via les activités économiques directement ou indirectement liées aux plates-formes multimodales

Le transport canal est un mode de transport aux qualités environnementales indéniables : il répond aux exigences des Grenelles, assure une grande fiabilité (temps, sécurité) et un coût normalement moins élevé que les autres modes de transport.

Le projet Canal Seine Nord Europe apporte également une réponse face aux attentes d'un mode alternatif à la route d'une dimension européenne, en lien avec les trafics portuaires internationaux et complémentaire aux autres modes pré existants (fer, route et aérien).

La Picardie est actuellement un territoire de transit entre le nord de l'Europe et le Bassin Parisien. La réalisation d'un tel projet pourrait permettre la dynamisation d'une économie en mutation et offrir des nouvelles opportunités de développement aux entreprises existantes.

La région possède une surface foncière libre de construction unique pour cette réalisation et la création de plates-formes. Les infrastructures routières et ferroviaires nombreuses et d'importance majeure permettent un accès direct vers les ports de Rouen, le Havre et une desserte de qualité vers le Bassin Parisien, l'Est, le Nord et le Sud de la France. Le mode aérien existe et peut apporter une complémentarité tant en fret que pour les transports voyageurs (aéroport de Beauvais-Tillé, aéroport de Méaulte-Albert et proximité des aéroports de Roissy, Lille et Charleroi).

L'association des différents modes aux plates-formes (activités industrielles et tourisme) est capitale et peut répondre à l'ensemble des besoins. Les trois départements ne seraient plus considérés comme des terres de transit mais comme des sites d'implantation et de développement alternatifs aux zones urbaines engorgées comme le sont le Bassin Parisien et la Communauté Urbaine de Lille.

## 3. Les attentes et les objectifs

- L'objectif est de permettre de différencier ce projet en permettant une dynamique économique forte sur chaque région traversée. L'équilibre et l'unité des territoires doivent être favorisés.
- Les derniers documents réalisés ne prennent plus en compte la totalité de la Région Picardie (arrêt au nord de Compiègne). La région Picardie doit avoir un centre dynamique de développement économique sur le canal. Compiègne peut permettre la réalisation d'une plate forme à forte valeur ajoutée de part sa situation géographique. Les projets développés citent principalement Péronne (industrie plutôt agroalimentaire et dominante logistique), Nesle/Languevoisin (céréales, pondéreux et granulats, avec des conteneurs pour Nesle) et Noyon (vrac).
- La recherche d'entreprises à forte valeur ajoutée, le développement des grandes entreprises existantes sur le territoire doivent se traduire par de nouvelles implantations et non par des délocalisations (anticipation de ces probabilités, analyse des filières et des besoins et pouvoir de médiation des acteurs du développement économique tels que les conseils régionaux et les CCI).

## 4. Le ou les projets ou les actions de développement déjà envisagés ou qui seraient à étudier

- La CCI de Péronne a présenté un projet de développement touristique autour de ce canal. L'association et la valorisation des activités touristiques liées à cette approche pourraient la compléter. Le potentiel et la diversité des départements offrent toutes les opportunités de réflexion.
- Il serait intéressant de réaliser une forme de veille sur les flux des grandes entreprises et de permettre aux établissements demandeurs de connaître les différentes alternatives de transport et leurs conditions (le rôle de la Crci est incontournable et permet de préserver une neutralité totale).
- Ce qui est à éviter dans une approche de ce type :
  - influencer les partenariats en cours et perturber l'organisation des activités existantes et notamment les entreprises de transports,
  - déséquilibrer l'ensemble des trois départements par un obstacle introduisant une notion de rupture. Une implication plus large du projet (à l'Est et à l'Ouest) et de ses retombées économiques doit être envisagée (étude des canaux et ports existants pour leur utilisation optimum dans le projet CSNE, comprendre dans les rapports économiques espérés pour les plates-formes du projet les zones d'activités et entreprises existantes auprès des voies de circulation majeures telles que Saint-Quentin, Beauvais, Creil, Soissons..., apporter des éclairages concernant les infrastructures et les superstructures permettant la continuité des flux Est-Ouest existants).
- Des études complémentaires doivent affiner les données de la valeur ajoutée de ce projet sur les trois départements. En effet, la Picardie offre la principale emprise foncière pour le projet et comporte le plus grand nombre d'installations. Cependant, seulement 1/6ème des emplois ressort des estimations (sens, valeur ajoutée de chaque flux...). D'autre part, les études ont été réalisées à partir de la comparaison des sites de Dourges, Vatry, ... Or ces projets ne sont pas des réalisations linéaires continues sur plus de 100 kilomètres et infranchissables. Ils sont plutôt comparables à de grandes zones d'activités réalisées totalement pour un développement socio-économique... Un réajustement des indicateurs doit être fait.
- La communication/promotion du projet doit être réalisée à l'échelle internationale au même titre que des sites tels que Roissy... avec la valorisation des atouts de chaque région traversée sur les supports.

## 5. Les souhaits en matière d'organisation (coopération, coordination, montage des projets)

- La coordination de l'Etat sur l'ensemble du projet doit être réalisée par un même interlocuteur,
- La mise en œuvre d'un travail à l'échelle inter régionale (communication, développement économique) nécessite l'intervention simultanée des réseaux d'acteurs du développement économique que sont les CRCI, les gestionnaires portuaires, les gestionnaires des infrastructures de transport existantes sous la forme d'un comité consultatif sur toutes les phases du projet (études, concertation, avis, enquête...).
- La corrélation entre le projet, les objectifs de développement des collectivités territoriales et le suivi et l'anticipation des mutations économiques doivent permettre une collaboration et une coordination des travaux pour lesquels la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie apporte compétence et savoir faire.
- La recherche d'une cohérence entre les pays européens doit être prise en compte en amont (droit réglementaire, échanges économiques...).

## 6. Les propositions de fédération des acteurs

- Les acteurs locaux des plates-formes de Nesle et Eterpigny se sont fédérés, sous l'impulsion de la CCI de Péronne dans une association (Association pour le Développement des Ports intérieurs de Picardie ou DPHP) qui a vocation à se muer en une structure juridique autre (SM...) quand les contours du PPP seront enfin précisés
- La création d'un syndicat mixte avec le projet de développement d'un site fluvial sur la zone d'activité de Longueil Sainte Marie conforte les atouts de la Picardie.
- La vocation et les différentes compétences des consulaires en matière de développement économique doivent permettre des interventions de conseil et de soutien auprès des services de l'Etat, des régions, des collectivités et des opérateurs.

## 7. Les politiques et/ou les actions d'accompagnement envisagées ou souhaitées pour favoriser le succès des plates-formes

- La planification de l'ensemble des aménagements en amont du projet, les plans financiers pour les aménagements hors CSNE (voies, réseaux...) et la recherche des ressources financières doivent être réalisés dès à présent.
- L'implication des acteurs du développement économiques est indispensable dès la finalisation des PPP auprès des entreprises existantes ayant un lien ou non avec la réalisation du CSNE,
- Il serait intéressant de réaliser une forme de veille sur les flux des grandes entreprises et de permettre aux établissements demandeurs de connaître les différentes alternatives de transport et leurs conditions (mais encore là, le rôle de la CRCI est incontournable et permet de préserver une neutralité totale).

# Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise

La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise est concessionnaire depuis 1971 des ports de Creil et Nogent sur l'Oise aval. Sur les 300 mètres linéaires de quais transitent annuellement des produits métallurgiques et des céréales. L'emprise foncière de cinq hectares porte 8000 m<sup>2</sup> d'entrepôts et bureaux, ainsi qu'un silo d'une capacité de 16000 tonnes

## 1. Compétitivité de la production locale

- L'offre de transport compétitive, par accroissement de la taille des bateaux, devrait améliorer la position commerciale des céréales produites en Picardie.

Les céréaliers sont des clients traditionnels de la voie d'eau. Leurs produits constitués de vrac pondéreux et de faible valeur imposent un coût réduit de transport. En matière de logistique céréalière, les installations au départ (silos) comme à l'arrivée (silos portuaires ou moulins) sont fixes et permanentes. Le flux, en dépit des aléas climatiques est donc assuré

L'amélioration de la performance de l'infrastructure fluviale (approfondissement du chenal, augmentation du tirant d'air sous les ponts), devrait permettre à certains céréaliers de s'imposer sur de nouveaux marchés à l'exportation par l'usage du fluviomaritime. Ce type de trafic, est particulièrement bien adapté pour alimenter les groupes alimentaires du Nord de l'Europe (moulins et boulangeries industrielles intégrées) en blés français pour la fabrication de « baguettes à la française » :

- des cargaisons de 1500/2000 t sont aisées à manutentionner, stocker, financer.
  - cette logistique comporte un minimum de ruptures de charges et la cargaison est plus facilement personnalisée et traçable,
  - les spécificités et la qualité de la prestation sont un gage de pérennité du trafic.
- L'opportunité d'utiliser un système de transport plus performant via la voie d'eau, est un atout pour pérenniser le tissu industriel.

### ■ Attractivité du territoire

L'offre foncière, soutenue par des infrastructures multimodales et des prestations de services performantes, crée les conditions d'implantations nouvelles notamment logistiques. L'accessibilité facilitée depuis les ports maritimes, permet de localiser des activités au plus près des marchés de consommation.

Les entretiens réalisés avec les responsables logistiques des grands sites industriels en vallée de l'Oise, ont permis de déceler des opportunités substantielles. Les groupes chimiques internationaux ont concentré leurs approvisionnements aux sites du Bénélux, de France et d'Allemagne sur une entrée portuaire Nord Europe. Les autres sites européens profitent déjà de la compétitivité du transport fluvial. La réalisation de Seine Nord Europe et de Plates-formes (PFM) associées permettra aux sites de Picardie d'être desservis dans les mêmes conditions.

- La dynamique engendrée, alliée aux investissements des institutionnels dans les projets de plates-formes devrait favoriser l'initiative privée.

## 2. Les conditions d'attractivité des plates-formes

### 2.1 Atout de la multi modalité

Chaque mode est performant dans son segment de prestation. La présence de l'ensemble des modes sur un site est la garantie, pour l'entreprise présente, d'un choix pour ses approvisionnements et les expéditions vers ses clients.

Outre le prix qui demeure le premier critère de choix (compte rendu de l'atelier 2 du séminaire de Cambrai), les services associés et le coût des émissions de CO<sub>2</sub>, qui sera intégré dans le bilan carbone des entreprises, constitueront les critères du choix logistique de l'entreprise.

La pertinence du mode fluvial pour capter de nouveaux marchés proviendra de son intégration dans un système combinant les autres modes pour les transports « amont et aval ». Dans ce cadre, les opérateurs de transport tous modes seront mis à contribution. Il s'agira avant tout engagement de mener avec les opérateurs de transport une réflexion sur la nature de la prestation de desserte attendue des professionnels. Ceci est indispensable pour le mode ferroviaire, mais aussi pour le fluvial.

Une économie fluviale équilibrée, résultant d'une forte animation commerciale et d'un bassin fluvial vivant, est susceptible d'apparier les flux d'imports et d'exports. Sur ces territoires éloignés des services aujourd'hui localisés dans les ports maritimes et les métropoles, cette animation limiterait les montées ou descentes à vide, facteur de coût, de perte de temps et de surcharge d'opérations déjà onéreuses. Elle aurait pour effet d'entretenir un pôle d'intérêt attirant armateurs et affréteurs.

## 2.2 Les services concourant à l'activité et du ressort des collectivités locales : les politiques d'accompagnement

Il paraît de la responsabilité de la collectivité d'anticiper les besoins en logements et services aux populations et entreprises. L'acceptabilité de tels projets par les populations résidentes tient à leur insertion dans leur cadre de vie. Les collectivités disposent des outils de planification territoriale, notamment les documents d'urbanisme, pour assurer les capacités d'accueil, viser des objectifs d'équilibre emplois-habitats, et prescrire les moyens de mobilité et de transport.

L'accès aux plates-formes par les personnels est un enjeu à prendre en compte dans la mesure où l'activité localisée près d'un nœud de communication est naturellement éloignée de la zone résidentielle. Les autorités organisatrices de transports seront associées aux programmes des plates-formes.

Dans la mesure où de nombreuses plates-formes multimodales opèrent déjà en Picardie, les sites portuaires devront créer un avantage concurrentiel qui pourrait résulter, par exemple, d'une sécurisation particulière, d'un raccordement au très haut débit, d'un partenariat avec les institutions universitaires.

L'ouverture à l'international des territoires traversés par le futur canal procurera à chacun d'eux, l'opportunité de promouvoir l'ensemble ses ressources.

Les prospects à l'implantation d'activités rechercheront une main d'œuvre qualifiée. Des formations initiales aux métiers de la logistique et des adaptations aux besoins des professionnels s'appuieront sur les organismes du territoire notamment les CCI.

## 3. Proposition de fédération des acteurs

Depuis octobre 2006, les réflexions au sein des Chambres de Commerce et d'Industrie riveraine du projet de canal portent sur leur implication dans chacune des plates-formes. Un groupement des CCI des régions Nord et Picardie, constitué à l'initiative du port de Lille, pourrait apporter son expérience en matière de gestion portuaire, de connaissance des trafics, et fournir ainsi aux services de l'Etat et aux collectivités un éclairage opérationnel utile aux plates-formes à créer.

## 4. Le marché potentiel

Pour le lancement et le développement des PFM, les territoires et les opérateurs qui y seront liés nous paraissent devoir compter sur leurs propres ressources.

- VNF annonce une attente en contribution de trafic provenant des territoires d'un tiers des recettes (séminaire de Cambrai),
- Les collectivités demandent que les hypothèses de l'Etat et les données qui ont permis des simulations soient communiquées,
- L'atelier 4 à Noyon précisait : « des études complémentaires semblent nécessaires sur les flux par plate-forme, par région (sens, valeur ajoutée...) »

Tout en maintenant leurs demandes de clarification, les acteurs territoriaux doivent :

- Approfondir leur analyse des potentialités de trafic que pourraient générer les entreprises de l'aire de chalandise,
- Faire valoir ces potentialités aux opérateurs pour que soit proposée à leurs entreprises, une offre logistique performante,
- Mener une réflexion raisonnée sur la nature des trafics possibles et souhaités sur leur site.

Si ces dernières années et mois, le trafic de conteneurs a enregistré des taux de croissance hors norme, son exposition aux aléas du commerce international est un élément de fragilité. Le monde du fret est en turbulence. Les énormes besoins de fret maritime, notamment sur les routes d'Extrême-Orient, enregistrés ces dernières années se réduisent, amenant une baisse des taux de fret.

Sans remettre en cause, l'importance du flux conteneurs, l'exploitation d'une plate-forme ne peut se fonder sur ce seul mode. Les flux émis et reçus par les entreprises ancrées dans les territoires paraissent-êtr la base sur laquelle une PFM doit assurer sa pertinence et sa croissance première. Les vracs constitueront et pour longtemps, compte tenu de leur nature, les clients traditionnels de la voie d'eau.

Après avoir identifié leurs trafics de base, les gestionnaires pourront imaginer des diversifications :

- Les colis lourds,
- Les conteneurs,
- Le fluviomaritime pour les plates-formes non loin des ports maritimes. Ce type de trafic adapté à un marché de niche peut, avec un réel service aux destinataires, capter un courant commercial stable.

# Conseil économique et social régional d'Ile-de-France

Comme en 1994 et 2001, le CESR d'Ile-de-France se prononce en faveur de la réalisation rapide de la liaison Seine-Nord-Europe et de son tronçon central en classe Vb (4 400 tonnes). Cette infrastructure doit être considérée comme un outil « stratégique » indispensable pour offrir une alternative « durable » afin de réduire la part du transport routier dans le corridor Nord européen. De plus, elle donnera à l'Ile-de-France et aux ports de la Basse Seine l'ouverture fluviale à grand gabarit vers l'Europe du Nord Ouest, voire l'Europe Centrale et la Mer Noire, par le Danube. Elle peut également être considérée comme une voie d'approvisionnement plus sûre que d'autres, notamment maritime.

Par ailleurs, le CESR rappelle que la voie d'eau est par excellence respectueuse de l'environnement et, hormis les investissements de départ, son coût d'exploitation est plus réduit que les autres modes.

Plus particulièrement, pour l'Ile-de-France, ce projet offre une opportunité « innovante » pour favoriser l'attractivité et le développement de notre région en l'intégrant dans un espace solidaire plus large, le grand bassin parisien. Il offre ainsi une réponse nouvelle au besoin de synergie avec les régions voisines.

En participant à la protection et à la valorisation de l'environnement et des ressources naturelles, il devrait apporter une réponse aux diverses contraintes relatives à la préservation des sites. Ainsi, il confortera la position de Paris comme première destination du tourisme international en y permettant l'accostage des grands bateaux de croisière fluviale.

## I. Les aspects socio-économiques

Seine Escaut est le maillon manquant d'une grande liaison qui constituera une ouverture entre l'Ile-de-France et les ports de l'Europe du Nord. Il donnera accès au Rhin et au Danube. L'infrastructure devrait ainsi bénéficier, non seulement aux départements desservis par le fleuve, mais aussi à l'ensemble du territoire francilien.

Au-delà du chantier lui-même (9 700 emplois), les emplois pérennes liés aux activités logistiques, au tourisme fluvial et aux autres activités annexes sont estimés entre 20 000 et 25 000 en 2030 et entre 35 000 et 45 000 en 2050 pour l'ensemble de la liaison.

Le trafic du Port Autonome de Paris (PAP) est aujourd'hui de 21,9 Mt et 100 000 EVP. Avec le canal à grand gabarit, il devrait progresser d'environ 25 %.

Les enjeux sont importants tant pour les granulats situés dans le Cambrésis et en Belgique et pour lesquels la région est fortement déficitaire, que pour les déchets, les produits agricoles et les produits métallurgiques, notamment ceux de l'industrie automobile.

Pour répondre à cette perspective de développement, il faut en créer les conditions, à savoir :

- préserver les emprises portuaires actuelles (Gennevilliers, Bonneuil, Limay...);
- préserver du foncier au bord de la voie d'eau afin de permettre le développement de nouvelles zones portuaires ;
- intégrer l'enjeu du développement portuaire lors des reconversions de friches industrielles contiguës à la voie d'eau ;

- privilégier le développement des zones logistiques embranchées au système ferroviaire et routier ;
- améliorer l'accessibilité routière et ferrée des ports en Ile-de-France ;
- concevoir et commercialiser les quatre plates-formes multimodales intégrées au projet avec comme critères le recours prioritaire au transport fluvial et l'apport de réponses aux besoins logistiques de l'Ile-de-France en lien avec son réseau portuaire.

Deux observations pour donner le plein effet à cette opération :

- il convient de mettre rapidement en cohérence les caractéristiques de l'Oise avec celles du canal. En effet, la rentabilité pourrait être réduite du fait de la limitation du tirant d'air (5,25 m) sur la rivière, certains ponts ne permettant le chargement que de 2 couches d'EVP alors que sur le canal 3 couches seront possibles avec un tirant d'air de 7 m ;
- il est nécessaire de faire en sorte que soit réalisé conjointement, dès la construction du canal, des écluses pour les deux sens de circulation afin d'assurer une meilleure régularité des circulations et une réduction des temps de parcours.

## II. Les aspects environnementaux

### 1. Les effets du canal sur les crues de l'Oise

Une réduction des crues doit être recherchée. L'importance des capacités d'écoulement proposées par le canal permettra d'abaisser sensiblement le niveau des crues de l'Oise-aval. En effet, ce dernier accélèrera la vitesse d'écoulement des eaux de l'Oise, évitant ainsi la conjonction des crues de l'Oise et de l'Aisne.

### 2. L'approvisionnement de l'agglomération lilloise

Le canal permettra un transfert des eaux et une amélioration de l'approvisionnement en eau de l'agglomération lilloise.

### 3. La pollution

Le transport fluvial est le mode le moins polluant. Les risques les plus importants sont liés aux collisions et à l'échouage des bateaux avec pour conséquence la pollution de l'eau. Des mesures devront être prévues dès la conception de l'ouvrage pour éviter ou limiter les effets : sur-largeur dans les avant-ports situés en courbe, majoration des quais d'attente aux écluses afin de permettre le respect des distances sécurité autour des bateaux transportant des matières dangereuses, dispositifs de protection des portes d'écluses, signalisation visuelle associée à une signalisation radar, surveillance et maintenance des ouvrages...

### 4. L'insertion du projet

Durant les travaux, les enjeux paysagers et environnementaux devront être largement pris en considération : réduction maximum des excavations, intégration dans les paysages à l'exemple de ce qui a été réalisé pour la liaison Rhin/Main/Danube.

## III. Le tourisme

Le canal ne devrait pas avoir une grande influence sur le tourisme fluvial car ce tourisme existe déjà sur les canaux du Nord et de Saint-Quentin. Cependant, la plaisance collective à travers le développement des croisières à bord de paquebots fluviaux comme sur le Rhin, le Rhône et la Seine actuellement ouvrent des perspectives de retombées économiques pour les territoires traversés. La région capitale sera le point de départ et d'arrivée de ces croisières, ce qui nécessitera la création de structures d'accueil suffisantes. Rappelons qu'il ne faut pas négliger non plus la visite des écluses (jusqu'à 30 mètres de dénivellation pour l'une d'entre elles) et la possibilité de développer le réseau cyclable interrégional et européen.

## Conclusion

Le CESR d'Ile-de-France souhaite que soit engagée rapidement la réalisation de Seine Nord Europe. Comme pour les ports du bassin de la Seine, sa mise en service au plus tard en 2015 fera bénéficier le Port Autonome de Paris d'importantes potentialités de débouchés, notamment en lui ouvrant un hinterland comparable à celui dont bénéficient déjà les ports maritimes et fluviaux du Nord Ouest européen.

Le canal répond aux enjeux du SDRIF adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008, notamment en matière d'Eco région et redonnera ainsi au fleuve un rôle primordial dans l'aménagement du territoire.

Pour mémoire, les différents avis du CESR sur cette question sont les suivants :

- 18 septembre 2008 : projet de SDRIF amendé suite à l'enquête publique et soumis au conseil régional pour adoption les 25 et 26 septembre 2008, Pierre MOULIÉ,
- 5 juillet 2007 : projet de SDRIF arrêté par le conseil régional et soumis à l'enquête publique, Pierre MOULIÉ,
- 3 juillet 2003 : territoires prioritaires inscrits au CPER 2000-2006, Pierre MOULIÉ,
- 4 novembre 2003 : voie d'eau et infrastructures portuaires d'Ile-de-France, Jean Marc SCHAEFFER,
- 21 mai 2001 : réalisation de la liaison à gabarit européen Seine-Nord, Daniel RABARDEL,
- 7 février 1994 : Intégration des voies navigables d'Ile-de-France au réseau à grand gabarit national et européen, Daniel RABARDEL.

## Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris / Ile-de-France

### L'apport du canal du Seine Nord Europe est multiple :

- Favorisera le positionnement de la région Paris - Ile-de-France comme l'une des portes d'entrée privilégiées en Europe pour le fret marchandises,
- Renforcera le dynamisme du corridor est-ouest (axe de la Seine) et de ses ports franciliens, en particulier les plates-formes conteneurs de Gennevilliers et, sur la Marne, de Bonneuil,
- Il apportera des retombées positives pour les filières (produits agricoles, matériaux de construction, industrie chimique, métallurgie, automobile).

### I. Les retombées positives du projet de canal Seine-Nord-Europe

#### ■ Des prévisions de trafic qui devraient assurer la rentabilité économique du projet :

- entre 16,7Mt/an et 18,5M t/an en 2020,
- entre 19,5Mt/an et 30,8 Mt/an en 2050.

- La prise en compte du défi de la conteneurisation, Ainsi, le trafic conteneur sur les secteurs de Conflans Ste Honorine, de Gennevilliers et de Seine-Amont pourrait être multiplié par environ 1,8.

- Une contribution essentielle à la réduction des gaz à effet de serre, par l'accroissement significatif de la part de marché de la voie d'eau, signe d'une véritable offre de transport alternative.

- le canal Seine-Nord Europe devrait en effet modifier durablement la répartition modale des trafics de marchandises, notamment conteneurisées :

Ainsi, à l'horizon 2020, la voie d'eau capterait 39,2 % des trafics de conteneurs sur l'axe du canal, tandis que parallèlement la route diminuerait de 37,2 % (passant de 94,5 % à 57,3 %).

- sur l'axe de la Seine, le transport par voie d'eau devrait atteindre 24,2 % des trafics conteneurisés, tandis que la part de la route diminuerait de 81,2 % à 75,0 %.

- à noter cependant que le report modal attendu ne devrait concerner le fer que très faiblement : la part du ferroviaire dans le transport de marchandises pourrait diminuer de 20,47 % (en 2020 sans le canal SNE) à 18,58 % (en 2020 avec le canal SNE).

### II. Les priorités des CCI de Paris-Ile-de-France

**1<sup>ère</sup> priorité : la réalisation des investissements sur les plates-formes logistiques situées le long de l'axe du futur canal, garantissant le succès de l'intermodalité.**

En effet on constate que :

- Les investissements réalisés dans les ports d'Europe du Nord ont permis une gestion plus intégrée de leurs plates-formes portuaires et de leur desserte. Ainsi, les ports de Rotterdam et d'Anvers ont enregistré une hausse du trafic respectivement de 11 % et de 9 % entre 2004-2005, alors que parallèlement l'activité conteneurs a diminué dans plusieurs ports Métropolitains français dont Le Havre (- 3,3 %).

- Le développement du fret ferroviaire et du fret fluvial doit s'accompagner des investissements nécessaires pour que le fret routier joue son rôle indispensable dans la desserte finale du dernier kilomètre (« last mile »).

La Délégation CCIP – Val-de-Marne considère à cet égard qu'un quasi-doublement du trafic conteneurs sur la plate-forme de Bonneuil est subordonné à l'amélioration de sa desserte.

**2<sup>ème</sup> priorité : la modernisation et l'accroissement de l'offre compétitive des ports de la façade atlantique pour répondre au défi de la conteneurisation.**

En effet :

■ **Le trafic international de conteneurs progresse fortement** (de l'ordre de + 8 % par an en Europe, évolution qui est appelée à s'accélérer d'ici 2020).

■ Sur le territoire géré par le Port Autonome de Paris, la croissance des marchandises conteneurisées a été de + 42 % en t/km sur les huit premiers mois de l'année 2005, très supérieure à la croissance de + 13 % de l'ensemble du transport de marchandises.

**3<sup>ème</sup> priorité : La mise au gabarit, notamment les écluses, pour assurer les prévisions de trafics attendues :**

■ Tenant compte notamment des **nouveaux navires maritimes dotés d'une capacité de 12000 EVP** (contre 8000 à 9000 EVP aujourd'hui) qui commencent à être mis en service.

■ Ce qui suppose que le coût d'investissement du projet soit augmenté de + 17,3 % (**de 3,17 à 3,72 Md€**) pour permettre le doublement de la capacité des écluses.

■ Cette augmentation de l'investissement **permettrait de doubler la capacité totale** de l'ouvrage Seine-Nord Europe qui passerait **de 16 à 32 Mt/an**.

**4<sup>ème</sup> priorité : L'irrigation économique des territoires traversés.**

**Les CCI de PARIS-ILE DE FRANCE demandent que le canal Seine-Nord Europe :**

■ Assure le fret-retour avec notamment le transport des déchets par la voie d'eau (en Ile-de-France les déchets (11Mt/an) sont aujourd'hui très majoritairement transportés par camions).

■ Crée de la valeur économique dans les territoires traversés en :

- Développant un réseau de zones portuaires et logistiques multimodales le long de l'axe, et renforçant le maillage des ports urbains

- Acquérant et préservant des emprises foncières sur ou à proximité des installations portuaires, pour créer les conditions d'une véritable offre d'immobilier logistique

- Exploitant le potentiel touristique sur les territoires et les canaux existants.

**La CCI de Versailles Val-d'Oise / Yvelines demande que les conditions soient réunies pour que le projet favorise l'implantation d'activités nouvelles par :**

■ La valorisation des plates-formes telles que Bruyères-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône

■ La mutation du tissu économique de certaines communes riveraines du fleuve, comme la centrale EDF de Champagne-sur-Oise, actuellement fermée.

Les CCI de Paris – Ile-de-France sont disposées à participer à la concertation qui débouchera sur la définition finale des caractéristiques du projet de Canal Seine-Nord-Europe.

## Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise / Yvelines et Communauté de communes du Haut-Val d'Oise

Les attentes et propositions de la CCIV sur le projet Seine Nord Europe s'organisent – au regard de la démarche engagée par l'association « Seine Nord » et du plan stratégique de la CCIV 2008-2012 – autour de cinq points majeurs :

**1. Le périmètre d'étude retenu n'est pas à la hauteur des enjeux**

Les réflexions et analyses menées ne sont concentrées que sur la portion du fleuve qui va être concernée par les travaux. C'est une vision qui passe à côté des enjeux et conséquences de la mise en service d'une telle infrastructure qui va bien au-delà puisqu'elle organise un réseau là où il n'y avait jusqu'à présent qu'un « cul de sac ».

*Il est indispensable que l'Etat prenne en compte la notion de territoire impacté par le projet au-delà des territoires concernés par la réalisation de l'ouvrage et étende en conséquence le périmètre d'études.*

**2. Le projet concerne directement des territoires stratégiques du Val d'Oise et des Yvelines et pose la question de la cohérence sur l'axe fluvial**

La CCIV a identifié au sein des deux départements, des territoires présentant des enjeux économiques majeurs pour l'avenir. La réalisation du projet Seine Nord Europe impacte directement trois d'entre eux :

■ Le secteur Nord Vallée de l'Oise avec en particulier la plate-forme multimodale de Bruyère-sur-Oise qui sera le premier port francilien touché par les trafics en provenance d'Europe du Nord et qui sera plutôt dédiée au trafic conteneurs.

■ Le secteur de Cergy-Pontoise avec le port de Saint Ouen l'Aumône situé au sein même de l'agglomération qui assure actuellement l'essentiel des trafics.

■ Le territoire de Seine-Aval qui compte des sites considérables comme le port de Conflans-Sainte-Honorine et la plateforme multimodale de Limay-Porcheville ainsi que des projets de ports majeurs tels que Triel-sur-Seine et Achères.

*Il est essentiel qu'un schéma d'aménagement portuaire assorti d'un plan annuel de financement pluriannuel puisse être établi à l'échelle de l'ensemble de l'axe fluvial Seine Nord Europe (Escaut, Meuse, Rhin) et à l'échelle de la région Ile-de-France. Ce schéma concerté avec Voies Navigables de France et Port Autonome de Paris devra permettre de donner une vision prospective quantifiée sur la nature et les volumes de trafic qui font aujourd'hui défaut.*

**3. Les arrières ports doivent être mieux pris en considération.**

La zone d'attractivité des ports fluviaux est relativement modeste (estimée à 10 minutes environ). Il importe donc - si on souhaite réaliser des plateformes logistiques structurantes pour le développement des territoires - de prendre en compte dans une réflexion globale non seulement les terrains immédiatement bords à quai, mais également l'ensemble des espaces adjacents. Ceux-ci sont en effet susceptibles d'accueillir des fonctions et des entreprises liées à la voie d'eau ou non, à plus ou moins brève échéance.

Il est donc demandé -en particulier en zone dense- de prévoir systématiquement autour des équipements portuaires des réserves foncière significatives dans les projets et dans les documents d'urbanisme. Dans ce cadre, les possibilités autour du port de Bruyères-sur-Oise doivent être examinées et une partie du foncier qui va être délaissée par la station d'épuration d'Achères, située à proximité du futur port, doit être préservée.

**4. Des filières économiques majeures du territoire sont concernées directement, elles doivent faire l'objet d'offres logistiques spécifiques**

Plusieurs filières économiques majeures qui sont accompagnées par la CCIV à travers sa politique de réseaux d'entreprises ont un intérêt direct à la mise en service du canal à grand gabarit, aux trafics qu'il autorise et à l'amélioration de la compétitivité prix qu'il engendrera :

- La filière automobile : structurée autour des usines de Renault (Flins) et de PSA (Poissy), cette filière est directement concernée par le développement du trafic fluvial et par l'amélioration de sa compétitivité à la fois dans sa logistique amont (deux aciéries sont localisées sur le territoire Seine Aval) et aval.
- La filière des éco-industries / éco-construction : également fortement présente sur le territoire de la Seine Aval est déjà très liée à la voie d'eau dans ses composantes matériaux de construction, collecte et recyclage des déchets.
- La filière mécanique : disséminée sur tout le territoire et en particulier sur le Val d'Oise, elle est faiblement utilisatrice actuellement de la voir d'eau.

Il est indispensable de créer les conditions permettant l'émergence d'une offre compétitive sur la voie d'eau afin d'assurer le succès de ce mode transport. Maîtrise des coûts, service adaptés et flexibilité constituent autant d'éléments indispensables à prendre en compte.

La spécialisation de certains ports sur Seine Aval (produits automobile, matériaux de construction, déchets) et sur Bruyères-sur-Oise (produits manufacturés en conteneurs) avec la constitution d'offre foncière, immobilière et de services dédiés constituent des éléments essentiels à envisager en parallèle avec la réalisation de canal à grand gabarit.

**5. La dimension touristique en aval du projet a de fortes perspectives**

Le trafic touristique demeure modeste actuellement à l'échelle de l'axe fluvial Seine-Nord. Il devrait bénéficier lui aussi de la mise en service de l'infrastructure nouvelle qui rendra la navigation plus aisée.

Il convient d'envisager un schéma pour ce type de trafic à l'échelle de l'axe fluvial. Le port de Cergy-Pontoise (géré par la CCIV) mais aussi les projets de halte fluviale situés en amont (L'Isle Adam) doivent participer de cette logique.

Le projet de circuit de Formule 1 proposé par le Conseil Général des Yvelines en bord d'eau (Flins) devra, s'il se réalise, être intégré à cette réflexion.

## Association ARDIES Val d'Oise

1. L'ARDIES Val d'Oise (Association pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité dans le Département du Val d'Oise), association de la loi 1901, a été créée en 1992 sur le modèle de l'Ardies Yvelines opérationnelle depuis 1984.

2. L'Ardies Val d'Oise fédère un millier d'entreprises environ et près de 50 000 emplois à travers les principales instances représentatives du monde économique (Chambre de commerce et d'industrie de Versailles - CCIV, Medevo, Mevo, Fbvo, Aibt ...etc) et l'adhésion directe d'importantes entreprises locales.

3. Cette large assise soutient l'action de l'association en faveur de la promotion des grandes infrastructures régionales de transport dans le souci de leur cohérence économique et du développement durable de l'aménagement territorial francilien.

4. L'Ardies est à la fois une instance de concertation et de proposition vis à vis des Pouvoirs Publics et un organe d'information et de sensibilisation en direction des entreprises, des collectivités locales et des usagers.

5. L'Association publie régulièrement un bulletin (Voies Libres n°11 ci-joint) ; elle participe aux enquêtes d'utilité publique et suit attentivement l'élaboration des schémas d'aménagement (en particulier le SDRIF); elle s'implique en outre activement dans les débats publics pour faire valoir l'intérêt des entreprises ; les récents débats organisés par la Cndp sur les prolongements de la Francilienne-ouest (A104) et de l'A16 lui ont ainsi donné l'occasion de rédiger des « cahiers d'acteurs » (ci-joints) qui résument la position du monde économique sur ces deux projets d'importance majeure.

6. Les priorités d'infrastructures (A104, A16, échangeur A16/RN1...etc) définies par l'Ardies ne résultent pas d'une exclusive en faveur du vecteur routier et encore moins d'un refus de prendre en compte les besoins avérés de transports en commun ; elles tiennent au déficit patent de rocade routières en périphérie francilienne qui pénalise très fortement l'ouest de l'Ile-de-France et particulièrement la géographie quelque peu « tchécoslovaque » du Val d'Oise.

7. Mais l'Ardies est également attachée au lancement de projets de transports combinés qui associent à la route les autres modes de transport, ferroviaire, aérien et fluvial dès lors que leur articulation remplit une fonction intermodale dans une logique structurante durable.

8. Cette condition est précisément celle du futur canal Seine Nord Europe qui doit assurer la continuité de la liaison fluviale à grand gabarit entre la Seine et l'Escaut jusqu'ici rompue par un goulet d'étranglement de 105 kilomètres interdit aux péniches de 1 000 à 4400 tonnes d'export.

9. Le calibrage de la voie d'eau entre Compiègne (Janville) et Douai-Canbrai (Aubencheul-aubac) va mettre en communication la Seine avec le vaste réseau fluvial du Nord-Pas-de-Calais (canal de Dunkerque) et du Benelux qui fait office de plaque tournante vers l'Europe fluviale germano-danubienne et vers la façade maritime d'accès à la Grande Bretagne et aux destinations lointaines par des sas portuaires d'importance mondiale (Rotterdam, Anvers, Le Havre..).

10. La rationalité du futur canal et son évidente nécessité ne laissent aucun doute sur sa rentabilité dans le temps (6 à 8% à terme); il a donc reçu l'onction des instances européennes qui l'ont inscrit sur la liste des 30 projets du réseau Trans Européen de Transport (RTE-T) éligibles à subvention communautaire en 2007-2013 ; le projet n'a pas soulevé d'opposition de principe pendant la durée de l'enquête publique et vient de passer haut la main l'obstacle de la déclaration d'utilité publique (DUT) signée le 12 septembre 2008 par trois ministres ; tout semble prêt désormais pour une mise en service rapide de l'infrastructure fluviale dans les délais voulus (2015 ?).

11. Cette célérité est de bonne augure pour enchaîner sans tarder l'ultime étape préalable de désignation des opérateurs et partenaire financier privés à sélectionner dans le cadre d'un multi Partenariat Public-Privé .

12. S'agissant du financement l'Ardies observe que le chiffre annoncé de 4 milliards d'euros est des plus raisonnables comparé au coût d'une autoroute semi urbaine; en effet le kilomètre de canal à grand gabarit ressort sauf erreur à 37,4 millions d'euros, soit moins du double qu'un kilomètre de Francilienne-ouest estimé à ce jour à 80 millions d'euros environ!

13. Autre constat, l'intervention de 4 Régions françaises, de 4 pays européens et de la Commission Européenne loin de ralentir l'instruction du projet de canal l'a au contraire accélérée; 5 ans seulement séparent l'évocation en France du projet par le CIADT (2003) de la Déclaration d'Utilité Publique, alors qu'une petite section d'autoroute francilienne qui concerne la liaison de deux Départements n'est toujours pas réalisée, ni assurée d'un financement près de 50 ans après les premières études de faisabilité !

14. Cette distorsion a de multiples explications qui n'excluent pas la persistance d'un acharnement anti routier contraire au développement ordonné de l'espace francilien ; il en résulte un retard cumulé du programme routier régional qui magnifie par contre coup les bienfaits, réels mais subordonnés, du transport fluvial; ce mode traditionnel revient de loin ; en perte de vitesse pendant de longues décennies il pourrait capter 8% du transport de marchandises en 2020 et 12 % en 2050 ; son retour en grâce s'opère sous l'effet conjugué de la querelle climato-énergétique et de l'emprise croissante des contraintes environnementales.

15. Les conférences et négociations mondiales du cycle Kyoto 2 mettent en effet l'accent sur la nécessité de diminuer la consommation de pétrole au profit d'énergies moins coûteuses et surtout moins polluantes; la motricité fluviale est en France l'une d'entre elles, la plus ancienne et la mieux connue, perpétuellement renouvelable, sans complexité technologique ni dangers intrinsèques et surtout canalisable à moindres frais nonobstant d'incalculables investissements recommandés au passage par le Grenelle de l'Environnement.

16. L'Ardies reconnaît bien entendu la réalité des avantages comparatifs de la voie d'eau dans le domaine de la réduction du CO2, du moindre coût de la tonne kilométrique et de la régularité-sécurité-tranquillité des navigations d'eau douce; mais elle déplore que ces avantages soient peu ou prou présentés comme la plus value nette d'un report modal de la route au profit du binôme fleuve + canal ; il est en effet question d'une réduction de 500 000 camions sur les routes en 2020 , ce décamionage pouvant atteindre 2 000 000 d'unités lorsque le canal SNE fonctionnera à plein régime en 2050.

17. Une telle statistique ne peut cependant être admise sans réserve par l'Ardies ; la montée en puissance annoncée du port du Havre (port 2000) et du canal Seine Nord entraînera certes une augmentation des mouvements sur la Seine et une diminution corrélative du trafic routier local ; mais cela ne veut pas dire que la contraction globale du trafic routier sera équivalente au nombre de camions retiré de la circulation par le trafic fluvial ; il sera facile de vérifier que le canal Seine Nord permettra sans doute une stabilisation relative du trafic routier, voire sa diminution marginale, mais certainement pas une substitution modale rigoureusement proportionnelle à l'augmentation prévisionnelle de l'emport fluvial .

18. Le transfert modal du trafic routier vers la voie d'eau n'est absolu que de façon sectorielle ; en l'espèce sur la distance d'approche fluviale des destinations consommatrices car les camions ne transportent pas les marchandises quand elles flottent sur des péniches ; en revanche ils vont réceptionner leurs chargements là où les péniches les déposent, dans les zones logistiques portuaires où convergent les terminaux de conteneurs, les aires de stockage et les connexions multimodales.

19. L'intensification continue des échanges mondiaux augmentera mécaniquement le recours au transport routier pour la desserte des bases multimodales de fret ; le « report modal » espéré ne sera donc au total qu'un déplacement modal; il serait alors plus exact de parler d'optimisation modale par massification et redéploiement des circuits d'approvisionnement-distribution (sur des distances relativement courtes, 600 kms tout au plus); bref, quelque soient les retombées économique-environnementales positives du canal Seine Nord Europe le transport fluvial ne parviendra pas à entamer durablement le transport routier qui aura toujours le premier et le dernier mot .

20. Dans ces conditions la question de l'attractivité des plate-formes multimodales et de leur contribution au développement local se présente en premier lieu comme celle de leur accès routier ; à l'échelle de l'Île-de-France cet impératif se déduit d'un dispositif hiérarchisé qui suppose l'achèvement du réseau structurant de voies rapides au point mort dans l'ouest francilien où s'inscrit pourtant la jonction des voies d'eau en direction du nord et de l'ouest du pays.

21. Cette insuffisance du réseau routier francilien ne peut que compliquer l'intégration territoriale des plates-formes portuaires régionales où, selon l'association Seine Nord Europe, le trafic fluvial de conteneurs devient de plus en plus intense; il sera multiplié par 3 sur le port de Gennevilliers d'ici 2020 alors que dans le même laps de temps les plates-formes de Limay, de Bruyère-sur-Oise, d'Achères et de Triel deviendront « stratégiques » ; des aménagements et extensions de surfaces y sont d'ailleurs prévus ou en cours de réalisation pour faire face à l'intensification du transport fluvial induit par l'entrée en service du canal Seine Nord.

22. Ces perspectives encourageantes à bien des égards ont le mérite de replacer la dynamique des plates-formes dans leur cadre fonctionnel le plus large ; leur importance pour l'emploi local ne doit pas faire oublier qu'elles sont les maillons d'une chaîne logistique aux dimensions de l'Europe du nord ouest.

23. Les entreprises, les sites et les bassins logistiques ont leurs spécificités propres liées à la nature de leurs territoires et à l'ampleur de leurs périmètres ; l'Ardies n'a évidemment pas la capacité d'expertiser la qualité des services, les modalités d'insertion environnementale ou la pertinence des options intermodales de chaque entité; cela est encore plus vrai pour les projets de nouvelles plates formes picardes et nordistes adossées au projet fluvial ; le principe de subsidiarité n'autorise pas l'Ardies à se prononcer sans une connaissance directe de leurs domaines ; l'association peut seulement approuver la décision qui établit la création de relais indispensables (Cambrai-Marquion, Péronne, Nesle, Noyon) au bon fonctionnement d'une connexion nord-sud voulue pour fluidifier les échanges massifs entre deux concentrations logistiques inégalement équipées.

24. Ainsi la mise à gabarit du canal Seine Europe décongestionnera le réseau fluvial de l'Escaut au profit de la vallée de la Seine ; le transfert de charge soulagera le Benelux menacé de thrombose en offrant des opportunités de développement du Nord-Pas-de Calais à l'axe Paris-le Havre ; ce rééquilibrage positif pour toutes les parties explique sans doute leur unanimité ; il ne dispense cependant pas d'anticiper du Havre à Paris de possibles saturations hollando-belges et d'adopter dès maintenant des dispositions de nature à éviter quelques déboires dans l'avenir.

25. Les difficultés prévisibles tiennent aux déficiences constitutives de l'Île-de-France qui forme à elle seule un agrégat de plates-formes intermodales (aéroports, fret ferroviaire, port fluviaux... etc) imparfaitement desservi en infrastructures de transport ; l'intermodalité y est encore top confuse, voire brouillonne ; l'ouverture toutes grandes des écluses du canal Seine Nord Europe en 2015 va aggraver cette situation qui pénalise la liberté de mouvement des entreprises régionales et menace à terme l'activité des acteurs du fret implantés entre la Seine et l'Escaut.

26. Le canal Seine Nord réalisera l'unité du réseau de transport du sous ensemble nord-ouest européen qui compte deux villes monde et 60 millions de consommateurs; la mise en ligne fluviale des centres émetteurs récepteurs les plus actifs du sous continent ne leur permettra pas de s'ignorer ; les difficultés d'accès aux plates-formes franciliennes se répercuteront inmanquablement d'un bout à l'autre du réseau obligeant chaque dispositif régional à s'ajuster en permanence aux contraintes endémiques du réseau multimodal francilien .

27. La solution préventive existe pourtant ; En Ile-de-France l'adaptation aux nouvelles conditions de fret passe par une prise en compte de difficultés inhérentes au gel des investissements routiers maintes fois dénoncé par l'Ardies ; la répartition périphérique des plates formes multimodales, le glissement centrifuge inéluctable de l'habitat, des entreprises et des emplois vers la grande couronne imposent la réhabilitation de la route.

28. Cet objectif inclut en définitive le projet Seine Nord Europe dans le débat sur le Schéma d'aménagement régional francilien ; il apparaît évident que le mode fluvial ne dispute pas à l'ordre routier son rôle prééminent mais qu'il le renforce pour assurer la bonne insertion de la voie d'eau dans l'économie multimodale des transports ; le Canal Seine Nord Europe se fait ainsi l'argument décisif du programme routier structurant de la région Capitale et singulièrement un atout maître en faveur du prolongement de la Francilienne de Mery/Oise à Orgeval.

29. Le système de transport européen ne peut se payer le luxe d'un retard prolongé du réseau routier d'Ile-de-France ; les promoteurs du projet Seine Nord Europe ont développé des arguments convaincants à l'appui de leur projet fluvial mais en négligeant de plaider le dossier routier si indispensable à l'activité des plates-formes portuaires de tous calibres ; l'Ardies espère que l'enquête publique sur le prolongement de la Francilienne leur donnera l'occasion de s'exprimer positivement à cet égard

30. Il serait au demeurant conforme à la tradition que les responsables fluviaux franciliens, héritiers de la confédération des Nautes premiers acteurs du développement parisien, soient aujourd'hui à l'origine d'une réussite économique basée sur la résurrection de la batellerie francilienne ... FLUCTUAT NEC MERGITUR de la Seine à l'Escaut !

Ardies Val d'Oise – 34 rue de Rouen – 95300 Pontoise tel 01 30 75 35 40 fax 01 30 75 35 73

## Port autonome de Paris

Dans un bassin de consommation de plus de 11 millions d'habitants dont le réseau routier est proche de la saturation, le Port Autonome de Paris est l'acteur francilien qui permet le maintien et le développement des logistiques intégrant un maillon fluvial.

Les plates-formes portuaires multimodales et les ports urbains participent à la diminution du nombre de kilomètres-camions en réduisant l'usage de ces derniers aux ultimes kilomètres et contribuent ainsi à la réussite des objectifs fixés dans le cadre du Grenelle de l'Environnement (objectif d'amener le fret non routier à 25% de part modale) et dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (le développement du fret fluvial est considéré comme très prioritaire).

Le Port Autonome de Paris affirme de nouveau et vivement son souhait de voir se réaliser le canal Seine Nord Europe. Le Port Autonome de Paris a d'ores et déjà tenu compte de ce projet dans sa politique de développement des sites portuaires.

Ainsi le Port Autonome de Paris a doublé la capacité du terminal à conteneurs de Gennevilliers et de nouveaux projets de terminaux sont en cours de réalisation ou prévus : Montereau, Evry, Bruyères/Oise, Achères.

Mais la fonction de ces sites ne se limite pas seulement aux conteneurs.

Sur les plates-formes du Port Autonome de Paris transitent des marchandises très diverses en lien avec un très grand nombre de secteurs d'activités : les matériaux de construction, les céréales, les déchets, les produits recyclables, les voitures...

C'est dans cette logique que le Port Autonome de Paris a fait valoir lors des réunions « Plates-formes organisées par l'Association Seine Nord Europe » la nécessité de parler de plates-formes portuaires et non de plates-formes logistiques afin de ne pas oublier leur fonction première : l'accueil du trafic fluvial.

Par ailleurs, nous avons fait part de notre souhait de réfléchir sur le positionnement des plates-formes à la fois dans un environnement local dont l'aire de pertinence reste à définir mais également en prenant en compte la totalité de la liaison Seine Escaut, c'est-à-dire du Havre à Anvers/Rotterdam.

Ces remarques ont été partagées par une majorité des acteurs et il sera nécessaire qu'elles guident les études de marché à venir.

Cette construction logistique doit être un espace de coopération entre les régions.

Ainsi, il est nécessaire de préserver et de faciliter le développement de nouveaux sites portuaires en région Ile-de-France, et permettre aux marchandises d'accéder au plus près des consommateurs par la voie d'eau et le fer.

Concernant les caractéristiques du réseau, il est fondamental que l'ensemble du réseau soit en classe Vb. Ce qui signifie notamment que les accès en amont et en aval de la liaison Seine Nord sur l'Oise au sud et La Lys au Nord doivent être portés à ce gabarit.

Une réflexion sur des espaces dédiés pour les différents types d'activité (vrac, produit liquide, conteneur ...) devra être menée afin que les caractéristiques des plates-formes répondent aux attentes des chargeurs. Il est à souligner que les besoins en termes d'espaces dédiés et d'outils de manutention ne sont pas de même nature en fonction des types de marchandises.

Le caractère multimodal – route, fer, voie d'eau – est important pour garantir l'attractivité des plates-formes. Le fer permet d'offrir une autre possibilité de massification aux chargeurs. De plus, il est fondamental que les plates-formes soient bien desservies par la route puisque la quasi-totalité des flux engendre un pré ou post acheminement routier.

Il est à noter également que la desserte fluviale des ports, permet de réduire la congestion routière aux abords des ports maritimes. En effet, les barges et automoteurs peuvent utiliser les infrastructures dédiés aux bateaux maritimes, pour autant, que soient impérativement réunies les conditions d'accès fluvial et de compétitivité des opérations de manutention.

La compétitivité d'une logistique multimodale intégrant le fluvial par rapport à une logistique routière dépendra de la qualité et du temps de rupture de charge. Aussi une attention particulière devra être portée quant au choix des manutentionnaires (qualité des manutentions, services proposés, stockage des vides, disponibilité horaire ....). D'autres services permettraient également de valoriser les plates-formes : opérations douanières, approvisionnement en carburant, services aux bateliers ...

#### Conclusion

Le Port Autonome de Paris suggère que soient engagées rapidement des études de définition des fonctionnalités des plates-formes sur l'ensemble de la liaison et que soit assurée une actualisation de l'évaluation des flux de marchandises à destination ou au départ de la région Ile-de-France.

## Association pour le développement des ports français

#### Présentation de l'ADPF :

Constituée il y a près d'un siècle l'association pour le développement des ports français regroupe, autour des ports de commerce (dont le syndicat professionnel qui s'est appelé UPACCIM – Union des ports autonomes et des Chambres de commerce et d'industrie maritimes – a pris en 2008 le nom d'Union des ports de France – UPF) l'ensemble des acteurs de la filière maritime et portuaire, chargeurs, armateurs, manutentionnaires, courtiers, remorqueurs, pilotes, ainsi que de nombreuses collectivités territoriales et villes.

La fonction de l'ADPF est double :

- enceinte de rencontres et d'échange d'information sur l'actualité, les problèmes de fond, les perspectives, en liaison avec les décideurs publics en France et en Europe ;
- en certaines circonstances, lieu d'élaboration de positions communes à plusieurs des acteurs de la filière.

#### Rôle de l'ADPF dans la genèse du projet SN.E.

Pendant pratiquement deux décennies, le rôle de l'ADPF (comme celui du CAF, de Provoideau, du Port autonome de Paris) a consisté à faire prendre en considération l'importance de la liaison fluviale à grand gabarit Seine Nord pour le développement des grands ports maritimes de Seine Le Havre et Rouen, pour l'économie normande ainsi que pour l'économie francilienne et le port de Paris.

Il s'agissait de lutter contre ce paradoxe dans l'opinion de nombreux décideurs partagés entre deux argumentaires opposés (et les soutenant parfois simultanément) :

- la voie d'eau n'a pas d'importance pour nos ports maritimes,
  - la liaison Seine Nord profitera à nos concurrents d'Anvers et Rotterdam et nous enlèvera du trafic.
- Il faut reconnaître que c'est seulement dans la période toute récente que cette « myopie hostile » a commencé de faire place à une clairvoyance, d'abord résignée, puis volontariste.

Le Grenelle de l'environnement, la réaffirmation par les pouvoirs publics français et européens de la nécessité et de la volonté de réaliser la liaison SNE, le constat que la voie d'eau est, sur la Seine, comme sur le Rhin, un vecteur qualifié pour le transport de conteneurs, tels sont les éléments, en plus du déploiement persuasif des acteurs précités et de V.N.F. qui ont fini par entraîner la conviction des sceptiques et de la grande majorité des hostiles.

#### Le rôle stratégique des plates-formes, en termes d'aménagement du territoire.

Dans ce revirement, l'idée de lier le projet de canal à une **chaîne de plates-formes** d'activités industrielles, agricoles et logistiques et la décision de faire un tout, canal + 4 plates-formes, dans le projet d'ensemble, ont joué un rôle très important.

D'abord ce « jumelage » a entraîné l'adhésion de plus en plus enthousiaste des collectivités publiques, des organismes consulaires et des milieux professionnels des régions géographiquement concernées - Picardie et Nord-Pas-de-Calais.

Ensuite il a contribué à rassurer les acteurs normands : ils ont compris en effet qu'il ne s'agissait pas principalement de relier le bassin parisien et le Nord de la France avec les ports concurrents du range nord mais d'abord d'amorcer une nouvelle poche de développement mixte, maritime et terrestre, selon un arc Le Havre, Rouen, Paris, Picardie, Lille, Dunkerque...

Il y a donc là, au niveau européen, et non plus seulement français, une grande visée d'aménagement du territoire, la création d'une seconde « banane », dont nous venons d'esquisser la forme, ajoutant à la « banane bleue » Rotterdam, Ruhr, Bâle, Milan, un deuxième fruit du même nom « banane verte » eu égard à la prégnance de l'agriculture et à la volonté d'y réaliser un exemple type de développement durable, particulièrement respectueux de l'environnement.

## Les plates-formes, moyen d'extension de l'hinterland de nos ports maritimes et de renforcement de la multi modalité

Le lien entre nos ports maritimes, y.c. Dunkerque, et les plates-formes est évident du point de vue conceptuel ; encore faut-il qu'il s'exprime concrètement. C'est-à-dire que, pour une part, l'activité qui s'y développera fasse appel à nos ports maritimes à l'importation et à l'exportation.

Il est donc nécessaire d'associer très en amont (ceci a commencé d'être fait) les responsables publics des grands ports maritimes et les opérateurs qui les font vivre à l'élaboration des divers projets.

Nous savons en particulier que la France souffre d'un déficit de bases logistiques par rapport à la Belgique, la Hollande et l'Allemagne : si de nombreux nouveaux investissements de ce type voient le jour ou sont en projet en vallée de Seine et sur les plateaux de l'Eure, ils ne suffisent pas à combler notre retard.

D'autre part, beaucoup de ces nouvelles implantations, souvent le fruit d'opportunités foncières, n'offrent qu'une solution logistique routière.

Le grand avantage des plates-formes de SNE c'est précisément d'être dotées de la tri modalité, desserte fluviale et ferroviaire.

La puissance agricole et agri-industrielle de l'ensemble Picardie-Nord Pas-de-Calais en fait un importateur et un exportateur selon des courants commerciaux dont une part importante relève des échanges maritimes, transcontinentaux et de cabotage, d'où un lien direct avec les « autoroutes de la mer ».

L'opportunité est enfin offerte de conforter nos ports maritimes et tout ensemble un secteur d'activité multirégional dans lequel notre pays se situe dans les premiers rangs, en Europe.

L'appui réciproque que doivent se fournir cette branche de pointe et nos outils portuaires, récemment réformés, est vraiment la chance à saisir de ce projet.

## Comité des armateurs fluviaux

### 1. L'approche générale

Le Comité des Armateurs Fluviaux souhaite rappeler en liminaire que les caractéristiques intrinsèques du mode ne le destinent pas nécessairement à tous les types de trafic. Le transport fluvial correspond à des trafics qui permettent de mobiliser ses atouts résumés ci dessous ;

- Massification puisque l'éventail des unités fluviales européennes s'échelonnent entre 1500 et 5000 T si l'on excepte les bateaux du petit gabarit de 250 T qui restent à ce jour une singularité française. Cette caractéristique qui a longtemps cantonné le transport fluvial aux transports de pondéreux de faible valeur ajoutée lui a permis ces dernières années de prendre des parts de marché pour le transport de conteneurs qui avec la taille des navires est devenu un transport de masse. Elle donne au transport fluvial une vocation toute particulière à s'insérer dans les chaînes de transport issues ou à destination des ports maritimes.
- Distance moyenne de transport significative qui s'échelonne entre 120 km pour les transports intérieurs et 550 km pour les transports internationaux. Cette caractéristique est liée à l'existence des ruptures de charge obligatoires au chargement et au déchargement qu'il faut pouvoir amortir sur des gains engrangés sur la distance de transport d'autant plus important que le transport est long. Cette donnée « destine » le transport fluvial aux transports longs et notamment internationaux qui assurent aujourd'hui 40 % du trafic fluvial.
- Transport fiable qui utilise un réseau « dédié » faiblement utilisé pour une navigation touristique ou de voyageurs, non saturé, desservant généralement le cœur des villes et des ports, sûr, compte tenu d'une réglementation régulièrement actualisée pour la qualité des matériels et des qualifications des personnels ce qui lui donne une vocation particulière aux transports de marchandises dangereuses.

*Ainsi la compétitivité de ce mode de transport en particulier dans les zones soumises à la concurrence des autres modes reste liée à sa capacité à mobiliser cette massification des flux dans des unités de grande capacité standardisées aux normes du réseau à grand gabarit européen, navigant en continu 24 h sur 24.*

### 2. Les acteurs et leurs rôles

#### 2.1 Les coordinations des acteurs territoriaux à l'échelle du canal SNE et à l'échelle de la liaison Seine Escaut

Il n'appartient pas au Comité des Armateurs Fluviaux de se prononcer sur la gouvernance des plates-formes. Il relève néanmoins que pour nombre de trafics le coût final d'acheminement représente près du double du seul coût du transport fluvial puisqu'il faut ajouter à celui-ci le coût des ruptures de charge des manutentions et des transports d'approche.

Il relève également que la nécessité de diminution du coût du transport d'approche – le dernier kilomètre – et donc sur des plates-formes situées le plus près possible des lieux de consommation peut s'avérer contradictoire avec la nécessité de massification des flux qui induit un nombre limité de plates-formes.

La distinction entre plates-formes « industrielles » de production et « logistiques » où s'organise la valeur ajoutée peut permettre de sortir de cette contradiction.

#### 2.2 La communication et la promotion des plates-formes

Ce constat invite sans doute à élargir le périmètre des analyses économiques à la totalité d'un secteur compris entre le confluent avec la Seine au sud et à la région Nord Pas de Calais (Dourges, Lille, Valenciennes) au nord.

### 3. La contribution des plates-formes au développement des territoires

#### 3.1 Les retombées sociales et économiques

Le Comité des Armateurs Fluviaux se félicite du choix du maître d'ouvrage de préconiser le développement simultané des plates-formes multimodales et de la liaison Seine Nord. Il fait remarquer que le corridor Nord Sud considéré, entre le Benelux et la région parisienne, est un des couloirs de trafic les plus importants en Europe et qu'il est heureux que cet axe desservi jusqu'alors par le rail et la route puisse enfin faire valoir les possibilités du transport fluvial jusqu'ici prisonnier d'un réseau au gabarit de 700 T anachronique et largement insuffisant. Il est plus que temps de réaliser cette infrastructure de confortement du troisième mode de transport terrestre.

#### 3.2 Les conditions d'accès aux plates-formes

L'accès des unités fluviales aux quais de manutention est lié à leurs caractéristiques géométriques qui sont rappelées ci-dessous. Elles concernent soit des automoteurs soit des convois poussés industriels composés d'un pousseur et deux barges, soit encore comme c'est de plus en plus souvent le cas sur le Rhin d'automoteurs poussant une barge.

La standardisation de ces unités européennes réside essentiellement dans leur largeur de 11,40 m pour une largeur de cale intérieure de 10,10 m permettant le chargement côte à côte de 4 conteneurs EVP norme ISO de 2,45 m.

Ces barges – ou ces automoteurs spécialisés- peuvent être ballastés jusqu'à 3,5 m de tirant d'eau pour le chargement de trois ou quatre hauteurs de conteneurs. Elles ont une longueur de 75 m de long et permettent ainsi de charger 44 EVP par couche, soit 88 pour 2 hauteurs et 132 EVP pour 3 hauteurs. Le chargement sur 3 hauteurs nécessite une réservation de tirant d'air par les ouvrages de navigation- ou de manutention- de 7,00 m. Ces barges sont ainsi destinées à être intégrées dans un convoi de 2 barges poussées par un pousseur, ou à être poussées par un automoteur de 110 m de long dans un convoi qui atteindra ainsi 185 m de long.

### 4. Les conditions d'attractivité des plates-formes

#### 4.1 La multimodalité

La multimodalité – route, fer, voie d'eau- est une condition sine qua non de l'attractivité des plates-formes. Celles-ci se trouvent implantées au service d'une double problématique géographique d'une part et logistique d'autre part. Géographique en effet puisque ces plates-formes sont appelées à jouer un rôle de concentrateur de flux entre l'économie des territoires et soit les ports maritimes, soit les destinations internationales, et logistique pour permettre l'éclatement des flux depuis un mode massifié fer ou voie d'eau vers un mode de distribution généralement la route.

C'est dire l'importance de la qualité des dessertes routières d'une part puisque –tout commence ou tout finit par un camion- mais aussi des dessertes ferrées qui donnent aux chargeurs le sentiment de ne pas être prisonnier d'un mode de massification, mais qui au cas particulier des plates-formes de Seine nord permet d'envisager la captation de trafic Est Ouest compte tenu de la configuration des différents réseaux.

Par ailleurs dans les ports maritimes l'utilisation de la desserte fluviale permet de s'affranchir des contraintes de la saturation des autres modes de transport terrestres puisque les barges ou automoteurs utilisent les moyens nautiques dédiés aux navires maritimes sans emprunter les voies terrestres, cet aspect permettant de souligner l'importance des accès directs des bateaux fluviaux aux bassins maritimes.

L'organisation de ce rôle de « hub », encore appelé « port sec » vers les ports maritimes et de gestion de la rupture de charge associée le cas échéant à la captation de valeur ajoutée à l'occasion des transbordements, est ainsi au cœur des métiers et de la rentabilité des plates-formes.

Il faut remarquer également le rôle fondamental des plates-formes par rapport à la promotion de la multi modalité puisque la présence de tous les modes de transport terrestres sur un même site les destine à être un outil de mise en concurrence transparente des différents modes.

Par ailleurs l'efficacité et la compétitivité des plates-formes sont également liées à la qualité des entreprises de manutention qui y assurent les ruptures de charge. A cet égard le choix des manutentionnaires sur les Plates-formes multi modales devra être déterminé par la compétitivité des entreprises, la fréquence et le rythme des opérations qu'elles proposent et par le nombre d'heures et de jours où les services restent assurés.

#### 4.2 L'aménagement des plates-formes

L'aménagement des plates-formes du point de vue des armateurs fluviaux est lié à l'existence de zones portuaires publiques ou privées permettant d'assurer dans des conditions optimales les ruptures de charge.

#### 4.3 Les services à développer

La desserte des plates-formes par les armateurs ne nécessitent pas a priori de services spécifiques hormis ceux liés à la manutention des marchandises.

Il faut néanmoins penser à la gestion des déchets issus des opérations de manutention tels que les résidus de fonds de cale ou les débris de matériels de conditionnement et d'arrimage. Il faut relever à cet égard que le caractère de voie à grand gabarit international mettra la liaison Seine Nord sous le coup de l'application de la convention relative à la collecte au dépôt et à la réception des déchets survenus en navigation intérieure qu'il s'agisse des déchets huileux et gras ou des déchets provenant de l'exploitation des bâtiments ou des autres déchets tels que eaux usées, boues de curage, slops ...L'interdiction est faite aux exploitants de rejeter ces déchets mais les obligent à les délivrer dans des stations gérées par les gestionnaires de réseau agréés.

Les autres services attendus sur les plates-formes tiennent aux conditions d'organisation des opérations de passage en douane des marchandises destinées à la grande exportation et qui dans des conditions spécifiques et agréées peuvent être organisées dans des entrepôts habilités sur les plates-formes.

D'autres services complémentaires sont à prévoir sur ces plates-formes et l'on peut citer :

- L'approvisionnement en carburant qu'il s'agisse des transporteurs fluviaux ou routiers
- Des installations de maintenance ou de petit entretien des matériels fluviaux, routiers, ferrés ou des unités de transport intermodales, en renvoyant sur des sites spécialisés type chantiers fluviaux les interventions plus lourdes.
- Des installations de débarquement des véhicules automobiles embarquées des transporteurs fluviaux artisans.
- Des installations d'accueil et de confort, restaurants, douches, hôtellerie destinées aux transporteurs routiers desservant les plates-formes et qui maintiennent leurs services pendant les week ends.

### 5. Le marché potentiel

#### 5.1 Les potentiels d'activité des plates-formes et leur périmètre d'influence

Les plates-formes sont un élément de structuration des trafics qui se développeront sur la liaison Seine nord et qui participeront via le péage à son amortissement financier. Longtemps assimilé à une liaison de transit, le projet SNE a permis de mettre en évidence son impact sur des trafics liés à l'économie des territoires traversés: agro alimentaire, filière des bio carburants, logistique.

Le développement récent des nouvelles filières de transport fluvial doit également inciter les opérateurs de plates-formes à considérer la filière des déchets avec une attention particulière, dans la mesure où les perspectives d'industrialisation de leur traitement permettent de valoriser les atouts du transport fluvial de massification et de faible coût de transport.

Le Comité des armateurs Fluviaux souhaite néanmoins attirer l'attention sur les conditions de gestion de la rareté des surfaces en bord à voie d'eau et sur l'enjeu qui consiste à en réserver l'usage aux utilisateurs du mode fluvial. L'expérience prouve que les aménageurs qui n'ont pas nécessairement les moyens de supporter le poids de la charge foncière correspondante, sont généralement pressés de rentabiliser leurs investissements en laissant occuper ces zones par les premiers demandeurs, sans pouvoir attendre des installations plus conformes à la destination des sites. Les équilibres financiers sont en effet davantage sécurisés par les conditions de redevances domaniales que par les droits de port assis sur les trafics ce qui peut inciter les gestionnaires de zones à accélérer le remplissage des zones au détriment de leur utilisation fluviale. Les aménageurs des plates-formes devront être incités soit par des moyens de soutien volontaire soit coercitifs à imaginer des dispositions de réservation des espaces correspondants aux utilisateurs de la voie d'eau qui seront invités à s'engager sur des trafics correspondants à la qualité des surfaces occupées. A cet égard les mesures de protection de la destination fluviale de ces terrains qui du point de vue du CAF sont impératives, pourront s'inspirer des pratiques en vigueur dans les ports de Paris, Lille ou Bruxelles.

A tout le moins il sera nécessaire de réserver au droit de chaque zone une possibilité de réservation d'un port public.

Le Comité des Armateurs Fluviaux souhaite enfin attirer l'attention sur l'importance de la qualité du lien fluvial qui relie les plates-formes intérieures et les ports maritimes.

Plus encore que sur le réseau actuel, où les trafics en provenance ou à destination des ports maritimes représente plus de 45 % des TK totales, le trafic sur la liaison Seine Escaut sera un trafic combiné mer fleuve. Il convient donc de s'assurer de la meilleure productivité possible du réseau fluvial qui met ces pôles en correspondance pour mobiliser au mieux les capacités de massification du transport fluvial.

Cette exigence doit être prise en compte tant pour les trafics de vrac traditionnels qui nécessitent le plus grand tirant d'eau possible, que pour les transports de conteneurs qui profitent de ce tirant d'eau pour ballaster et assurer ainsi le passage sous une hauteur libre de 7 m.

Ainsi la continuité des itinéraires d'accès aux plates-formes doit être assurée sur la base des éléments de normalisation européens dits de la classe Vb.

Cette analyse vaut pour les accès amont et aval de la liaison Seine Nord sur l'Oise au Sud et la Lys au Nord. Il recommande ainsi que les gabarits correspondants soient mis en cohérence le plus rapidement possible et en commençant par le Sud et l'Oise.

## 5.2 La connaissance des besoins des acteurs privés

Les besoins des acteurs privés sur les plates-formes sont bien entendu liés à la nature de leurs activités. Le CAF fait à cet égard remarquer l'importance de réserver des espaces spécifiques pour tous types d'activité, vracs sec, marchandises liquides et dangereuses, conteneurs.

Les espaces à réserver ou les moyens de manutention pour chacune de ces activités ne sont pas de même nature. Plus encore que les équipements, les caractéristiques des opérateurs sont différentes, les uns étant liés aux filières de production qui doivent gérer des capacités de stockage, les autres à la filière de traitement des déchets, les autres encore aux enjeux logistiques de gestion de flux sur des lignes régulières. Ces derniers sont d'ailleurs de plus en plus des opérateurs intégrés autour de la filière maritime, qui veillent à optimiser les approvisionnements et la distribution de leurs flux de conteneurs maritimes.

Il faut à cet égard souligner, et le CAF souhaite le faire avec force, l'importance de la neutralité des gestionnaires de plates-formes vis-à-vis de deux écueils liés aux risques de partialité modale d'une part ou portuaire d'autre part. Il conviendra à cet égard que ces gestionnaires soient garantis contre les investisseurs liés soit à un mode de transport exclusif, soit qui seraient en situation de capturer les trafics au profit d'opérateurs de terminaux maritimes également exclusifs.

Il est légitime de penser enfin qu'une nouvelle catégorie d'opérateurs pourrait à court terme s'intéresser aux plates-formes multimodales. Il s'agit des acteurs des chaînes de transport par caisses mobiles ou UTI dont les caractéristiques sont optimisées pour le transport de palettes. Il se trouve que ces dernières utilisées notamment dans le secteur de la grande distribution ne sont pas compatibles avec les conteneurs maritimes EVP aux normes ISO et ne sont pas gerbables.

Ainsi la grande majorité de ces trafics ne concerne pas aujourd'hui la voie d'eau mais des études sont en cours visant à adapter de nouvelles unités de transports intermodal, UTI, à la double exigence du respect des caractéristiques des palettes européennes et des bateaux de navigation intérieure. La gestion de ces UTI terrestres ou maritimes impose enfin que les plates-formes supportent le gerbage de ces unités de chargement pleines, sur 4 hauteurs.

A large, light blue, stylized number '3' with a decorative flourish at the top and bottom, serving as a background for the title.

# Contributions “Tourisme”

Jean-Marie VANLERENBERGHE  
sénateur-maire d'Arras et  
Président de la Communauté urbaine d'Arras

lire page 22

Conseil général du Pas-de-Calais

lire page 27

Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral  
Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque  
Grand Port maritime de Dunkerque

lire page 39

## Communauté de communes de l'Ouest Cambrésis

### Présentation de la Communauté de Communes de l'Ouest Cambrésis

La Communauté de Communes de l'Ouest Cambrésis (CCOC) est située au nord de Cambrai. Elle est constituée de 10 communes : Abancourt, Aubencheul au Bac, Bantigny, Blécourt, Cuvillers, Fressies, Haynecourt, Hem-Lenglet, Sancourt, Tilloy lez Cambrai. Son territoire a une superficie de 42 km<sup>2</sup>. Elle compte environ 4500 habitants.

La Communauté de Communes de l'Ouest Cambrésis développe des projets dans les champs de compétence suivants :

- Développement économique :
  - création d'une zone d'activités artisanale et commerciale « le riot des saules » à Tilloy lez Cambrai
  - projet de création à venir d'une zone d'activités artisanale et commerciale à Tilloy lez Cambrai en prolongement de la zone « le riot des saules »
  - mise en place de la zone d'activités industrielles « Actipôle de l'A2 » en collaboration avec la communauté d'agglomération de Cambrai sur les communes de Tilloy lez Cambrai, Sancourt, Saily lez Cambrai et Raillencourt
  - projet de création d'une zone commerciale et artisanale à Aubencheul au Bac
- Aménagement de l'espace :
  - création, aménagement et entretien de Zones d'Activités Concertées et de lotissements à vocation économique
  - élaboration, approbation, suivi et révision du SCOT et des schémas de secteur ; dans ce cadre la CCOC adhère au Syndicat Mixte du SCOT du Cambrésis.
  - projet de création d'un espace de loisirs sur les communes de Blécourt, Bantigny, Cuvillers
- Protection et mise en valeur de l'environnement
  - collecte et traitement des ordures ménagères
  - prestation de service relative à la gestion du contrat Eco-Emballages au profit de la Communauté de Communes Sensescaut
  - gestion courante de la déchetterie de Blécourt
  - valorisation des entrées d'agglomération
  - entretien et embellissement des espaces verts hors agglomération
  - entretien et embellissement des zones humides de Aubencheul au Bac, Fressies, Hem Lenglet

- Action sociale :
  - suivi des populations en difficultés
  - prestation de service pour la coordination et la mise en place du service de maintien à domicile des personnes âgées, effectué par la Communauté de communes Sensescaut
  - portage de repas à domicile en projet

■ Préfinancement gaz

■ Politique culturelle et sportive

Le Président de la Communauté de Communes de l'Ouest Cambrésis est M. Yves MARECAILLE, maire de Bantigny.

### Problématiques

De nombreux aspects de la voie d'eau et des canaux, nombreux sur le territoire, ne sont pas mis en valeur : canal de la Sensée et canal de l'Escaut. Les collectivités n'ont pas su pour l'instant en tirer profit.

En effet, le territoire est ainsi riche :

- D'histoire locale liée directement à celle des canaux et du transport par voie d'eau avec notamment l'évolution de l'utilisation de la voie d'eau
- D'histoire locale liée indirectement à la voie d'eau
- D'histoire locale non liée à la voie d'eau
- De milieux qui ont été modifiés et influencés par les constructions successives des canaux

### Attentes et objectifs

Par la construction du canal Seine Nord Europe, les attentes passent :

- Par la valorisation de l'histoire locale liée ou non aux canaux
- Par la valorisation des milieux liés aux canaux
- Par le développement du tourisme fluvial
- Par le développement du tourisme de loisirs

### Projets ou actions de développement à étudier

- Mise en valeur de l'histoire du transport fluvial de la région et des modes de transports fluviaux de la Sensée
- Création d'un pôle sur l'histoire de la création des canaux sur le territoire, sur l'évolution des modes de conception des différents canaux existants sur le territoire.
- Création d'un espace de détente et de loisirs en bordure du futur canal à Aubencheul-au-Bac
- Création d'un musée vivant de la batellerie
- Création de chemins de randonnées reliant les chemins de randonnées du territoire permettant ainsi à chaque commune de rejoindre le futur canal

### Organisation

**La Communauté de communes de l'Ouest Cambrésis étant concernée directement par le projet du canal Seine Nord Europe, les élus veulent être partie prenante des discussions, négociations et prises de décisions concernant le développement de projets touristiques.**

Le Président  
Yves MARECAILLE

# Chambre régionale et Chambres départementales d'agriculture Nord/Pas-de-Calais

En Nord-Pas-de-Calais, le groupe Chambres d'Agriculture est composé des deux Chambres départementales et de la Chambre Régionale d'Agriculture.

Organisme consulaire, la Chambre d'Agriculture est un établissement public professionnel dont l'activité et le fonctionnement sont définis par le Code Rural. La loi a confié aux Chambres d'Agriculture une mission de représentation des intérêts agricoles : elles sont l'interlocuteur des collectivités et pouvoirs publics et se prononcent sur les questions relatives à l'activité agricole et à la valorisation des territoires. Elles ont également une mission d'intervention. Les Chambres d'Agriculture viennent en appui aux agriculteurs et à leurs partenaires :

- en les accompagnant dans l'exercice de leur profession ;
- en anticipant les évolutions économiques, sociales et environnementales ;
- en tant que force de proposition pour initier ou coordonner des projets de développement ;
- en faisant valoir et reconnaître la place de l'agriculture sur les territoires.

Désignés au suffrage universel tous les six ans, les élus représentent toute l'agriculture dans la diversité de ses métiers et de ses idées. Lors des sessions, l'Assemblée des élus prend position sur les questions d'actualité, les projets de la profession, les orientations de la Chambre d'Agriculture et vote le budget. Les membres de la Chambre Régionale d'Agriculture sont issus des chambres départementales.

Au sein du Groupe Chambre d'Agriculture, différents services permettent d'accompagner les agriculteurs. Leur organisation est différente d'une structure départementale à l'autre mais les thématiques traitées sont principalement les suivantes : productions animales et végétales, aménagement et juridique, environnement, développement local, diversification... Certains services ont une compétence régionale : service économique, agriculture biologique, production ovine et porcine, Pôle légumes, Comité de Promotion. D'ici 2011, les Services des chambres départementales du Nord et du Pas-de-Calais vont se structurer dans le cadre d'une gestion régionale

## Une agriculture performante et bien ancrée sur le territoire

La réalisation du Canal Seine Nord concerne essentiellement les secteurs du Cambrésis et de l'Artois. Ce sont des territoires ruraux qui s'articulent autour de pôles urbains (Communauté Urbaine d'Arras et Communauté d'Agglomération de Cambrai) où l'agriculture est prédominante (elle valorise 75 % du territoire de l'Artois, et 80 % du Cambrésis et compte environ 2000 agriculteurs). Situés dans le prolongement du plateau picard, les sols de ces régions agricoles ont un haut potentiel agronomique qui permet le développement des principales productions végétales agricoles du Nord de la France : céréales, pommes de terre, betteraves sucrières, endives et légumes de plein champ. L'économie locale s'est structurée autour de l'agriculture avec en aval, un large tissu d'industries agro-alimentaires. En amont, l'impact social généré par le bassin d'emploi (notamment la production endivière) est important.

## Les problématiques

La contribution de la chambre Régionale d'agriculture au livre blanc "tourisme" n'interfère pas avec les protocoles établis entre VNF et la Profession Agricole, même si certaines dispositions traitent de la restructuration des entreprises agricoles. Toutefois, il nous paraît important de souligner le fait que la réalisation de cet ouvrage engendrera des conséquences sur l'activité agricole : emprise foncière sur 800 ha, déstructuration du parcellaire et des circuits de collecte, allongement de parcours, occupation temporaire, valorisation des délaissés.

Les agriculteurs du territoire seront donc amenés à explorer de nouvelles pistes de développement pour maintenir la viabilité de leur exploitation et contribuer au développement touristique du canal Seine Nord.

## Les pistes d'actions

Dans le cadre des démarches de territoire, le monde agricole s'investit déjà dans les orientations stratégiques du développement du territoire à travers différents outils : chartes et programmes d'actions des Pays, Plan Local de Développement Economique, SCOT, projet LEADER (Liaison Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale) et dans la déclinaison de leurs actions partenariales. En ce qui concerne le tourisme, l'agriculture aura un rôle prépondérant à jouer afin de contribuer à l'attractivité du territoire et au développement économique de ses entreprises.

Parmi les réflexions menées par les agriculteurs locaux pour favoriser le tourisme rural, quatre orientations se dégagent :

### 1/ Augmenter la capacité d'accueil touristique

De manière générale, la totalité des besoins en terme d'accueil à la ferme n'est pas couverte. Il serait donc intéressant pour la clientèle touristique de court séjour d'augmenter le nombre d'hébergements (chambres d'hôtes, gîtes ruraux), de campings à la ferme, d'aires de camping-cars et de fermes auberges. D'autres activités d'accueil pourraient être également valorisées : fermes pédagogiques, goûters et vacances à la ferme, anniversaires à la ferme. De nouvelles formules sont également à envisager : week-ends découverte et développement du tourisme d'affaire avec, par exemple, la location de salles de séminaires.

### 2/ Promouvoir les produits locaux

Actuellement, le nombre d'agriculteurs engagés dans des démarches de diversification telles que la vente directe de produits à la ferme est faible car le territoire et les habitudes de consommation de ses habitants s'y prêtent peu. La réalisation du Canal Seine Nord pourrait permettre d'engager une réflexion sur de nouveaux créneaux de diversification : points de vente collectifs, magasins ambulants de produits locaux, marchés de Pays, création d'assiettes de Pays et de paniers gourmands ; organisation d'événements autour des produits : ateliers culinaires, temps de dégustation, repas du terroir, étapes gastronomiques dans le cadre de circuits courts, valorisation des produits dans les foires agricoles locales et poursuite des opérations de sensibilisation menées à l'échelle nationale telles que la semaine du goût.

### 3/ Associer l'agriculture aux "produits touristiques" des territoires

Les offices de tourisme et syndicats d'initiative élaborent de nombreux concepts pour étoffer le nombre d'activités touristiques sur le Cambrésis et l'Artois. Ils s'intéressent de plus en plus au tourisme vert et souhaitent mettre en œuvre des actions novatrices valorisant la ruralité.

Les axes de travail pourraient être les suivants :

- **Organisation de circuits thématiques autour du patrimoine rural** (valorisant l'architecture des bâtiments agricoles et le paysage) ; du tourisme de mémoire, du patrimoine industriel, de la gastronomie et des énergies renouvelables.

- **Découverte pédagogique et ludique de l'agriculture dans les circuits de randonnée** (pédestre, cyclotouristique, équestre...) : signalétique adaptée dans les sentiers d'interprétation (lecture du paysage et découverte des productions agricoles), utilisation des bâtiments agricoles comme points relais d'information, valorisation des activités d'accueil et de diversification (pique-nique, goûter à la ferme, location de vélos...). Les agriculteurs pourraient également participer à l'aménagement et à l'entretien des voies vertes et des cheminements doux.

■ **Animation "agri-culturelle" dans les exploitations agricoles** : expositions, contes dans les fermes en lien avec les associations culturelles des territoires... Par exemple, les résultats des fouilles archéologiques liées aux travaux du Canal Seine Nord pourraient être valorisées à l'occasion d'expositions grand public dans les granges.

#### 4/ Prendre en compte la présence du personnel des entreprises chargées des travaux

Durant la phase « amont », c'est-à-dire pendant les quelques années que dureront les travaux d'implantation de l'ouvrage, c'est toute une population d'ouvriers, de techniciens et d'ingénieurs qui va être amenée à séjourner dans la région.

Il sera important de considérer cette population (familles incluses) comme une clientèle potentielle. D'une part dans une approche d'hébergement (court et moyen séjour) et d'autre part en ce qui concerne l'offre touristique et de loisir sur le territoire.

Cette prise en compte est transversale aux 3 points précédents.

Toutes ces propositions nécessiteront :

■ **L'implication** de l'ensemble des réseaux professionnels agricoles dans leurs différentes spécialités : Bienvenue à la Ferme, Associations Le Savoir Vert, Campagnes Vivantes, Association Régionale des Vendeurs Directs... ;

■ L'élaboration d'études sur les **potentialités** d'accueil du territoire et sur l'utilisation des bâtiments agricoles vacants ;

■ La **fédération** des partenaires pour réaliser des produits touristiques attractifs ;

■ La concertation réunissant l'ensemble des acteurs locaux pour contribuer au développement touristique des territoires ;

■ La **prise en compte** du contexte économique local et environnemental afin de régler les nuisances inhérentes au territoire pour favoriser une véritable ambiance touristique. Un accompagnement devra être envisagé pour mettre en place des solutions adaptées et concertées.

Si l'arrivée d'un ouvrage d'une telle ampleur suscite des interrogations légitimes et des bouleversements non négligeables dans la gestion des exploitations agricoles, l'agriculture ne peut être absente de toutes les initiatives contribuant au développement de l'activité économique et touristique locale. Aussi, sera-t-elle force de propositions.

## Office de tourisme du seuil de l'Artois

### Equipement : Halte nautique prévue à Hermies

Dans le budget initial des travaux du canal Seine nord est prévu 1% du budget global à l'environnement touristique. Il revient donc aux acteurs de définir aux mieux leurs attentes dans le domaine d'aménagement des haltes nautiques et des berges. Le canal sera le point de départ de la découverte de l'Artois.

Les travaux de ce nouvel équipement fluvial doivent également contribuer au développement économique et le canal donnera une nouvelle image au territoire.

Pour cela, il est nécessaire de fédérer les acteurs de tous les territoires traversés pour une destination commune et une image commune : « le canal Seine nord Europe ». Une aide technique pourrait être proposée aux territoires par le biais du CRT.

### Les axes de développement et actions :

#### Temporaires :

Le chantier du futur canal et ses ouvrages d'art seront spectaculaires et devraient attirer de nombreux visiteurs du nord de la France et de région parisienne. Notre territoire compte une écluse avec chute d'eau de 22 m à Havrincourt. Nous aimerions que le chantier soit accessible à une distance de sécurité pour les visiteurs. Des visites pourraient être organisées depuis le début des travaux jusqu'à la mise en service de façon périodique.

De plus des panneaux d'interprétations pourraient être installés pour expliquer l'évolution entre l'ancien canal et le nouveau canal.

Quel sera le devenir des fouilles trouvées lors du creusement ? Nous souhaiterions valoriser ces objets trouvés dans un lieu d'exposition temporaire.

#### Permanents :

■ Développement des sports de pleine nature, sentiers pédestres et cyclotouristes.

La terre qui sera dégagée au moment du creusement du canal pourrait être utilisée à des fins de loisir en aménagement de terrain de VTT ou quad ? Ou proposer un jardin paysager ?

Il est important comme il a déjà été souligné lors des séminaires de relier les itinéraires de VTT et de randonnées pédestres le long du canal en passant outre les frontières départementales.

■ Le nouveau canal sera l'occasion pour l'Office de Tourisme de développer des produits touristiques à destination des groupes aussi bien pour la visite des travaux en associant une visite de ferme ou autour de la mémoire de guerre. Pourra-t-on proposer aux visiteurs individuels un produit clé en main associant une navigation sur le canal avec un bateau sans permis et des visites ?

#### Communication :

Un label commun doit être créé avec la publication de brochures communes. Le support du GPS est de plus en plus utilisé par les touristes.

Les données de chaque territoire seront mutualisées par un organe commun.

Une étude de faisabilité doit au préalable être réalisée afin d'installer un **point d'information touristique** au niveau de la halte nautique. Ce point doit-il être une permanence de l'Office de tourisme ou un simple panneau indiquant l'essentiel des informations d'hébergement et de visites ? Cette halte pourrait également être une vitrine du terroir du territoire avec point de vente pour les plaisanciers et bateaux de croisière, voire une aire de carénage.

**La problématique de l'hébergement** est soulevée sur notre territoire. Nous sommes actuellement en déficit de chambres sur le territoire traversé par le canal au niveau d'Hermies.

Inventaire sur la communauté de Communes de Bertincourt : Chambres d'hôtes à Beugny, gîte de groupe à Léchelle, gîte à Havrincourt et Beugny.

La question de l'affluence des visiteurs et du logement des ouvriers dans un premier temps soulève des inquiétudes chez les hébergeurs. Quel sera la solution choisie par VNF pour loger ses ouvriers ? Structures durables ou le système de plus en plus répandu des containers ?

L'accueil d'un bateau-hôtel ainsi qu'un restaurant-hôtel pourrait dynamiser et apporter un moyen d'hébergement ludique sur le territoire.

Pour mener à bien ce grand projet, il est nécessaire d'associer en amont les associations territoire au développement de ce projet. De plus, l'objectif de l'Office de Tourisme est d'amener le touriste de passage en touriste de séjour.

Dominique DELEPLACE  
Président de l'O.T Seuil de l'Artois  
Bapaume-Bertincourt

## Association MNLE (Mouvement national de lutte pour l'environnement) Sensée-Scarpe / Artois-Douaisis

Présentation de l'association MNLE (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement) Sensée-Scarpe / Artois-Douaisis

Association agissant pour que tous les Hommes puissent s'épanouir en harmonie avec leur environnement dans le bassin versant de la vallée de la Sensée, de la Scarpe, de l'Artois et du Douaisis. Elle a pour but de mener toute action visant à défendre l'Environnement.

Les principales thématiques d'action de notre association sont :

- la protection de la ressource en eau
- la protection des milieux naturels par leur connaissance
- la lutte contre le réchauffement climatique par les économies d'énergie, la promotion des éco-matériaux et des énergies renouvelables
- la réduction des déchets à la source.

Ainsi, le MNLE met en oeuvre différentes actions de communication pour sensibiliser sur ces sujets : des conférences-débats pour le grand public et les professionnels, des animations à destination des jeunes et/ou des adultes sur les milieux naturels, la biodiversité ou encore les déchets d'emballages, et d'autres actions de sensibilisation telles que la participation à des événements locaux. L'association s'implique également dans les différentes commissions et comités existant sur le territoire afin d'apporter un point de vue environnemental aux décisions prises et travaux menés.

Siège social : 17 rue Fily – 59151 ARLEUX - Tel : 03.27.89.53.06

Bureau : 1 place du bicentenaire – 62860 ECOURT-SAINT-QUENTIN – Tel/fax : 03.21.73.23.50 - site

Internet : [www.mnle-sensee.fr](http://www.mnle-sensee.fr) - Email : [contact@mnle-sensee.fr](mailto:contact@mnle-sensee.fr)

Nom du président : M. Gustave HERBO

### Problématiques

Elles sont variées, liées au passé économique des territoires qui peuvent être drainés par la future liaison. Le Nord du territoire a un riche passé industriel avec souvent une population peu qualifiée en partie reconvertie dans l'industrie automobile. Le Cambrésis est encore en partie concerné par la fin des industries textiles. L'Ouest et le Sud sont surtout victimes de l'évolution des techniques agricoles laissant sur place une population courageuse mais sans travail.

### Attentes et objectifs

Il est important de savoir rapidement le devenir du canal SNE et de celui St Quentin sachant que ces canaux ne pourront recevoir « les paquebots fluviaux » mais peuvent permettre des boucles pour des unités plus petites ou de plaisance. Il est utile de savoir si une liaison sera possible avec la Somme. Quelle sera la place sur le canal SNE pour la navigation de plaisance (familiale) et comment ces petites embarcations pourront emprunter les écluses ? Nous ne pensons pas que des éclusées se fassent pour 1 ou 2 petites embarcations à cause des coûts énergétiques et hydrauliques engendrés. La liaison SNE ne peut être assimilée au Rhin, au Rhône ni même à la Seine. Comment la batellerie voit-elle la cohabitation grosses barges et petites embarcations ? Le développement touristique doit se décliner en différentes étapes : avant, pendant et après les travaux.

La réalisation d'une revue SNE à parution trimestrielle ou semestrielle telle que celle réalisée pour le viaduc de Millau permettrait de mieux communiquer sur le projet.

Le développement touristique doit également avoir pour but (avant, pendant et peut-être après les travaux) de faire découvrir et aimer les régions concernées par les futurs nouveaux résidents (pour les entreprises qui s'installent sur les PFM). Le MNLE pourrait s'en charger.

Enfin il faut agir pour que les populations locales s'emparent de ces projets de développement touristique.

**Projets ou actions de développement**

La réalisation de véloroute peut être intéressante mais il faudra une remise en état des berges du canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes et un entretien régulier, le fermer aux 4x4 et autres engins motorisés. Après Valenciennes, cela permettrait la liaison entre la Belgique et le bassin parisien. Mais il semble difficile d'utiliser le canal SNE comme trame verte et bleue sauf si l'emprise est élargie ou que la véloroute ne se fait que sur une des berges.

Il faudra également faire des zones de jonction avec les nombreux chemins de randonnées.

Il sera également intéressant de multiplier les zones d'expansion de crue qui pourraient ainsi servir de frayères, de zones d'épuration de l'eau et de réalimentation des nappes.

Le tourisme peut être un facteur économique important mais il faut pour cela pouvoir retenir les touristes plusieurs jours et surtout les héberger. Les paquebots sont pour cela intéressants. Mais accepteront-ils des arrêts de 1 ou 2 journées en des endroits précis avec des possibilités de visites variées au départ d'un même point ? Visites environnementales : faune et flore de la vallée de la Sensée, de la Scarpe et de l'Escaut, et de la haute Somme ; historiques et architecturales : Amiens, Arras, Cambrai, Douai, la chaîne des terrils ; industrielles : musée de la mine (Lewarde), le Familistère Godin à Guise ; culturelles : les musées de Lille, Douai, Cambrai, Arras, Valenciennes, le musée Matisse à Le Cateau-Cambrésis et bientôt le Louvre à Lens ; sur la mémoire (Péronne, Vermand) et de nombreux petits musées sur la guerre 14-18 mais ayant besoin de financements ; l'agriculture : silo d'Arleux, matériel agricole de 1800 à 2000 à Inchy mais seul ne peut mettre en valeur tous ces objets ; base d'Aubigny-au-Bac et Brunémont.

Il faudra prévoir un accès facile pour les transports en commun du débarcadère ou peut-être imaginer que les paquebots fluviaux prennent et déposent des passagers à différents endroits.

Pour les camping-cars, il est peut-être possible d'aménager à Marquion ou à Cambrai un site pour se réapprovisionner et une aire de stationnement, à proximité des autoroutes du Nord Europe sur l'axe ouest-est. Ceci pourrait drainer des touristes sur le territoire. Une deuxième aire de stationnement serait également utile à Longueuil.

Le problème de nos territoires concernant l'hôtellerie et les restaurations réside dans le fait qu'il y a trop de freins à l'installation de nouvelles structures, que le financement est très difficile et la rentabilité trop faible auxquels s'ajoute l'opposition de ceux déjà installés. Les chambres d'hôtes sont souvent soumises à un labyrinthe administratif avant de pouvoir être opérationnelles. Les campings bien que nombreux sont souvent occupés à l'année, ce qui laisse peu de places pour les clients de passage.

Il faudrait que les berges et siphons le long du canal SNE et du canal Dunkerque Valenciennes puissent être aussi mis en valeur.

Sur le Douaisis, l'Artois et le Cambrésis notre association est prête à s'investir pour faire découvrir la faune, la flore, la culture et l'histoire des territoires (notamment historique des canaux dans notre secteur de Napoléon à nos jours). Une remise en état de certains milieux sera nécessaire pour préserver et restaurer la trame verte et bleue. Nous avons de nombreux relais avec l'hôtellerie de plein air et les privés ayant des chambres d'hôte.

## Agglomération de la région de Compiègne, Syndicat mixte plate-forme Paris-Oise, Association du Pays compiégnais

**I. Le tourisme : levier de développement du Compiégnois****Les richesses touristiques du Compiégnois**

Bordée par l'Oise et par un massif domanial de renommée nationale, la Ville de Compiègne rayonne sur une agglomération composée de 15 communes, représentant 72.000 habitants. Pôle universitaire de premier plan au niveau régional, l'agglomération bénéficie d'une attractivité économique importante, expliquée par sa situation géographique (croisement de la RN 31, axe Reims-Rouen, et de l'A1, Paris-Lille).

A l'échelle locale, Compiègne fait partie du « Pays Compiégnois », qui comporte 61 communes (115.000 habitants), s'étirant du clermontois jusqu'à la frontière axonnaise, et dont elle est le centre naturel.

Le Compiégnois dispose d'atouts et de richesses importantes, qui lui permettent aujourd'hui de parier sur un développement touristique dynamique.

Ces richesses se présentent sous différentes formes :

- Le patrimoine culturel :

Le beffroi de l'Hôtel de Ville, joyau de l'art gothique,

Le Château de Compiègne, dernier des Châteaux royaux, qui fut la résidence de Napoléon I<sup>er</sup> et Napoléon III (et ses musées),

Le musée de la Figurine Historique, qui réunit plus de 100.000 figurines militaires ou civiles,

Le musée Antoine Vivenel qui abrite une magnifique collection d'art et d'archéologie,

Le château de Pierrefonds, reconstruit par Viollet le Duc pour Napoléon III.

- Le patrimoine de mémoire :

Le Mémorial de l'Internement et de la Déportation – Camp de Royallieu, camp de transit pendant la seconde guerre mondiale.

La Clairière de l'Armistice où fut signé l'Armistice le 11 novembre 1918.

- Le patrimoine religieux :

De nombreuses églises, abbatiales et prieurés.

- Le patrimoine naturel :

Les forêts de Compiègne et de Laigue couvrent 20.000 hectares, et proposent une trentaine de sentiers balisés et cinquante kilomètres de pistes cyclables.

- Les activités sportives et de loisirs :

Randonnées pédestres, équestres, cyclotouristes, courses à l'Hippodrome, concours hippiques internationaux, compétitions sportives (terrain du grand parc).

Un important réseau de pistes cyclables en constant développement, relié aux intercommunalités voisines.

**La mise en place d'une politique touristique globale et concertée**

La richesse de ses atouts fait du Pays Compiégnois une plate-forme incontournable à partir de laquelle se déclinent de multiples possibilités de développement touristique.

C'est de ce constat qu'a émergé l'idée d'adopter un Schéma de Développement Touristique. Document de référence, il intervient sur l'ensemble du Pays Compiégnois, et propose une stratégie d'ensemble, afin de valoriser le potentiel touristique.

Cette stratégie est structurée autour de 3 axes majeurs :

- 1) La mise en place d'une gouvernance, chargée de définir et mettre en œuvre la politique touristique,
- 2) Le développement qualitatif et quantitatif de l'offre d'hébergements,
- 3) Le développement d'une offre culturelle et touristique pertinente et attractive : tourisme d'affaires, tourisme patrimonial, de mémoire, historique, tourisme équestre, tourisme fluvial.

## II. La valorisation du tourisme fluvial et ses déclinaisons

Le tourisme fluvial s'inscrit ainsi dans la stratégie globale du Pays Compiégnois.

La mise à grand gabarit du Canal Seine-Nord-Europe constitue une formidable opportunité de promotion économique et touristique du Compiégnois. Le support « eau » permettra le développement de produits touristiques, en favorisant un lien avec le « terrestre ».

### A/ L'aménagement et la restructuration des ports de plaisance et des haltes fluviales

Le développement des ports de plaisance intègre l'économie des territoires. Ce sont des outils qui permettent de valoriser les régions économiquement et touristiquement.

Le tourisme de plaisance est en pleine expansion (source subdivision VNF Venette : 953 bateaux de plaisance ont franchi l'écluse de Venette entre le 1er janvier et le 30 novembre 2008).

Cette façon de voyager permet de découvrir les paysages sous un angle fluvial, de découvrir un rythme de vie différent, de visiter les régions, de faire des haltes gastronomiques.

Les chemins de halage, les voies vertes et véloroutes à proximité de ces ports constituent un atout supplémentaire considérable.

Les plaisanciers ne souhaitent pas qu'un port se résume à une enfilade d'anneaux mais attendent une qualité d'accueil.

Le pays Compiégnois dispose de deux ports de plaisance présentant une capacité d'accueil totale de 85 anneaux :

**Le premier port de plaisance** est idéalement situé à proximité immédiate du centre-ville de Compiègne (70 anneaux). Il dispose d'une capitainerie avec douches pour les plaisanciers. Ses appontements peuvent accueillir des bateaux dont la longueur va de 4 m à 15 m.

En 2008, 200 bateaux de plaisance y ont fait halte.

Des aménagements de halte fluviale pourraient être envisagés de part et d'autre du pont solférino le long des berges de l'Oise avec points d'eau potable et d'alimentation électrique (le premier en prolongement du port de plaisance et le second entre le pont solférino et le nouveau pont urbain) – des bateaux de plaisance y font déjà escale.

**Le second port de plaisance** se trouve sur la commune de Jaux, commune située à quelques kilomètres de la ville de Compiègne.

Il dispose de 25 anneaux répartis sur un ponton de 100 mètres. Sur place, une capitainerie et un restaurant terrasse au bord de l'eau accueillent les plaisanciers.

A moyen terme, une étude permettra de redéployer l'accueil des plaisanciers entre Jaux et Compiègne avec éventuellement la création d'une halte fluviale sur la commune de Janville (au nord de Compiègne).

### B/ Les bâtiments fluviaux

Les croisières sur les bâtiments fluviaux connaissent un essor incontestable. Pour exemple, la société Croisieurope, dont le siège social est à Strasbourg, a transporté 182.000 passagers en 2008 (soit 4 % d'augmentation par rapport à 2007) – dont 18565 clients sur la Seine.

La société programme trois nouveaux bâtiments fluviaux « dernière génération » entre 2009 et 2011 destinés à « voguer » sur le Rhin et Danube, la Seine et le Rhône.

### Aménagements requis pour l'accueil de ces unités de croisières :

Une unité mesure 110 mètres de long et 11,40 mètres de large (tirant d'air : 6m50) (environ 160 passagers et demande un quai d'appontement de 120 mètres avec point fixe pour le débarquement des passagers en toute sécurité.

Le quai doit être à une hauteur d'1m80.

Sont indispensables :

Un point d'eau potable,

Un branchement électrique à quai (2x250 ampères) surtout si le quai se trouve en milieu urbain (les groupes électrogènes sont trop bruyants)

Un parking pour les bus à proximité.

La ville de Compiègne dispose d'une infrastructure (quai d'une longueur de 250 mètres) qui pourrait être adaptée à l'accueil de ces unités fluviales. Un parking pour bus se trouve également à proximité.

### Possibilités d'excursions proposées au cours de ces croisières :

1. les croisiéristes partent en excursion en bus dans un périmètre de 60 à 80 km autour du point d'escale (partent de ce point et reviennent au même point)
2. L'unité dépose les croisiéristes à un point A et les reprend à un point B – des escales rapides à endroits stratégiques sur le tracé doivent être prévues.

L'accueil de ces bâtiments fluviaux permettrait au Compiégnois d'être la dernière halte fluviale avant Paris.

### C/ Les loisirs nautiques

Le secteur des loisirs nautiques est un secteur en plein développement.

Les rivières et fleuves peuvent être utilisés à des fins sportives ou de loisirs par un ensemble d'activités liées à l'eau : canoë kayak, aviron, voile, jet ski, ski nautique.

La création d'une infrastructure permettant les loisirs nautiques pourrait être envisagée sur les bords de l'Oise.

### D/ Les chemins de halage – les véloroutes – les voies vertes

L'aménagement **des chemins de halage**, des vélos routes et voies vertes doit être pris en considération puisqu'il s'agit d'une nouvelle offre touristique qui s'inscrit dans les objectifs de développement durable, qui repose sur la qualité de l'environnement et fait appel à un mode de déplacement non polluant.

Il faut donc que soient créés – ou remis en état - des itinéraires spécifiques pour les déplacements non motorisés.

**Les voies vertes** sont exclusivement réservées à la circulation non motorisée, à savoir les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite et aux cavaliers dans le cadre du tourisme et des loisirs. Elles doivent par conséquent être accessibles au plus grand nombre, jalonnées et sécurisées.

Une intégration intelligente et consensuelle des différents types d'usagers (marchants et roulants) doit être appliquée. Les voies vertes doivent proposer une continuité maximale pour chaque mode de circulation et parfaitement adaptées à l'usage auquel elles sont destinées.

Elles peuvent notamment emprunter les chemins de halage et être établies dans le respect de l'environnement, de la culture et du patrimoine des lieux traversés.

Elles s'intègrent dans le tissu socio-économique local.

Des sociétés privées (loueurs de vélos et réparations) pourraient tout-à-fait trouver leur place sur les tracés de ces voies vertes.

**Les véloroutes** sont des itinéraires cyclables de moyenne ou longue distance, jalonnés et sécurisés, continus (sans interruption y compris dans les villes).

La fréquentation des véloroutes s'accroît avec la proportion de voies vertes.

Elles trouvent parfaitement leur place le long de la rivière Oise.

Le pays compiégnois dispose d'un réseau de pistes cyclables d'environ 60 kilomètres qui doit être étendu en direction de la Clairière de l'Armistice.

Une perspective d'aménagement de la rive gauche de l'Oise est prévue dans le cadre du projet de cœur d'agglomération.

## Communauté d'agglomération creilloise

lire page 88

# Association du Pays Santerre Haute Somme, Office de tourisme de Haute Somme, Chambre de commerce et d'industrie de Péronne, Historial de la Grande Guerre

### 1. Présentation des signataires

L'**Office de tourisme Haute-Somme** (office de tourisme intercommunal depuis 2006) assure une mission d'intérêt public, en cohérence avec les politiques des communautés de communes du Pays qui le financent, ayant pour vocations principales :

- Accueil, information et promotion touristique ;
- Coordination des acteurs locaux liés au tourisme ;
- Observation de la fréquentation touristique ;
- Animation touristique du territoire.

En 2007, une démarche de restructuration de l'OTHS s'est engagée dans la perspective de constituer un EPIC (2009). **L'objectif est de constituer un véritable outil professionnel de développement, de commercialisation et de promotion touristique à l'échelle du Pays Santerre Haute Somme.**

L'**Historial de la Grande Guerre**, musée international d'histoire comparée, présente d'une manière originale l'histoire de la Première Guerre mondiale. Mais les missions qui lui sont confiées ne s'arrêtent pas simplement à présenter ce conflit : il inclut dans ses programmes un panel de visites commentées des spécificités locales et gère également le Centre d'accueil et d'interprétation de Thiepval, créé en 2004 et qui reçoit 160 000 visiteurs par an.

L'Historial de la Grande Guerre est fortement impliqué dans le développement du tourisme de la Haute Somme à travers différentes actions ayant toutes pour objectif de fédérer l'offre touristique à l'Est du département.

**La CCI de Péronne** a défini une politique volontariste en faveur de la promotion touristique sur le territoire. Parmi ses missions, elle :

- assure la promotion et la défense des intérêts des entreprises de sa circonscription ;
- apporte le soutien technique et réglementaire à ses ressortissants ;

Pour ce faire, elle est amenée à :

- conduire seule ou en association des actions de promotion et d'aménagement du territoire ;
- mettre en oeuvre toute action ou démarche répondant aux objectifs précités ;

Ceci s'applique à tous les secteurs d'activité et particulièrement au tourisme en liaison avec le projet Seine Nord Europe.

L'**Association du Pays Santerre Haute Somme** représente 6 EPCI :

- Communauté de commune du Canton de Roisel,
- Communauté de communes du Canton de Combles,
- Communauté de communes de Haute-Somme,
- Communauté de communes de Haute-Picardie,
- Communauté de communes du Pays Hamois,
- Communauté de communes du Pays Neslois.

Soit 129 communes, soit 1/7 du département de la Somme, soit 58 936 habitants.

L'association contribue au développement et à l'aménagement du Pays du Santerre Haute Somme, en favorisant la mise en oeuvre des moyens, des actions, et des équipements nécessaires à un aménagement cohérent, à la promotion des activités économiques et à la valorisation du territoire. Elle constitue un lieu de concertation entre les élus et le Conseil de Développement. Elle est une instance de programmation, d'animation, de suivi, et de mise en oeuvre de la Charte de Développement.

**Le canal Seine Nord Europe traverse le Pays en son centre. Toutes les communes du département de la Somme situées sur le tracé du canal SNE se trouvent sur le territoire du Pays.**

**Le Pays Santerre Haute Somme est fortement impacté par ce projet et comptera 2 plates-formes multimodales (cf. contribution PFM), les principaux ouvrages d'art (pont canal de Cléry-sur-Somme et écluse de Moislains), les 2 retenues d'eau (Etricourt-Manancourt et Allaines), 3 des 4 escales de plaisance (Ercheu, Saint-Christ-Briost et Biaches/Pont canal) ainsi que le port d'escale de Péronne.**

## 2. L'inscription du Pays Santerre Haute Somme dans la dynamique tourisme-Canal SNE

### 2.1 La question de l'interconnexion

On peut aisément affirmer que le Canal Seine Nord Europe, si l'on réfléchit en termes de structuration de l'espace, correspond à un nouvel axe de circulation pour le territoire du Pays Santerre Haute Somme, en complément des voies autoroutières (A1 et A29) et de la ligne TGV.

La densité de voies de communication et un potentiel de 11 millions d'habitants dans un rayon de 2h30 (bientôt réduite avec le développement de l'aéroport de Méaulte) place **de facto le Santerre Haute Somme dans une situation favorable de développement du tourisme de court-séjour où les activités futures autour du Canal Seine Nord Europe joueront un rôle primordial.**

**Le département de la Somme a l'ambition de devenir un espace naturel de rencontres, son image touristique est notamment axée sur cette thématique.** Le Canal Seine Nord Europe correspond à une interface intégrée à des espaces ruraux, ceux du Santerre Haute Somme, avec une structuration spécifique. La berge peut alors correspondre, pour les habitants, comme une frontière perçue tantôt comme un espace ouvert, un lieu de circulation, tantôt comme un espace fermé, constituant une barrière, voire une rupture du paysage. **La question des ouvrages de liaisons - tels que les ponts et passerelles - est alors déterminante afin d'estomper l'effet rupture matérialisé par l'ouvrage sur les territoires traversés.**

### 2.2 La question du développement touristique

Alors que la Baie de Somme et le Grand Amiénois ont su attirer de nombreux visiteurs en développant le tourisme de nature et le tourisme de loisirs et d'affaires ; l'Est de la Somme n'est positionné que sur le tourisme de « mémoire ». Aujourd'hui, c'est plus de 250 000 visiteurs qui sillonnent la région, et l'Historial de la Grande Guerre, à Péronne, accueille près de 80 000 touristes chaque année. Certains tendent à appeler, voire même penser, le territoire touristique « voie d'eau » en espace fluvestre (fluvial et terrestre) : il faut dire que l'on trouve là des dynamiques au développement de l'arrière-pays.

Parmi les composantes du système voie d'eau, on retrouve les éléments touristiques qui oscillent entre ruralité et espaces urbains (nous pensons surtout à l'agglomération compiégnoise), autrement dit des hinterlands aux fonctionnalités différentes. Toute l'ambition, dans les années à venir, sera de connecter l'offre nouvelle issue du développement touristique du canal à l'offre touristique existante de l'arrière-pays immédiat et lointain (c'est-à-dire de l'ensemble des territoires impactés par le canal).

Le Pays du Santerre Haute-Somme, récemment reconnu (décembre 2007), conscient de ses atouts touristiques, cherche aujourd'hui à les mettre en valeur à travers plusieurs projets, dont il est à l'initiative pour certains ou qui le concernent particulièrement pour d'autres, au premier rang desquels se trouvent la **définition du territoire Santerre Haute-Somme comme véritable DESTINATION touristique identifiée, reconnue et structurée, qui est a fortiori un prélude indispensable à la mise en tourisme du Canal Seine Nord Europe**<sup>1</sup>.

### 2.3 La question foncière

La **maîtrise foncière** autour des principaux d'ouvrages d'art et retenues d'eau doit être abordée conjointement entre VNF, les collectivités, le Pays et la CCI, et ceci afin que le territoire puisse accueillir les investissements potentiels. Ceci permettra de définir une véritable politique de développement et de stratégie touristique telle que nous avons pu commencer à le faire.

Les questions autour des remboursements, des réserves foncières, de la création d'un domaine public fluvial ex nihilo, de la maîtrise et de la gestion de tout cet ensemble, et du rôle du PPPiste, restent aujourd'hui floues.

**Cette question est cruciale** pour la réussite économique et donc touristique du Santerre Haute Somme.

### 2.4 La question de L'emploi

Depuis 5 ans, le territoire a perdu 1/3 de l'emploi salarié, le Pays Santerre Haute Somme est durement touché par les restructurations industrielles (Flodor, Décamps, Filature de Mohair...) aux lourdes conséquences pour **l'emploi**.

**Si l'on compare notre territoire aux bassins d'emplois voisins (cf. tableau ci-dessous), on peut noter qu'il y a un manque important dans le domaine du tertiaire. C'est pourquoi le Canal peut être pour notre territoire un véritable levier économique.**

Evolution comparée de l'emploi salarié du secteur privé entre 2000 et 2006 entre bassins d'emploi\*

Bassins d'emploi	INDUSTRIE	COMMERCE	SERVICES	TOTAL
SAINT QUENTIN	-20,12%	1,35%	12,71%	-4,78%
CAMBRAI	-7,24%	-0,30%	-5,91%	-3,77%
COMPIEGNE	-7,93%	12,20%	20,77%	4,89%
AMIENS	-9,18%	5,11%	17,04%	4,61%
SANTERRE-SOMME	5,11%	-9,22%	-18,50%	-10,06%

\*Source : Assedic

**Le projet SNE est une nécessité absolue pour le développement de tourisme et pour la survie du territoire.**

### 3. Des acteurs locaux mobilisés autour du projet : leurs attentes

Les acteurs du territoire – Le Pays Santerre Haute Somme et les communautés de communes associées ; la CCI de Péronne, l'Office de tourisme Haute-Somme, l'Historial de la Grande Guerre – **entendent que l'ensemble des préconisations ci-après exposées figurent dans le programme fonctionnel du futur partenariat public privé (PPP) lié à la réalisation de Seine-Nord Europe ;** programme fonctionnel qui comprendra les objectifs de performance à atteindre par les futurs candidats au partenariat public privé.

La perspective de création du canal Seine Nord Europe offre de réelles opportunités de développement touristique sur ce territoire :

- Développement de l'activité « tourisme fluvial » aujourd'hui très réduite sur le canal du Nord ;
- Développement d'activités de loisirs et de sports de nature<sup>3</sup> : complexe de loisirs et touristique du plan d'eau de La Louette ;
- Valorisation pendant et après les travaux des ouvrages monumentaux et remarquables qui doivent voir le jour sur le territoire : Pont-canal de Cléry-sur-Somme et écluse à Moislains par exemple ;
- Mise en produit touristique de l'ensemble de l'offre du territoire (nature, mémoire, randonnée, gastronomie, loisirs récréatifs et fluvestre).

**La connexion avec le canal de la Somme et le canal de Saint-Quentin devra être assurée par le maintien en eau du canal du Nord entre Péronne et Nesle et, assurée et entretenue entre Béthencourt-sur-Somme et Ham, ceci dans le but de conserver l'activité de liée aux bateaux sans permis et de créer des boucles fluviales.** Quant au bief surélevé de Languevoisin vers Campagne, si cette portion devait être asséchée, elle pourrait devenir une coulée verte.

Le port d'escale de Péronne entre Cléry-sur-Somme et Allaines devrait être à vocation régionale. Il permettra l'amarrage de paquebots fluviaux de 110 m/13 m et comptera davantage d'équipements que les escales.

Par ailleurs, il serait souhaitable de répondre aux attentes de la commune de Moislains au niveau des routes supplémentaires, des équipements liés au canal et de **la réhabilitation de la vallée de la Tortille.**

En niveau environnemental, le Canal SNE doit également prendre en compte notamment :

- le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) de la Haute Somme en cours de réalisation<sup>4</sup> ;
- les actions du Syndicat de la Vallée des Anguillères (SVA) en terme de préservation des milieux naturels<sup>5</sup> ;
- la convention européenne du Paysage entrée en vigueur en France en 2006<sup>6</sup> notamment au niveau de Cléry-sur-Somme et Etricourt-Manancourt.  
Il est souhaité que vu que le pont canal surplombait une réserve naturelle il était indispensable d'en garder son potentiel grâce au travail de l'intégration paysagère de VNF et de surtout montrer que la technique peut être au service de la nature et pas le contraire. VNF pouvait s'en servir comme vitrine d'intégration dans le paysage ;
- les Plans de Prévention des Risques Inondation ;
- et enfin, bien évidemment l'aménagement paysager des berges, et cela aussi afin d'éviter la monotonie des paysages induite par l'effet « tuyau ».

#### 4. La mise en tourisme du Canal Seine Nord Europe : les perspectives du développement du tourisme fluvestre et de loisirs à l'horizon 2020<sup>7</sup>

A côté de ce futur tourisme sur l'eau, il est à rappeler l'évidence que **l'essentiel des flux touristiques générés par Seine-Nord Europe seront terrestres** et que l'impact économique dépend de la fréquentation et de la façon dont sont organisés les systèmes de consommation. **A ce sujet, les questionnements et les réponses au sujet de la valorisation et des réserves foncières, ainsi que celles relevant du domaine public fluvial attaché au Canal restent essentiels.**

**L'objectif final est de transformer des visites en séjours !**

On peut souligner également l'intérêt qu'il peut y avoir à développer **une offre autour du tourisme industriel ou tourisme de développement économique : outre les visites du chantier ou des chantiers imaginées à l'exemple du viaduc de Millau, des liens en termes de mise en produit touristiques avec les futures plates-formes multimodales (Péronne Haute-Picardie Eterpigny et Nesle) seront à créer, dans le temps, en ce sens.**

Pour résumer, l'aménagement du canal SNE concerne deux « familles » de potentiels :

- les activités fluviales et nautiques sur le canal, les plans d'eau et sur les réseaux existants proches, l'intérêt du patrimoine technique, les usages des halages (voies vertes et randonnées, ...) ;
- l'impact sur le territoire terrestre : la notoriété et l'image de la destination Haute Somme, la valorisation des ressources touristiques et des sites d'animation, le renforcement des processus de coopération sur des territoires plus larges.

**Si bien que la perspective de création du canal Seine Nord Europe offre de réelles opportunités de développement touristique. Elle s'articule autour des plusieurs points forts, et est multiformes :**

**A. La question de valorisation des sites fluvestres :**

**L'espace central doit correspondre à la zone formée par la ligne Péronne, Eterpigny, Cléry-sur-Somme et Moislains. Même si l'impact possible est notamment à considérer dans les effets transversaux du canal sur les vallées : Somme, Oise, Aisne...**

**Cette valorisation s'inscrit dans le temps-canal :**

**2008 -2015**

■ **Valoriser l'offre touristique, avant la livraison du SNE, autrement dit,**

- bâtir une offre de randonnée cohérente
- structurer l'offre touristique connexe (gastronomie, sites structurants remarquables – espaces muséographiques et centre d'interprétation – nature, loisirs récréatif...)<sup>8</sup>
- bâtir une offre de piste cyclable
- renforcer l'offre pêche

La randonnée « balisée » permet de préserver le milieu naturel et de mettre en valeur notre territoire. La Haute Somme souffre d'un manque crucial de chemins de randonnée balisés à destination des habitants comme des touristes. La randonnée permet notamment de proposer une offre touristique complémentaire au thème de la Grande Guerre. Elle est également une action transversale envisagée dans le cadre du futur canal SNE.

Aussi le territoire a-t-il lancé depuis 2007, un programme de mise en place de chemins de randonnée balisée. Il doit aboutir en 2010, avec la création de 20 à 25 chemins aux forts intérêts paysagés et patrimoniaux. La moitié de ces chemins sera inscrit (2 le sont déjà) au PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée) et se situera sur les communes du tracé du SNE (cf. annexe 0 Péronne, Cléry-sur-Somme, Biaches, Béthencourt-sur-Somme, Pargny, Rouy-le-Petit, Saint-Christ-Briost, Cizancourt, Epenancourt, Nesle, Languevoisin-Quiquery : tracé des circuits et chemins inscrits de Moislains au PDIPR). La connexion de ces circuits avec la retenue d'eau de la Louette et l'écluse de Moislains est déjà envisagée. Il est donc indispensable que les ouvrages d'art de Moislains et de Cléry-sur-Somme puissent être accessibles aux piétons et sécuriser pour des visiteurs.

■ **Valoriser la période de travaux :**

- faire du site de construction du pont canal (1320 m de long) la vitrine de l'ouvrage pendant les travaux (pont canal, écluse de Moislains : 30 m...).

■ **Valoriser les travaux à travers une « Maison du Canal », futur centre d'interprétation : site structurant du territoire pour la promotion des ouvrages.** (cf. annexe 1)

- centre d'interprétation sur les techniques et la gestion du canal ;
- espace d'exposition ;
- point d'information touristique, avec boutique et cafétéria ;
- espace éducatif.

Pour l'ensemble de ces sujets, il conviendra d'insister auprès du PPPiste de prendre en considération :

- L'aménagement des ouvrages pour recevoir des groupes de 40 personnes environ (accessibilité et aménagement des sites intérieur et extérieur, notamment pour les handicapés, parking et desserte, normes de sécurité, etc...);
- Aménagement de points de vue et d'observatoires;
- Signalétique.

#### 2015-2020

##### ■ Mise en valeur du SNE :

- Livrer les compléments d'offre randonnée/vélo sur le SNE;
- Réaliser le centre d'interprétation sur la base de la maison du canal : 900m2, vue sur le pont canal, lieu de départ de la randonnée (cf. annexe 2).

##### ■ Renforcer l'offre touristique fluviale et aménager les sites de tourisme fluvial :

**La stratégie d'aménagement des zones haltes nautiques doublées d'embarcadères-débarcadères** pour l'escale des unités bateaux à passagers et bateaux croisières, et pour l'accueil de la plaisance privée semble primordiale. Cette politique d'équipements semble adéquate.

**Une halte/escale sur Péronne** (cf. annexe 3) semble obligatoire et correspond idéalement aux attentes des opérateurs de tourisme fluvial (ex : Croisi Europe). **Le potentiel « paquebots fluviaux »** est identifié avec des liaisons entre Paris et les grandes villes de Nord Europe via Picardie et Nord Pas de Calais et possibilité de repositionnement des bateaux entre grands bassins de croisières européens (Seine, Rhône, Nord Europe, Danube...).

**Pour accueillir ces unités (environ 180). Il faudra intégrer d'emblée la création d'une capitainerie, les services aux usagers (alimentation en fluides : eau et électricité pour les différents types d'unités fluviales ; l'avitaillement en carburant, la collecte des déchets), l'accessibilité et la desserte pour l'avitaillement des unités et les transferts de passagers en bus. Intégration de la problématique de l'hivernage des unités (bateaux de plaisance, mais également les paquebots fluviaux : des produits hivernaux sont déjà imaginés) et de l'accastillage.**

**Les bateaux d'excursion locale (bateaux à passagers) :** Bateaux pour une promenade de 1 à quelques heures, avec ou sans restauration. Potentiels liés à l'intérêt (culturel, naturel, animation...) de la promenade, et à la fréquentation possible des sites, ouvrages remarquables, activités à quai complémentaires possibles (restauration, animations diverses).

Ces remarques valent également pour les bateaux à passagers, les péniches hôtels et la plaisance privée (surtout en ce qui concernent les services aux usagers).

**Cette période permettra de consolider l'offre, par l'intégration des ouvrages et par l'affectation de la vocation définitive de la maison du canal et le renforcement de l'offre du port de plaisance.**

#### 2018-2020

**Aménagement du Plan d'eau de la Louette** (cf. annexe 4) : Développement d'activités et sports nautiques et complexe de loisirs et touristique : 70 hectares d'eau, périmètre de 3 km, en bordure de la D1017, à 1.5 km de Péronne)

- accès, parking 150 places voitures + bus et vélos ;

- connexion des itinéraires de randonnée ;
- restaurant 400 m<sup>2</sup> ;
- activités nautiques de loisirs et de sports de nature
- hébergement groupes et individuels (**Parc Résidentiel de Loisirs, centre de vacances, camping, etc...**).

##### B. La question de la transversalité avec l'arrière pays et la mise en produit touristique du territoire :

**Cette question relève des réalités du marché touristique du territoire : offre et demande.**

L'expérience des produits touristiques montés de part et d'autre de la frontière franco-belge, avec des différences dans le degré d'adhésion au tourisme fluvial en France et en Belgique, qui paraissent avoir une origine culturelle, mais aussi dans les comportements de consommation, doit être scrutée de près, dans la mesure où l'offre touristique du Pays Santerre Haute-Somme est analogue.

##### Au niveau des partenaires, prescripteurs et opérateurs de la voie d'eau :

Le développement de produits peut s'appuyer sur des produits touristiques existants, déjà commercialisés par les OT, principaux prescripteurs locaux, qui s'appuient sur les thématiques fortes sur lesquelles les opérateurs de tourisme fluvial pourront également se greffer. L'association commerciale OT (dans la mesure où ceux-ci disposent de l'agrément commercial) et opérateurs de tourisme fluvial est évidente.

D'autre part, s'agissant de la conception des produits de type découverte « Canal Tour », pendant la phase travaux, il paraît évident que les OT sont les mieux positionnés, avec les prescripteurs privés (ex : autocaristes, etc...). **Des conventions d'usage devront être prévues avec le PPPiste pour l'accès aux chantiers. Ces produits auront d'autant plus une dimension pédagogique pour expliquer le chantier, qui aura sans nul doute des effets négatifs sur l'environnement immédiat des populations (déviation, nuisances diverses). Nous sommes davantage dans une proposition de dynamique d'acceptation.**

Dans des perspectives d'animation de territoire, l'accès du grand public sur les unités des croisiéristes (hors saison ou sur des produits plus accessibles en week-end, voire en mid-week) doit être envisagé avec les opérateurs.

##### 5. Souhaits des acteurs en matière d'organisation (coopération, coordination, montage des projets)

Au cours des deux séminaires consacrés au tourisme, l'intérêt général de la coopération a été largement exprimé. Ceci à la fois dans les rapports avec le maître d'ouvrage du Canal et l'opérateur PPP, dans les rapports possibles entre collectivités et acteurs professionnels privés, dans le rôle des structures touristiques (OT, CDT, CRT...). Les collectivités doivent être au centre des orientations et des choix.

Les acteurs signataires de cette contribution devront être représentés et consultés au moins dans la dernière phase du dialogue compétitif ou de la rédaction finale du programme fonctionnel.

Les collectivités du territoire, à travers l'outil Pays, devront être informées et se positionner en véritables acteurs en matière de maîtrise d'ouvrage, de financement et de réalisation d'aménagements et d'équipements.

Les acteurs territoriaux pourront être force de proposition sur les questions de gestion et d'exploitation des sites de tourisme fluvial.

L'avis est unanime quant à la promotion du canal. La communication sur le canal et ses activités doit dépasser les territoires et faire l'objet d'actions globales à l'échelle de ce qui a été identifié comme « Seine Nord Valley ». L'intérêt d'une image collective, d'une signalétique, voire d'un logo commun, et la construction d'une destination touristique identifiée, est avéré. L'association Seine Nord Europe pourrait constituer ce relais.

Philippe CHEVAL  
Président de l'association du Pays  
Santerre Haute Somme

Evelyne GADROY  
Présidente de l'Office de tourisme  
Haute-Somme

Philippe DOYEN  
Président de la CCI de Péronne

Pierre LINEATTE  
Président de l'Historial de la Grande Guerre

Eric FRANCOIS  
Président de la Communauté  
de communes de Haute Somme

Marc BONEF  
Président de la Communauté  
de communes du Pays Hamois

Jean-Marie BLONDELLE  
Président de la Communauté  
de communes du Canton de Roisel

Michel MACACLIN  
Président de la Communauté  
de communes de Haute-Picardie

Didier SAMAIN  
Président de la Communauté  
de communes du Canton de Combles

André SALOME  
Président de la Communauté  
de communes du Pays Neslois

1- Appel à candidature Leader – GAL Santerre Haute Somme – *Structuration de la destination touristique Haute Somme, 2008. Sur le plan touristique le territoire est parfaitement structuré.*

Le Pays Santerre Haute Somme a déposé, dans le cadre de sa politique de développement touristique, sa candidature pour la constitution du Groupement d'Action Locale Santerre Haute Somme (reconnaissance attendue avant le 31 décembre 2008) sur le programme européen Leader. Candidature, pilotée par l'Office de tourisme Haute-Somme, structuré en EPIC en 2009, et partagée et souhaitée par les acteurs et partenaires publics et privés du territoire.

Le territoire, en s'impliquant dans le projet Seine Nord Europe (avec Le Pays du Santerre Haute Somme et la CCI de Péronne), en restructurant l'Office de tourisme intercommunal Haute-Somme, et en s'appuyant sur le travail de développement touristique de l'Historial de la Grande guerre, ne peut que profiter de l'opportunité de s'inscrire dans une telle démarche, et, à moyen terme, développer des actions de coopération avec les autres GAL constitués (nationaux et transnationaux) sur les mêmes thématiques afin de renforcer ses actions et le rayonnement de son territoire.

Pour conduire à leur terme les actions prévues au titre du programme Leader/GAL Santerre Haute Somme, un comité de programmation sera mis en place. Ce comité comprendra à part égale des acteurs publics et privés (dont Bonduelle, Hôtel Mercure d'Assevillers, Le Vivier d'Omignon à Saint-Christ-Briost). **La démarche PPP est déjà bien engagée et connue au niveau du Pays.**

2- Santerre Somme = Pays du Santerre Haute Somme + Trait Vert + Santerre Initiatives.

3- En lien avec le Schéma Régional des loisirs et des sports de Nature.

4- Le SAGE de la Haute Somme qui compte 264 communes réparties sur 4 départements est actuellement en phase d'élaboration. Parmi ces 264 communes, 31 seront traversées par le canal Seine-Nord Europe (de Ytres au nord du bassin à Campagne au sud). Grâce à une gestion équilibrée et concertée de la ressource en eau, le SAGE doit permettre d'atteindre le bon état écologique des masses d'eau en 2015 fixé par la Directive Cadre sur l'Eau. C'est dans ce cadre que la Commission Locale de l'Eau du SAGE doit réaliser le Plan d'Aménagement et de Gestion Durables (PAGD) de la ressource en eau sur le bassin versant de la Haute Somme. Le PAGD définira les conditions de réalisation des objectifs de préservation des milieux aquatiques et les actions qui permettront d'atteindre ces objectifs. La Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques dote également les SAGE d'un règlement, opposable au tiers, qui peut édicter des règles de répartition de la ressource en eau et fixer des priorités d'usages. Les enjeux du SAGE de la Haute Somme concernent :

- La gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau ;
- La gestion et la préservation des milieux naturels ;
- La gestion des risques majeurs ;
- Les activités économiques.

5- L'objectif du syndicat étant de sauvegarder, améliorer, valoriser et restaurer ces milieux naturels remarquables. Le SVA est une structure porteuse du réseau Natura 2000 entre Cléry-sur-Somme et Corbie. Différents projets et travaux de réhabilitation ainsi que des contrats Natura 2000 ont été réalisés. Le SVA propose d'automatiser des vannages de la Haute Somme, l'objectif étant de permettre une gestion fiable des niveaux (préservation des milieux) et une participation à la lutte contre les inondations.

6- Elle reconnaît juridiquement le Paysage comme une « composante essentielle du cadre de vie des populations, expressions de la diversité de leur patrimoine commun culturel et naturel et fondement de leur identité ». Elle met en avant :

- La préservation des milieux naturels ;
- L'insertion due canal dans un souci de prise en compte des lignes de forces du relief ;
- Le maintien de la lisibilité des paysages (étangs, vallée humide, champs...) en prenant en compte leur identité patrimoniale, naturelle, géologique ;
- Une utilisation économe de l'espace.

7- *Etude sur la valorisation touristique du futur canal Seine Nord Europe et du territoire de la Haute Somme*, Ramboll Management et AT Osborne (ADES et CCI de Péronne), 2007. En 2006, la CCI de Péronne et l'ADES/Pays, en partenariat avec le Département et la Délégation Régionale au Tourisme réalisent une étude sur la valorisation touristique de la Haute Somme, reposant sur le futur axe fluvial. L'étude vise à inscrire le canal dans un plan stratégique de développement touristique de l'ensemble du territoire : le canal doit devenir un élément structurant pour l'ensemble de l'offre touristique, et permettre au territoire de se repositionner pour assurer le développement de son activité touristique.

8- Ce sont les enjeux du programme Leader/ Gal Santerre Haute Somme.

## Communauté de communes du Pays Noyonnais

### I. Présentation de la Communauté de Communes du Pays Noyonnais

#### 1. Situation géographique

La communauté de communes du Pays Noyonnais est localisée dans le département de l'Oise à 1h30 de Paris, de Lille, d'Amiens et de Bruxelles. Elle compte quarante-trois communes dont vingt-trois communes sur le canton de Noyon, dix-neuf communes sur le canton de Guiscard et une commune sur le canton de Ribécourt.

Elle forme avec deux autres communautés de communes - le Pays des Sources et les Deux Vallées - le Pays de Sources & Vallées, reconnu par arrêté du Préfet de Région le 27 décembre 2007. L'ensemble de ce territoire regroupe cent six communes (environ 80 000 habitants).

#### 2. Atouts

La communauté de communes est dotée d'un outil de promotion et de commercialisation : l'Office de Tourisme du Pays Noyonnais, situé à Noyon. Depuis 2005, la commercialisation est faite à l'échelle du Pays : travail en collaboration avec la Cité des Bateliers à Longueuil-Annel pour étoffer son offre.

Depuis 2002, les communautés de communes du Pays Noyonnais, des Deux Vallées et du Pays des Sources mutualisent leurs moyens financiers et d'ingénierie touristique pour développer l'offre à l'échelle du Pays de Sources & Vallées :

- Mise en réseaux et partenariat des acteurs touristiques locaux,
- Publication de guides touristiques communs,
- Proposition d'expositions (par ex. Journées Européennes du Patrimoine) et d'animations (par ex. Oise Verte et Bleue).

Les perspectives économiques, sociales et touristiques de la construction du futur Canal Seine Nord-Europe sont pris en compte dans le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Pays Noyonnais. Le canal est considéré comme un véritable enjeu dans l'avenir de la communauté de communes.

### II. Les attraits touristiques localisés à proximité directe du canal

#### 1. Le port de plaisance Pont-L'Evêque

Le port de plaisance est localisé au cœur du village de Pont-L'Evêque. Situé aux portes de Noyon, ce port de « transit » accueille essentiellement des plaisanciers privés et des bateaux de commerce. Il propose des équipements : bornes électriques et eau. Le port constitue un point d'entrée sur le territoire (à l'image de la Cité des Bateliers à Longueuil-Annel).

#### 2. Noyon : ville « d'art et d'histoire »

La ville de Noyon est labellisée « Ville d'Art et Pays d'Histoire » depuis 1998. Plusieurs monuments remarquables sont à découvrir : la cathédrale Notre-Dame, l'ensemble canonial et épiscopal et la bibliothèque du Chapitre.

Noyon est aussi un lieu de mémoire pour les protestants Calvinistes, ville de naissance de Jean Calvin, le réformateur (un musée – la maison natale de Calvin - est consacré au protestantisme) et pour les catholiques car lieu de passage du Chemin de Saint-Jacques de Compostelle.

Noyon est également renommée pour ses marchés :

- Le Marché aux Fruits Rouges qui a lieu chaque 1<sup>er</sup> dimanche du mois de juillet,
- Le Marché Franc chaque 1<sup>er</sup> mardi du mois. La ville toute entière est un marché ! Camelots en tout genre, marchands de volailles et de bétails...

L'origine de ce marché remonte au Moyen-Age. Le 21 décembre 1832, une ordonnance royale l'officialisa. Son appellation proviendrait des transactions conclues notamment pour la vente de bétail par une franche poignée de mains.

La ville constitue une véritable porte d'entrée touristique du territoire.

### 3. L'offre touristique de la Communauté de Communes

L'offre touristique riche est structurée au delà du canal :

- Circuits de randonnée (12 circuits sur le Pays Noyonnais) dont 3 inscrits au P.D.I.P.R. faisant partie de l'aire d'étude,
- Petit patrimoine (chapelles, calvaires...),
- Parc Carisiolas à Crisolles : découverte de l'époque médiévale et accro-branche,
- Hébergements (hôtels, chambres d'hôtes, gîtes ruraux),
- Intérêt des espaces naturels (vallée de l'Oise, bois, forêt),
- Visites par des guides conférenciers proposées par l'Office de Tourisme pendant la période estivale.

### III. Nos attentes concernant le canal à grand gabarit

- Compléter l'offre touristique existante,
- Compléter l'offre d'hébergement et améliorer sa qualité,
- Attirer des prestataires (type pédalos, canoës, vélos, restaurateurs, bars type « bistrots de Pays » et « Guinguette au bord de l'eau),
- Développer un nouveau pôle d'attraction à la fois pour les touristes « terrestres » (inviter les touristes à venir le long de la voie d'eau, visiter les travaux pendant le chantier) et les croisiéristes (inviter les touristes à faire escale et prendre le temps de découvrir l'offre située à proximité du canal). Ainsi, une complémentarité de l'offre pourrait être proposée.

### IV. Nos projets et le canal à grand gabarit

Le Canal à Grand Gabarit Seine-Nord Europe traversera les communes de Libermont, Frétoy-le-Château, Campagne, Catigny, Sermaize, Beaurains-lès-Noyon, Porquericourt, Vauchelles, Noyon, Pont-L'Evêque, Passel, Sempigny.

Plusieurs projets peuvent être déclinés pendant la mise en chantier du canal et après la construction du canal.

#### 1. Favoriser la mise en tourisme du chantier, des ouvrages d'art et des plates-formes

- Développer un tourisme industriel et d'affaires avec la découverte de la plate-forme multimodale et de l'écluse à Noyon. La création de la plate-forme sera une opportunité pour le Noyonnais (création d'emplois et ouverture sur l'Europe du Nord),
- Rendre attractif le canal : proposer des expositions en lien avec le développement durable (découverte de la nature, de la vallée de l'Oise et la valorisation du patrimoine naturel...) afin d'associer plusieurs cibles de clientèles : les enfants, les scolaires, les seniors...
- Informer le public, les habitants et les touristes de passage pendant les travaux de l'existence d'une offre par le biais d'une signalétique directement implantée sur le chantier. Cette signalétique permettrait également de véhiculer les gens sur le terrain et de faire comprendre les avancées techniques du projet (et éventuellement mettre en place une maison d'accueil),

- Favoriser l'Office de Tourisme en tant qu'interlocuteur privilégié pendant cette phase de construction du canal.

#### 2. Valoriser et améliorer l'accueil du port de plaisance de Pont-L'Evêque

L'équipement du port de plaisance de Pont-L'Evêque devrait se développer dans l'avenir. Il disposerait à terme d'un club-house pour l'offre d'accueil et de services supplémentaires aux plaisanciers. De plus, une halte nautique pourrait être créée à partir du port de plaisance afin d'améliorer la qualité d'accueil.

#### 3. Valoriser les « biefs » (bras morts entre deux écluses) après la construction du Canal

Avec le chantier de construction du nouveau canal, il ne faudra pas oublier l'existence du Canal du Nord et du Canal latéral à l'Oise. Les berges du canal latéral actuel, qui ne seront pas réutilisées et cédées par VNF, pourraient être mises en valeur par le biais de pistes cyclables (intérêt des croisiéristes). Les aménagements pourraient être établis au départ du port de plaisance de Pont-L'Evêque ainsi qu'au départ du futur port d'Ercheu afin de créer une liaison entre les deux communes.

#### 4. Commercialiser des produits touristiques adaptés aux croisiéristes

Il est nécessaire d'attirer les visiteurs « croisiéristes » en les incitant à consommer sur place une journée voire un week-end en proposant des activités de qualité alliant le plein-air, le culturel et le festif.

- Produit « patrimoine » : la ville de Noyon et les musées (musée du Noyonnais, musée Calvin),
- Produit « patrimoine de mémoire » : l'offre existe à Noyon (visite guidée thématique) et à Passel-Ville (future circuit de randonnée des carrières),
- Produit « gastronomie » (Auberge de Pont-L'Evêque, ferme du Moulin à Guiscard...),
- Produit « découverte médiévale » : le parc Carisiolas, une halte pour passer au temps médiéval,
- Produit « découverte de la vie des Bateliers : comment les bateliers vivaient avant et quelles perspectives dans l'avenir avec le canal »,
- Produit « événements festifs » : faire venir les croisiéristes le premier week-end du mois de juillet : marché aux Fruits Rouges à Noyon et Pardon de la Batellerie à Longueil-Annel ; et le week-end de l'Oise en Guinguette : la valorisation du canal passerait par les spectacles vivants proposés le long de la voie d'eau,
- Produit « découverte-plein air » : circuits de randonnée le long des chemins de halage et circuits en vélo grâce à la création d'une piste cyclable entre Guiscard et Noyon. La commune de Guiscard est localisée à proximité du port d'Ercheu ; les croisiéristes pourraient donc débarquer à Ercheu et découvrir une partie du territoire à vélo (halte au musée ferme de la Patte d'Oie à proximité de Guiscard).

#### 5. Développer les voies vertes et vélo routes après la construction du Canal

- Aménager les berges pour accueillir plusieurs types de circulation douces (pistes cyclables, roller, randonnée pédestre pour découvrir les chemins de halage...),
- Créer des bornes relais-vélos pour les transports (location, réparation de vélo...),
- Pérenniser les circuits de randonnée déjà existants et le GR 655 (passant à proximité du canal latéral actuel).

## V. La fédération des acteurs Seine Nord-Europe

Il est important que la communauté de communes du Pays Noyonnais collabore avec la CC2V dans la mise en place de nouveaux produits touristiques en lien avec le canal Seine-Nord dans une cohérence territoriale et de communication. En effet, ce nouveau champ d'action viendra compléter l'offre déjà existante entre les deux communautés de communes.

De même, la communauté de communes du Pays Noyonnais souhaite pouvoir coopérer avec les acteurs touristiques et les institutionnels situés sur l'ensemble du canal (Offices de Tourisme, comités départementaux du tourisme, comités régionaux du tourisme et Pays) en favorisant une complémentarité et une cohérence par rapport aux autres dispositifs mis en place.

# Communauté de communes des 2 Vallées, Cité des bateliers

## I. Présentation du territoire

### a) Situation géographique

La Communauté de Communes des Deux Vallées est située dans le département de l'Oise, à 80 Km de Paris et compte 16 communes.

Elle forme avec deux autres Communauté de Communes (Pays Des Sources et Pays Noyonnais) le Pays de Sources Et Vallées. Ce territoire se situe au Nord Est du département de l'Oise et compte 116 communes.

### b) Atouts

En matière de tourisme, les trois Communautés de Communes travaillent en collaboration et de manière cohérente ce qui permet de :

- Coordonner les acteurs touristiques locaux
- Publier des guides touristiques communs
- Proposer des expositions (thème sur la grande guerre), animations (participation à l'Oise Verte et Bleue) différentes mais avec un fil conducteur

## II. Les attraits touristiques de la Communauté de Communes des deux vallées face aux enjeux du canal SNE

Le territoire de la Communauté de Communes des Deux Vallées possède des attraits touristiques très variés :

- Patrimoine architectural et historique important avec le château de Le Plessis-Brion ainsi que l'abbaye d' Ourscamp
- Petit patrimoine dans les différentes communes
- Patrimoine naturel avec les nombreux chemins de randonnées inscrits au PDIPR ainsi que quelques étangs à l'intérêt environnemental et paysager (dont une réserve ornithologique)
- Patrimoine de mémoire et de tradition (Grande Guerre, batellerie,...)
- Terroir.

L'un des atouts majeurs de la Communauté de Communes des Deux Vallées est la Cité des Bateliers située à Longueil-Annel, haut lieu de la batellerie française. Premier espace scénographique vivant dédié à la batellerie, elle offre un parcours attractif et interactif. Dans un patrimoine grandeur nature, ce site touristique évoque l'histoire et la vie quotidienne de la batellerie artisanale d'hier et d'aujourd'hui.

Ce musée s'inscrit dans la mise en place d'un réseau de tourisme fluvial le long des canaux reliant Compiègne, Pont-Levêque, Laon, Soissons.

## III. Nos attentes concernant le canal à grand gabarit

- Augmentation de la fréquentation touristique sur notre territoire
- Augmentation du nombre de nuitées
- Restructuration et amélioration du panel de l'offre touristique
- Développer les cibles touristiques (tourisme d'affaires, de loisirs, ...)
- Travail en collaboration et partenariat avec différentes structures touristiques en Picardie et Nord Pas de Calais
- Amélioration de l'entretien des berges et chemins de halage dans le cadre d'une politique de l'aménagement du territoire

#### IV. Nos projets et le canal à grand gabarit

Le canal à grand gabarit Seine Nord Europe traversera les communes de Longueuil-Annel, Le Plessis-Brion, Thourotte, Montmacq, Cambronne les Ribécourt Ribécourt-Dreslincourt, Pimprez et Chiry-Ourscamp.

Ainsi, la moitié des communes de la CC2V se trouve impliquée directement dans ce nouveau corridor économique (les autres communes ne seront pas exclues et seront touchées de manière indirecte).

Le service tourisme de la Communauté de Communes des Deux Vallées ainsi que le point information touristique et culturel seront des outils d'animation, de promotion et d'information essentiels sur le canal à grand gabarit.

##### 1. Informer le public, et notamment l'habitant, pendant les travaux :

- Des visites de chantiers seront à prévoir, avec des plates formes d'observation sécurisées pouvant accueillir des groupes.
- Mise en place d'un lieu d'information du chantier où les visiteurs (habitants, extérieurs) pourraient être au courant des dernières avancées techniques avec la présentation de films, expositions et maquettes : (exemple : mise en place d'une exposition sur les trouvailles archéologiques découvertes le long du canal en collaboration avec l'INRAP, une autre sur l'évolution de la construction des ouvrages d'art du canal Seine Nord Europe en collaboration avec VNF).

##### 2. Patrimoine naturel : liaison et entretien :

- Les chemins de halage du nouveau canal mais également du canal latéral actuel devront être entretenus et mis en valeur par le biais, par exemple, de panneaux explicatifs sur l'Oise et les sites à visiter à proximité. Les randonneurs, promeneurs, cyclistes, voire cavaliers devraient pouvoir emprunter ces chemins sur de longues distances (exemple : un randonneur pourrait partir de Compiègne, remonter l'Oise, le canal latéral et le SNE jusqu'à Noyon et même au-delà).
- Aménagement de lieux de pique-nique et utilisation des lieux déjà existants.
- Mettre en place un réseau de chemins entre ceux le long du canal (Trans'Oise) et ceux permettant de rejoindre les communes aux alentours (avec leur patrimoine et leur économie).
- Inscription des chemins de randonnées au PDIPR.
- Les circuits de randonnées déjà existants devront être pérennisés, voire améliorés, ainsi certains ouvrages devront être remplacés mais en aucun supprimés définitivement.

Un exemple important est le parcours reliant la Cité des Bateliers de Longueuil-Annel à la réserve ornithologique et au château renaissance de Le Plessis-Brion. Cette liaison, reliant plusieurs aspects du patrimoine de la CC2V, se fait grâce à une passerelle (piétons, vélos) qu'il faudra absolument remplacer. Cette passerelle permettra également aux promeneurs sur la Trans'Oise de gagner notre haut lieu touristique qu'est la Cité des Bateliers.

- Des bases de location de vélos seront à envisager pour que les cyclistes et randonneurs sur les chemins de halage puissent se promener.

##### 3. Actions touristiques communes, comme le bateau-promenade :

- La promotion du canal par l'intermédiaire d'un bateau-promenade devra être réfléchi. Le Compiègnais et la Communauté de Communes Des Deux Vallées aura l'opportunité de se trouver au plus près de la seule boucle possible sur le canal ainsi le bateau promenade pourra prendre le canal Seine Nord Europe à Compiègne, passer la première l'écluse de Montmacq, puis reprendre le canal latéral à l'Oise pour passer l'écluse traditionnelle de Longueuil-Annel (le même système peut également se faire entre Longueuil-Annel et Noyon).

- Des packs à la journée, combinant les différents prestataires touristiques de l'inter-territoire seront à mettre en place avec les offices de tourisme de Noyon et Compiègne ainsi qu'avec le CRT de Picardie et le CDT de l'Oise.

Ces offres seront également à travailler avec les structures d'hébergements, les restaurants du territoire et des pays environnants.

##### 4. Le territoire et la tradition :

- Mise en valeur de l'artisanat et de la gastronomie locale autour du chemin de halage.

##### 5. Loisirs nautiques :

- Avec la création du port de plaisance de Janville : pratique d'activités nautiques, et création de panneaux dédiés aux plaisanciers. Partenariats, par exemple, avec des associations de canoë-kayak, de joutes,...

##### 6. Divers :

- Jumelage ou partenariat avec d'autres sites touristiques ayant pour thème l'eau pour les touristes (plaisanciers et autres).

#### IV. La fédération des acteurs SNE

La Communauté de Communes Des Deux Vallées s'engage à coopérer pour le montage de tous projets et actions de développement sur son territoire.

De plus elle souhaiterait exprimer ses attentes et points de vue envers les structures d'aménagements prochaines et chaque partenaire potentiel.

## Commune de Moislains

La commune de MOISLAINS étant l'une des communes les plus impactées, est en droit d'obtenir un accompagnement FORT dans le développement de ses projets liés au canal. Il apparaît que rien n'est fait dans ce sens hormis quelques chemins de randonnées.

### I. Infrastructures

Le développement économique concernant le tourisme sera tributaire des voies de communication, c'est pour cette raison que la commune de MOISLAINS continue de réclamer un ouvrage spécifique pour franchir le canal SNE et desservir la commune dans son tracé actuel par la RD 43 côté sud ainsi que de conserver une bonne accessibilité aux services de santé d'urgence. Le rabattement de la RD 43 sur la RD 184 rallonge la distance d'accès et augmente les risques.

**Une voie doit être créée à l'ouest pour relier le pont canal de CLERY-SUR-SOMME à la base nautique de l'OUETTE à MOISLAINS.**

### II. Equipements liés au canal

L'écluse de MOISLAINS sera la plus haute d'Europe et au dire de tous elle devrait attirer de nombreux visiteurs pendant les travaux ainsi qu'après sa mise en service mais rien n'est prévu pour retenir les touristes. Le site de MOISLAINS s'impose donc tout naturellement pour la création d'une maison du canal ou d'un centre d'interprétation, devant une œuvre aussi monumentale au même titre que le pont canal. A cela pourrait **s'adosser un local pour y développer un service de restauration rapide avec un bar et la création d'un parking.**

De même à proximité de l'écluse, la commune de MOISLAINS est candidate à **la création d'une aire pour camping-cars** (surtout qu'il n'en existe pas dans la région). Notre réserve foncière n'est pas très conséquente, il faut attendre les aménagements fonciers et la concertation sur ce sujet pour définir la localisation précise de ce projet.

Les infrastructures doivent être réparties équitablement sur le territoire ayant un potentiel touristique.

Le site des anciens établissements DESCAMPS peut être **transformé en partie en logements** pour accueillir les pratiquants de sports nautiques de la base de loisirs de l'OUETTE. D'autre part sur le même site, des bâtiments en bon état peuvent être réemployés pour **la création d'un centre d'hivernage à sec pour des bateaux de plaisance et la création d'un atelier d'entretien et de réparation pour ces mêmes bateaux.** La réutilisation de ces locaux permettrait de dégager des économies substantielles par rapport à des constructions nouvelles de ces installations.

### III. Devenir du canal du Nord et son réaménagement

Le démantèlement éventuel du canal du Nord dans le secteur de MOISLAINS après la mise en service du CSNE, aura pour conséquence la déconstruction de deux ouvrages d'art sur voie communale. Ces ouvrages sont une menace pour la circulation routière ainsi que la navigation fluviale, étant dans un état vétuste, aucune réparation ni entretien n'ont été réalisés depuis leur construction. La suppression de ces ouvrages sera une source d'économie non négligeable pour notre commune, n'ayant pas les moyens de les maintenir en état de service.

Après la mise en service du canal SNE, il serait souhaitable que le bief du canal du Nord, compris entre l'écluse 8 et l'écluse 9, soit maintenu en eau pour servir de zone d'hivernage. Pour la plaisance, ce bief est à proximité de l'interconnexion du canal du Nord et de SNE et à très courte distance du canal de la Somme avec une possibilité d'anneaux importants.

A proximité du canal SNE, la commune de Moislains pourrait donc proposer une zone d'hivernage à quai et sous abri à sec.

La partie du canal du Nord située en amont de MOISLAINS serait destinée aux développements des activités liées à la nature (coulée verte, etc...)

### IV. Loisirs – Pêche

A l'issue du démantèlement du canal du Nord, **la vallée de la Tortille doit être réhabilitée**, ce cours d'eau retrouvera son potentiel halieutique à dominance salmonidés, classé en 1<sup>ère</sup> catégorie comme il l'était avant la construction du canal du Nord. Il manque sur le territoire une rivière de qualité, cette opportunité nous est offerte. **Il faut soutenir ce projet.** La commune d'ETRICOURT-MANANCOURT est partie prenante. Ce genre de parcours de pêche sera complémentaire à la rivière Somme, classée en 2<sup>ème</sup> catégorie n'étant pas destinée à la pêche à la truite. Pour accueillir ce tourisme, **il faudra inciter à la création de chambre d'hôtes et de gîtes dans les communes de MOISLAINS et ETRICOURT-MANANCOURT.**

### V. Loisirs -Tourisme pédestre et équestre

Les chemins de randonnées doivent se prolonger vers la commune d'ETRICOURT-MANANCOURT, le long du canal SNE et par la suite, emprunter le comblement du canal du Nord aménagé en coulée verte pour aboutir aux aménagements halieutiques sur la Tortille ainsi **cette vallée sera réhabilitée en compensation de l'impact négatif du canal SNE.**

Il ne faut pas se contenter que des chemins de randonnées longeant le futur canal, il faut qu'il y est d'autres itinéraires transversaux en direction de NURLU, TEMPLEUX-LA-FOSSE à l'est et vers BOUCHAVESNES et RANCOURT à l'Ouest puisqu'il en existe actuellement et sont inscrits au PDIR.

# Comité départemental du tourisme de l'Oise

## Présentation du Comité Départemental du Tourisme de l'Oise

Le Comité Départemental du Tourisme de l'Oise (CDTO) est un organisme parapublic créé à l'initiative du Conseil général de l'Oise en vue de développer et de promouvoir le tourisme isarien. Au service du Conseil général, le CDTO prépare et met en œuvre la politique touristique du département et peut se voir confier, par le Conseil général, l'animation du schéma départemental de développement touristique.

Les missions du CDTO sont organisées en quatre pôles :

- Le développement et l'animation territoriale
  - FEDERER, INFORMER ET STIMULER tous les acteurs publics et privés du département,
  - ANALYSER, CONSEILLER, ÉVALUER ET ÉLABORER la stratégie de développement touristique du département.

Il conseille et assiste les porteurs de projets. Il aide au montage de projets d'équipement des sites et territoires. Il est consulté pour l'instruction de demandes de subvention et participe à l'élaboration des schémas sectoriels – PDIPR, plan de randonnée nautique...

- GERER ET ANIMER des filières intra départementales afin de développer la mise en marché. Le CDT, proche du terrain, participe et contribue à la qualification de l'offre (labellisation, certification, démarche qualité). Dans ce cadre le CDTO est le référent du label « Tourisme & Handicap ».

- Le marketing touristique

- COLLECTER, GERER, QUALIFIER ET METTRE A DISPOSITION les informations touristiques. Le CDT apporte des outils de veille de marché, de connaissance de l'offre, d'observation statistique et d'analyse. Il constitue des centres de ressources, enrichit des bases de données diverses.
- PROMOUVOIR les offres touristiques en France et à l'étranger, notamment à travers les projets de destination. Le CDT élabore et met en œuvre des plans d'actions et une stratégie marketing pour le grand public et les professionnels en France et à l'étranger avec le Comité régional du tourisme. Il réalise de nombreux documents d'information et de promotion destinés aux individuels, aux prescripteurs de voyages (autocaristes, Tour-opérateurs). Il développe des relations avec la presse et mène des campagnes de communication. Il réalise et développe des sites Internet d'information et de mise en marché.

- La commercialisation

VENDRE LA DESTINATION OISE : le Service Loisirs Accueil (SLA), est l'outil du CDTO pour tout ce qui concerne la commercialisation de la destination. Le SLA propose des locations Gîtes de France et Clévacances, des excursions à la journée ou des circuits pour tous les types de clientèles (groupes, individuels, scolaires ...) françaises et étrangères

- L'événementiel

Le CDT a la charge d'organiser tous les deux ans Les Nuits de Feu, concours international de feux d'artifice dans le parc du Château de Chantilly.  
Le CDT a la charge d'organiser tous les ans depuis 2006, l'Oise verte et bleue. Un week-end de fête pour les amoureux de la nature et du patrimoine !

## Atouts du canal Seine Nord-Europe pour le tourisme

La création du canal Seine Nord-Europe constitue une opportunité de choix pour le développement touristique du territoire :

- A court terme, dès le début du chantier grâce à l'intérêt technique et architectural de la construction des ouvrages d'art,
- A moyen et long termes, par le développement d'activités touristiques, autour des voies d'eau, directement ou indirectement liées au fluvial.

L'eau est un élément fondamental aux activités touristiques et constitue le « décor » attractif avec une très forte valeur ajoutée, que ce soit pour la contemplation, le ressourcement, ou la pratique d'activités physiques et sportives.

Le canal Seine Nord Europe doit être un levier pour la valorisation de la rivière Oise, tant pour les villes que pour les campagnes. Au-delà de la rivière ce sont des espaces, des quartiers qui pourraient ainsi être convertis au bénéfice des habitants, des visiteurs, et de l'environnement. Cette dimension est d'autant plus importante qu'elle représente une occasion fabuleuse pour éliminer ou limiter les pollutions, au sens large du terme, de certains sites et espaces négligés, mal entretenus, industrialisés ou urbanisés.

## Attentes et objectifs

Pour le département de l'Oise, le canal Seine Nord Europe apportera un nouvel axe de développement touristique « le tourisme fluvial ». Grâce à la situation géographique, cette voie d'eau sera le lien entre le nord de l'Europe et le sud de la France, en passant par Paris et les territoires français déjà équipés.

Ce que le tourisme peut attendre du canal Seine Nord Europe :

- Une voie d'accès depuis l'extérieur
- La création d'espaces dédiés aux circulations douces fluviales en toute sécurité
- Un levier pour développer les circulations douces terrestres
- Le déploiement de l'activité touristique de Noyon à Compiègne
- L'émergence d'une attractivité touristique pour le bassin creillois
- Une source de mobilisation de l'ensemble des acteurs pour valoriser le territoire
- La réappropriation par les habitants de la rivière Oise comme élément de la nature

## Projets et actions

Dans le cadre de ses missions, le CDTO pourra apporter :

- Conseils et expertise pour accompagner les porteurs de projets publics et privés
- Promouvoir l'offre touristique sur l'ensemble des supports de communication
- Commercialiser les produits touristiques par le biais de l'agence de voyages « Service Loisirs Accueil », pour les groupes et les individuels

## Organisation de la coopération, coordination, montage de projets

Un projet à dimension transversale comme le canal Seine Nord Europe, nécessite une coopération en vue d'une meilleure visibilité de la stratégie et des actions entreprises individuellement et collectivement.

Le CDTO pourra être en mesure de porter des projets coordonnés dans les domaines de la promotion et de la commercialisation :

- Contribution ou relais du marketing touristique des infrastructures et des équipements du canal Seine Nord Europe
- Création et vente de produits touristiques, facilitant la mise en réseau des acteurs, par exemple :
- Pendant le chantier : Journée « Visite du chantier 'Ouvrage d'art' Canal Seine Nord et Musée des bateliers de Longueil-Annel ».
- Après la réalisation : « Week-end découverte de l'Oise : à pied, à vélo, en bateau ».

### Fédération des acteurs

Par essence le CDTO fédère les acteurs publics et privés qui interviennent dans le domaine du tourisme. Il est à souligner qu'au-delà des limites administratives, une coopération active existe entre les CDT de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme, le Comité Régional du Tourisme de Picardie, ainsi que les Offices de Tourisme.

## Comité départemental du tourisme de la Somme

### Au niveau des collectivités et des acteurs du tourisme régional (publics et privés)

- Le canal SNE permettra de développer la notoriété des territoires traversés et en particulier celui de l'Est du département de la Somme qui reste encore peu connu et reconnu du public et des visiteurs.
- Un territoire fortement marqué par le tourisme de mémoire, où les autres filières et activités ne sont pas suffisamment, développées, structurées et valorisées.
- Il faudra continuer à mobiliser les acteurs publics et privés autour du projet global et prévoir des phases de communication sur le projet pour les habitants (pas créer de frustrations) et bien entendu les visiteurs.
- Promouvoir « l'importance du projet » afin d'attirer des investisseurs touristiques ; nouveaux opérateurs sur l'hébergement, la croisière fluviale, les activités nature...
- Les différents partenaires du tourisme sur l'inter territoire (Nord Pas de Calais /Picardie) devront mettre en place un mode opératoire facilitant une vision globale des projets sur leur territoire et la mise en œuvre d'une promotion partagée des activités liées au canal ou aux ouvrages.
- Associer régulièrement les acteurs touristiques locaux aux points d'évolutions (réunions d'information) du projet et aux présentations de perspectives.
- Mobiliser les partenaires OT/CDT/CCI pour promouvoir le territoire pendant et après les travaux.

### Développer et valoriser les activités fluviales et activités de pleine nature

- Développer les infrastructures et équipements d'accueil (hébergements), aujourd'hui peu nombreux.
- Développer et améliorer les haltes nautiques et envisager rapidement un développement ou amélioration des ports de plaisance.
- Prendre en compte l'implantation de services le long de la voie d'eau, aires d'accueil camping cars, toilettes, aires de pique-nique, signalétique d'accès et d'information, centre d'information et d'accueil pour les visiteurs (guidage et exposition des grands ouvrages) qui valorisera aussi les milieux naturels et aquatiques du territoire.
- Améliorer et développer les sentiers de randonnées autour du canal (pédestres, équestres...) et créer de nouvelles boucles permettant de relier le canal SNE à l'offre nature à proximité.
- Trouver un opérateur pour développer un type de croisières à la journée (day trip) qui proposera aussi à son bord de la restauration. Ce type de croisière pourra s'adresser aux touristes mais offrira aussi habitants locaux un loisir de proximité. Des boucles entre le canal grand SNE et les autres canaux pourraient être imaginées afin de diversifier et étoffer l'offre.
- Impérativement développer une voie de circulation et des boucles « découvertes » véloroutes autour du projet.
- Produire des événements liés à cette nouvelle voie d'eau, fêtes nautiques.....et des animations valorisant l'aspect touristique.
- Valoriser les étangs de la Somme : valoriser les espaces naturels et créer une dynamique pêche et guidage nature (interprétation de la nature à l'instar de ce qui se fait sur la côte Picarde)
- Solutionner la problématique des HLL et installations sauvages en vallée de la Somme car il ne peut y avoir de développement de projets liés à l'environnement et à la valorisation des espaces naturels, si il n'y a pas de stratégie de résorption de ce problème.
- Mettre en place une signalétique d'information pour les plaisanciers utilisant la voie d'eau, exemple présence de la Somme, ou des champs de batailles, ou ville étape (port de plaisance)...

### Tourisme de mémoire et situation géographique exceptionnelle

- Envisager le développement (promouvoir) et la commercialisation de séjours combinés (type tourisme de mémoire +activités nature+canal) ce type de séjour peut être packagé et vendu par l'office de tourisme de Haute Somme.

- Valoriser par une signalétique adaptée les sites autres que ceux liés aux lieux de mémoire permettant ainsi d'étoffer l'offre locale et améliorer l'attractivité du territoire.
- Communiquer sur la notion de front de l'ouest avec nos voisins et en particuliers le Nord pas de Calais aussi concerné par la thématique et opérant sur les mêmes axes.
- Mais aussi communiquer sur un projet « centre Europe » ou au carrefour de l'Europe et permettant non seulement de créer un axe de transport moins polluant mais aussi de créer un rapprochement avec les pays du nord europe.

#### Valoriser le canal SNE pendant sa construction

- Organisation de visites des grands chantiers : pont canal, écluse et ascenseur à péniche... à l'instar du viaduc de Millau
- Créer un petit centre d'interprétation/ présentation du projet et des différentes réalisations.
- Communiquer sur le projet en tant que « projet Européen »
- Présenter dans les supports de promotion touristiques le Grand chantier du SNE comme un « produit touristique » et utiliser cette attractivité pour faire découvrir les autres richesses du territoire.
- Dans le calendrier utiliser en événement les grandes étapes du projet comme par exemple le remplissage du pont canal... etc.

Amélioration et développement de l'offre environnant le canal SNE. En particulier le niveau de l'offre en hébergement touristique.

Former les personnels d'accueil (OT, hôtels,...), à la promotion des équipements ou ouvrages liés au canal SNE

Former les acteurs du territoire à la connaissance du canal SNE pour en faire la promotion, et apporter des informations fiables aux visiteurs.

## Chambre d'agriculture de la Somme

L'agriculture ainsi que ses partenaires directs opérant en amont et/ou aval de la production agricole : collecte et stockage des céréales et oléo-protéagineux, agrofourniture, transformation agro-industrielle ou agroalimentaire, vont être perturbés de façon significative par la réalisation du CSNE.

Parmi les impacts négatifs, nous on peut citer :

- Le prélèvement foncier d'une ampleur inégalée jusqu'à ce jour (plus de 1100 ha dans la Somme)
- La destruction de parcelles parfois récemment remembrés,
- La coupure et la remise en question de nombreux aménagements : voiries, irrigation,...
- La désorganisation du réseau de collecte et d'expédition des céréales situé au bord du Canal du Nord actuel.

Pour remédier à ces perturbations qui présentent un caractère d'autant plus dommageable qu'elles affectent une zone au potentiel agricole élevé, le Santerre-Vermandois, le maître d'ouvrage, dans le cadre de ses obligations découlant de la déclaration d'utilité publique et afin de permettre aux commissions communales d'aménagement foncier de prendre valablement leurs décisions, doit fournir certains éléments et prendre des engagements en termes :

- De réduction maximale des emprises ; à cet égard, la réflexion sur l'optimisation des sites et de la conception des zones de dépôt de matériaux excédentaires doit être approfondie en prenant en compte notamment l'utilisation de certains tronçons du Canal du Nord désaffectés ;
- De financement effectif des réserves foncières qui, le moment venu, permettront de compenser les emprises au niveau des exploitations agricoles ;
- D'importance des périmètres d'aménagement et des programmes de travaux connexes qui devront être financés intégralement conformément aux dispositions figurant dans le protocole signé le 10 juillet 2008 avec les organisations professionnelles agricoles ;
- D'accompagnement financier du raccordement des installations de stockage des coopératives au CSNE car il va nécessiter des investissements lourds supportés par leurs sociétaires, c'est à dire les agriculteurs ; ces aménagements sont indispensables pour permettre à l'agriculture de tirer parti de la réalisation du CSNE.

Sur ce dernier point, trois sites sont concernés dans le département de la Somme par ce type d'aménagement particulièrement onéreux et contraignant : Moislains, Cléry sur Somme et Languuevoisin. En effet, les réglementations applicables aux silos et installations de stockage de céréales ainsi qu'au stockage d'engrais exigent le respect de périmètres d'éloignement par rapport au voisinage. De surcroît, ces trois installations vont drainer des flux complémentaires des régions voisines, aussi sera t-il nécessaire de prévoir le raccordement routier et ferroviaire nécessaire à leur développement d'activité lui même profitable au CSNE.

De par l'importance des superficies à fort potentiel agricole qui vont disparaître et compte tenu des perturbations qui vont substituer malgré la mise en œuvre des remèdes classiques (indemnisation, aménagement foncier) l'agriculture va subir une perte de valeur ajoutée conséquente. Pour retrouver celle-ci et reconstituer le potentiel existant, le dispositif d'accompagnement financier prévu dans le protocole signé entre les organisations professionnelles agricoles et forestières et VNF le 10 juillet 2008 doit être mobilisé rapidement.

Il pourra être utilisé utilement pour favoriser l'engagement de démarches qualitatives :

- Destinées à économiser la ressource en eau telles que le développement de la micro-irrigation, la création de réserves d'eau pour limiter les prélèvements dans la nappe phréatique ;
- Permettant la remise en état agricole des dépôts de terre pour implanter des cultures pérennes non alimentaires (taillis à courte rotation, miscanthus...);
- Offrant la possibilité aux exploitations touchées de mieux valoriser leur production ( bâtiments de stockage, installations de conditionnement...) ou de développement de nouvelles activités de production agricole alimentaire ou non.

Il pourra également être mobilisé pour contribuer au développement d'actions de diversification telles :

- La promotion de l'accueil à la ferme, du camping vert, des gîtes ruraux, des chambres et des tables d'hôtes, des fermes auberge par le biais du réseau « Bienvenue à la Ferme »,
- La réhabilitation d'anciens corps de ferme par la création de logements permettant d'accueillir tout d'abord le personnel travaillant sur le chantier et par la suite les touristes qui fréquenteront les installations fluviales,
- Le développement des circuits courts de vente directe des produits fermiers,
- La participation des agriculteurs à certains travaux sur le chantier : réalisation d'aménagements paysagers par exemple,
- La fourniture d'aide aux exploitants impactés pour leur permettre d'investir dans des programmes de production d'énergies renouvelables : panneaux photovoltaïques, installations de méthanisation, de petit et grand éolien...

Si à court et moyen terme la réalisation du Canal Seine Nord Europe va bouleverser et désorganiser de façon préjudiciable l'activité agricole, on peut espérer que la mise en œuvre des dispositifs d'accompagnement décrits ci-avant permettront à l'agriculture et à ses partenaires de surmonter l'obstacle et de retrouver la place qu'ils occupent dans l'économie locale. Ce faisant, ils bénéficieront et contribueront au développement du Canal Seine Nord Europe.

## Association des usagers du vélo, des véloroutes et voies vertes des vallées de l'Oise (AU5V)

### Présentation de l'AU5V

Créée en juillet 2004, l'AU5V s'est fixée pour objet de :

- Regrouper les pratiquants du vélo et autres circulations douces (marche à pied, rollers, fauteuil roulant, etc) du sud de l'Oise et de ses environs,
- Promouvoir :
  - la pratique du vélo « utilitaire » et « loisirs »,
  - les projets de création de voies vertes et de véloroutes,
  - la création d'aménagements cyclables urbains et d'itinéraires cyclables intercommunaux, dans la région et les communes du sud de l'Oise et de ses environs.
  - œuvrer à la réalisation du Schéma Régional Véloroutes et Voies Vertes de Picardie.

L'AU5V est Délégation Régionale de l'AF3V (Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes) pour la Picardie. C'est à ce titre qu'elle participe au Comité Régional de développement Véloroutes et Voies Vertes de la Région Picardie et participera (lorsqu'il se réunira...) au Comité de Suivi du Schéma Régional Véloroutes et Voies Vertes.

### Problématiques auxquelles le CSNE peut apporter réponse via les activités touristiques

Absence de porteur de projet pour la réalisation de la VVV Noyon / Péronne / Bertincourt (et son éventuel prolongement vers Douai en région Nord – Pas-de-Calais) inscrite au Schéma Régional VVV Picardie.

Absence de perspective de réalisation à moyen terme d'une liaison VVV entre le Bénélux, la Picardie et la région parisienne. Le Bénélux et la région parisienne constituent en effet un réservoir potentiel très important d'utilisateurs des VVV.

Développement d'un produit associant navigation de plaisance privée et tourisme vert (vélo, circulations douces,...). Les plaisanciers sont en effet très demandeurs de pouvoir alterner navigation sur l'eau et déplacement terrestre le long de la voie d'eau.

### Attentes et objectifs des associations d'utilisateurs des VVV

Accès à la totalité du linéaire –que constituera le canal SNE et ses chemins de services– aux cyclistes, rollers, handbikes, randonneurs, personnes à mobilité réduite (PMR), etc.

Accès des usagers des VVV à l'intégralité des ouvrages d'art, singulièrement aux ponts-canal qui constitueront des points d'attractions touristiques de premier ordre et des opportunités importantes d'éviter les dénivelés.

Aménagement de tous les ouvrages, singulièrement les écluses, mais aussi les ponts traversants – notamment routiers – de façon à permettre la traversée du canal SNE en chacun de ces ouvrages par tous les usagers des VVV, afin de multiplier les possibilités de boucles touristiques. Pour information, la traversée des écluses par les randonneurs et cyclistes est déjà possible en Belgique, sur le réseau RAVEL, grâce à un système de signalisation automatique proche de celui utilisé sur les passages à niveau du réseau de voies ferrées.

**Projets et action de développement**

Aménagement et ouverture à tous les usagers des VVV de la totalité des chemins de services des voies navigables.

**Souhaits en matière d'organisation**

Mise en place d'un Comité interrégional d'itinéraire VVV Seine Nord Europe regroupant les collectivités territoriales concernées (départements, régions,...), les services déconcentrés de l'état (J&S, Equipement, Environnement,...), les institutions et établissements publics (VNF, RFF, ONF,...), les associations d'usagers, etc., afin de traiter les questions liées aux aménagements propres aux VVV, au balisage, à la promotion, à la coordination entre acteurs...

**Fédérations des acteurs**

Envisageable au travers d'évènements festifs liés à la promotion des voies vertes ou, plus généralement, des circulations douces (comme les Journées nationales des Voies Vertes, l'opération Oise Verte et Bleue,...) ou de manifestations sportives ou touristiques permettant de créer des animations régulières sur et autour de ce linéaire.

Eric BROUWER,  
président de l'AU5V

**Conseil économique et social régional  
d'Ile-de-France**

lire page 109

**Chambre de commerce et d'industrie  
de Versailles Val-d'Oise / Yvelines  
et Communauté de communes du Haut-Val d'Oise**

lire page 114

**CONTRIBUTION ENVIRONNEMENT****Association Air Pur**

Par rapport au Grenelle de l'environnement, l'Association Air Pur dénonce une anomalie importante : Pourquoi investir 4 milliards d'euros pour un canal grand gabarit Seine Nord-Europe et ne pas inclure dans ce budget la délocalisation de la SEDE située à Graincourt les Havricourt (62), compte tenu des nuisances et des odeurs pestilentielles que ce site génère dans un rayon de 5 km ?

Le canal va rapporter pour le secteur :

- un port de plaisance à Hermie /haincourt
- un quei de transbordement de céréales à Graincourt
- des sentiers de randonnées
- une intégration paysagère

**Ce qui est incompatible avec la présence de la SEDE**

Dans notre courrier adressé à la DRIRE le 23 avril 2008, nous demandons s'il y a présence de Dioxine autour de la SEDE ; nous n'avons reçu à ce jour, aucune réponse satisfaisante.

Pour le président Jean-Paul Cathelain.

Une copie de ces observations a été déposée en Marie de Moeuvres (59), à l'attention de Madame Duchemin Anne-Marie, Marie d'Hermies, à l'attention de Madame Nawrocki Marie-Françoise, Maire.

# 4

## Annexes



PRÉFECTURE DE LA RÉGION PICARDIE

La Préfet

Amiens, le 24 JAN. 2008

Monsieur le Président,

Par courrier du 28 novembre dernier, vous avez bien voulu confirmer votre accord à ce que l'association Seine-Nord Europe que vous présidez joue un rôle afin de fédérer les acteurs territoriaux concernés par le projet de canal, dans le cadre d'une mission que l'Etat lui confierait, et je vous en remercie.

Avec une saisine du Conseil d'Etat maintenant intervenue et la perspective d'une déclaration d'utilité publique de l'ouvrage dans les prochains mois, le cadre du dispositif d'accompagnement à arrêter en relation avec le projet semble désormais suffisamment stabilisé. Le moment est donc opportun, pour confier deux missions à votre association dans le prolongement de ce qu'a indiqué M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat aux transports auprès du ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable en conclusion de votre assemblée générale du 17 octobre 2006.

Il s'agira d'une part qu'elle remplisse une fonction "d'agence de développement", dans le double objectif de :

- valoriser l'ouvrage dans ses diverses dimensions économiques au regard de ses fonctionnalités,
- répartir au mieux entre les territoires, essentiellement au long de l'infrastructure, les activités induites et les retombées.

Sous cet aspect, deux phases peuvent être distinguées, la phase chantier et l'exploitation, dont les préparations respectives nécessitent toutefois d'être abordées conjointement dès à présent.

Parallèlement à cette première fonction, et dans le cadre plus large de la gouvernance du projet, il est souhaitable d'autre part que l'association assure la représentation collective des acteurs qu'elle regroupe. Les contours de cette fonction restent à affiner à votre initiative, mais le principe est que l'association soit un interlocuteur essentiel de l'Etat et de ses établissements publics, d'abord dans la phase de réalisation de l'infrastructure, mais aussi plus généralement pour accompagner la montée en puissance du projet.

Monsieur Philippe MARCÉ  
Président de l'Association Seine-Nord Europe  
8 rue Saint-Florentin  
75001 PARIS

- 2 -

Parmi les thématiques couvertes par les groupes de travail que vous envisagez d'instituer, il me paraît utile de retrouver, comme vous m'engagez à le préciser, pour le chantier ou l'exploitation de l'ouvrage :

- les plates-formes multimodales,
- le tourisme et les loisirs,
- l'agriculture et l'agro-industrie,
- l'emploi, y compris sous l'angle de l'insertion de publics en difficulté ou celui de la formation
- le logement,
- le devenir des canaux existants.

Compte tenu de son ampleur et de la multiplicité de ses facettes, le thème de l'environnement paraît devoir être examiné dans le cadre de l'Observatoire que VNF s'est engagé mettre en place sur ce sujet. Pour ces mêmes raisons cependant, ses travaux ne sauraient rester étanches à ceux de votre association, et il serait dans doute pertinent que les associations environnementales membres de l'Observatoire puissent mandater des représentants pour participer à ceux des groupes de travail auxquels ils estimeraient utiles de se joindre.

Sur un plan général, il serait particulièrement utile que la mise en place de ces groupes se fasse en liaison avec les dynamiques d'ores et déjà engagées. C'est pourquoi je demande à mes services de rester à disposition de l'association pour préciser, si nécessaire, les actions dont il conviendrait de tenir compte.

Vous pourriez par ailleurs souhaiter donner quelque publicité aux travaux de l'association par des actions de communication à destination du grand public ou plus ciblées. Il sera nécessaire qu'elles trouvent à s'articuler avec celles de l'Etat et également de VNF dans sa participation au projet.

Au plan organisationnel enfin, j'ai bien noté que vous envisagez de faire évoluer le fonctionnement de l'association par la mise en place de collèges, susceptibles précisément de structurer le pilotage de groupes de travail thématiques.

Dans ce cadre, le collège prévu pour regrouper les collectivités associées, entre autres, celles pressenties pour co-financer l'ouvrage (Régions, Départements). Cette qualité conduit cependant à leur réserver une place spécifique dans le suivi du projet, et l'Etat veillera à ce qu'elles disposent d'une instance particulière où ce rôle puisse continuer de s'exercer. Je tiens à préciser ce point afin de vous permettre de lever toute ambiguïté éventuelle auprès de ceux de vos interlocuteurs concernés qui se seraient interrogés. Leur implication dans le pilotage du projet n'est pas exclusive, bien au contraire, d'une participation à l'un des collèges de l'association.

./

- 3 -

Pour faire écho à la place faite dans les groupes de travail aux associations environnementales, sans doute pourraient-elles non pas choisir être membre du collège des associations, mais y mandater ponctuellement quelques représentants.

Le dernier collège pourrait rassembler des personnalités qualifiées et des responsables d'organismes spécifiques. J'observe aussi la mention d'une participation d'entreprises privées, qui pourrait placer le préfet coordonnateur devant une difficulté, car il lui serait malaisé de recevoir leur expression sur le même plan que les intérêts collectifs que l'association portera. Je souhaitais attirer votre attention sur ce point dès l'étape où nous nous situons, sans attendre qu'aient débuté les échanges techniques qu'Etat et association seront amenés à avoir.

J'ai conscience que les missions ainsi confiées à l'association que vous présidez, si vous retenez qu'elle les exerce, nécessitent la création d'un minimum de structure permanente. Le contrat de projets Etat-Région a prévu d'aider financièrement à la charge de l'Etat la mise en place d'une telle structure et, sous un délai raisonnable, VNF devrait également pouvoir y contribuer, dans le cadre d'une convention "grand chantier" ou "grand projet" à l'étude.

Je vous salue gré de me faire connaître le sens qu'il vous paraîtra possible de donner à ma proposition. Si vous en êtes d'accord, je pourrais annoncer la teneur du présent courrier lors du prochain comité consultatif lié au canal Seine-Nord Europe qui se tiendra le 7 février prochain. Mes services (SGAR) restent à votre disposition pour toute précision ou tout complément que vous pourriez souhaiter recevoir au préalable.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Préfet,



Henri-Michel COMET

**SÉNAT**

PHILIPPE MARINI  
SÉNATEUR DE L'OISE  
MAIRE DE COMPIÈGNE

PHM/FS - N° 362

*République Française*

Compiègne, le 4 février 2008

Monsieur Henri-Michel COMET  
Préfet de la Somme, Préfet de Picardie  
Hôtel de la préfecture  
51 rue de la République  
80020 Amiens Cedex 9

Monsieur le Préfet,

Je vous remercie de votre courrier du 24 janvier 2008 et de votre proposition de confier à l'Association Seine-Nord Europe une mission de coordination des acteurs territoriaux dans leur relation avec l'Etat et le maître d'ouvrage Voies navigables de France, et plus largement de participer au développement et à la mise en œuvre des politiques d'accompagnement du projet.

Cette mission concernerait les prochaines phases de développement du projet, de préparation et de réalisation du chantier, puis de montée en puissance des diverses activités économiques liées d'une part au transport de marchandises et d'autre part aux diverses fonctions liées au caractère multi-usage de la voie d'eau.

La procédure de dévolution du projet envisagée nécessite en effet un mode de représentation collective du territoire et un travail en lien très étroit avec l'Etat et Voies navigables de France pour garantir le succès du projet.

Suite à cette proposition, je vous confirme, en vertu du mandat qui m'a été confié par les adhérents de notre association lors de notre Assemblée Générale du 17 octobre 2007, la volonté de l'association de répondre favorablement à votre sollicitation, sachant qu'il me paraît important de préciser dès à présent quelques principes qui me semblent nécessaires pour mener à bien cette mission.

En premier lieu, il est bien entendu, comme vous le soulignez, que les différentes missions que l'association s'engage à remplir nécessiteront de bénéficier des moyens et des soutiens financiers nécessaires émanant du Contrat de projets Etat-Région Picardie et de VNF, voire d'autres instances si cela est possible au niveau du MEDAD et en particulier de la DIACT.

-2-

Ensuite, le champ de la réflexion devra rester compatible avec les orientations définies dans l'avant-projet soumis à l'enquête publique pour éviter des surenchères provenant de demandes des territoires (aménagement complémentaires...) pouvant induire des surcoûts ou des impacts sur le programme de préparation et de réalisation du projet, ou encore des insatisfactions face aux demandes qui ne seraient pas retenues par le maître d'ouvrage ou le groupement privé partenaire.

Il convient de préciser les objectifs et les modalités pratiques des missions que l'association pourrait mener dans le cadre du dispositif global de gouvernance du projet. Cela passe notamment par :

- la mise en place d'un réseau de correspondants au niveau des structures concernées : collectivités locales, chambres consulaires, associations,
- la mise au point des dispositifs nécessaires pour réunir ces acteurs,
- la structuration et l'animation de groupes de travail thématiques.

Pour mener à bien cette animation, il sera nécessaire, en liaison avec les responsables de Voies navigables de France, de définir avec vos services les champs de compétences et les objectifs relatifs à chaque groupe de travail thématique.

Comme déjà évoqué lors de nos précédents échanges, votre association a d'ores-et-déjà acté une modification de ses statuts. Cinq collèges sont sur le point d'être créés :

- Collège des parlementaires,
- Collège des collectivités territoriales (Conseils régionaux, conseils généraux, EPCI, communes),
- Collège des instances socio-économiques (CESR, Chambres consulaires...),
- Collège des associations et fédérations professionnelles,
- Collège des personnalités qualifiées, responsables d'organismes spécifiques ou d'entreprises.

Concernant la participation d'entreprises privées, je vous propose de faire en sorte que le Collège des personnalités qualifiées, responsables d'organismes spécifiques ou d'entreprises ne soit pas appelé à participer aux groupes de travail thématiques.

En fonction des thèmes abordés, les membres de ces Collèges composeront en partie les groupes de travail que vous avez listés. La participation à ces groupes de travail sera bien entendu ouverte aux instances et acteurs non adhérents à notre association, mais concernés par les enjeux, selon des modalités à définir. Dans un souci d'efficacité et à l'égard des collectivités ou autres acteurs concernés et encore non adhérents de notre association, je ne verrai que des avantages à ce que votre expression le 7 février prochain en Comité consultatif soit perçue comme de leur intérêt bien compris à adhérer pour faciliter le plus rapidement la structuration des groupes de travail.

-3-

Vous trouverez ci-joint des propositions préliminaires concernant les thématiques qui à l'analyse du maître d'ouvrage lui semblent prioritaires et urgentes aujourd'hui (plates-formes multimodales, tourisme, emploi, logement).

Les groupes de travail relatifs à l'agriculture et au devenir des canaux existants me semblent devoir être pilotés directement par Voies navigables de France, avec la participation éventuelle de l'association, en raison des interfaces étroites avec les procédures en cours et le réseau magistral de Voies navigables de France.

Par ailleurs, il me paraît que la question de la communication du projet, notamment à destination du grand public, est un enjeu qui nécessite une coordination avec notre association afin d'assurer la cohérence des messages.

Je vous rejoins parfaitement sur la nécessité de lancer d'ici la fin mars cette mission auprès des territoires, afin d'accompagner au mieux les prochaines phases de projet :

- préparation des procédures de dévolution du projet,
- phase de dialogue compétitif avec les groupements candidats durant laquelle l'association jouera le rôle d'interface avec le maître d'ouvrage,
- mesures d'accompagnement durant la phase de préparation du chantier et pendant la réalisation de l'infrastructure,
- développement de l'activité économique des territoires.

Vous assurant de la mobilisation de notre association pour la réussite du projet Seine-Nord Europe et vous proposant de convenir d'une prochaine rencontre dans le courant du mois de février pour affiner de concert ces différents points, je vous prie de recevoir, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma parfaite considération.

*Bien cordialement,*



Philippe Marini  
Président de l'Association Seine-Nord Europe

P.J. : fiches de propositions, élaborées par le maître d'ouvrage, relatives à la mise en œuvre des groupes de travail thématiques

9h00 - Accueil des Participants

9h30 – Réunion plénière

- Accueil par M. le Sous-préfet de Compiègne
- Présentation de la mission de l'association, du dispositif de dialogue et d'échange et du programme de la journée
- Intervention de l'Etat et de VNF : la procédure PPP, le programme fonctionnel, le dialogue compétitif, les modalités de développement des plates-formes et du transport fluvial
- Introduction des ateliers : le rôle des différents acteurs des plates-formes, présentation des ateliers

11h00 - Séance de travail en ateliers (15 à 20 personnes)

#### **Atelier 1 Quelles relations entre les acteurs des territoires et les acteurs des plates-formes**

- Quelles sont les attentes des territoires ?
- Quels sont les besoins des acteurs des plates-formes ?
- Quel équilibre entre ces attentes et ces besoins ?
  - pour que les plates-formes favorisent le développement des territoires ?
  - pour que la stratégie des territoires soit attractive pour les acteurs des plates-formes
- Comment transposer les attentes des territoires dans le programme fonctionnel ?

#### **Atelier 2 Quelles contributions des plates-formes au développement des territoires**

- Comment l'armature industrielle locale actuelle peut-elle bénéficier du réseau des plates-formes ?
  - quels secteurs vont bénéficier de la connexion directe avec les marchés internationaux ?
  - comment les entreprises locales pourront se développer grâce aux nouvelles zones ?
- Que peuvent apporter les plates-formes à l'activité socio-économique des territoires ? Comment mesurer ces apports ?

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

- Comment répondre aux attentes des acteurs de la logistique ?
  - quels sont les besoins potentiels vis-à-vis du bassin d'emploi actuel ?
  - comment faciliter l'accès entre les lieux de vie et les plates-formes ?
  - quelles sont les structures à développer ?
- Quelle est la nature des services aux personnes ?
  - pour attirer et maintenir les employés et les cadres ?
  - pour développer un cadre de vie attractif (logement, vie sociale,...) ?
- Quels services pour les échanges entre les plates-formes et le monde économique ?
  - comment favoriser les échanges informatiques et téléphoniques à haut débit ?
  - comment développer l'accessibilité des personnes aux grandes métropoles ?

#### **Atelier 4 Vers une réflexion inter-régionale : coordination ou compétition ?**

- Quelle est la vision du projet sur le territoire ?
  - quels sont les apports attendus du projet ?
  - pour le territoire de Compiègne à Cambrai ?
  - quel développement pour chaque plate-forme ? Quelle complémentarité entre les 4 plates-formes ?
  - quels sont les enjeux globaux de l'accessibilité aux plates-formes (modes routier et ferroviaire)
- Comment construire une réflexion inter-régionale ?
  - quelles interactions économiques entre le projet SNE et le projet européen Seine-Escaut ?
  - comment le territoire s'intègre-t-il au corridor ? Quelles relations avec les autres régions (du Havre aux ports du Nord de l'Europe) ?
  - quelles relations entre les plates-formes et les ports maritimes français et européens ?

12h30 - Déjeuner

14h30 - Séance plénière : restitution des travaux en atelier (30' par atelier) et échanges entre les participants

16h30 - Table ronde de synthèse et préparation du séminaire d'octobre

17h00 - Fin du séminaire

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.

#### **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.

**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.

**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.

#### 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 1er 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 ?

- 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)

- 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).

- 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).

- 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)

#### 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.
- 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 1er 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 4ème 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 ».

#### Table ronde conclusive (16h15 – 17h)

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.

**9h00** - Accueil des participants

**9h30** - Réunion plénière

■ Accueil par François-Xavier VILLAIN, député-maire de Cambrai et Jacques LEGENDRE, sénateur et président de la Communauté d'agglomération de Cambrai

■ Table ronde introductive avec :

- Alain ROUSSEAU, sous-préfet de Cambrai

- Jeanine MARQUAILLE, vice-présidente du Conseil régional Nord/Pas-de-Calais

- Jean-Raymond LE MOINE, représentant l'association Seine-Nord Europe

- Nicolas BOUR, directeur de la mission VNF/SNE

■ Intervention : Pierre JOLY, directeur commercial de Dunkerque Port : les attentes d'un port maritime face au développement des plates-formes multimodales SNE

■ Interview des « Grands témoins » :

- Jean-Louis JEROME, directeur général du Port autonome de Strasbourg

- Jean Claude BOSSEZ, président d'AFILOG

- Walter SCHOCH, président Logistique Seine-Normandie

- Gérard PERRIN, directeur général de TMF Operating

**11h00** - Séances de travail dans les ateliers

**Atelier 1- Seine Nord Europe : quelles relations entre un port fluvial et le territoire ?**

■ Grand témoin :

- Jean-Louis JEROME, directeur général du Port autonome de Strasbourg : le rôle des territoires et les conditions de l'attractivité, les services attendus par les clients des ports, les clés du succès (filiales, aménagement et positionnement)

■ Echanges entre les participants et le grand témoin et synthèse

**Atelier 2- Seine Nord Europe : quelles attentes des industriels sur une plate-forme multimodale ?**

■ Grand témoin :

- Gérard PERRIN, directeur général de TMF Operating : les enjeux des plates-formes pour les industriels, leurs besoins et leurs attentes

■ Echanges entre les participants et le grand témoin et synthèse

**Atelier 3- Seine Nord Europe : quels enjeux pour la logistique ?**

■ Grand témoin :

- Jean Claude BOSSEZ, président d'AFILOG : les enjeux du projet SNE pour les acteurs de la logistique, les priorités des chargeurs.

■ Echanges entre les participants et le grand témoin et synthèse

**Atelier 4- Seine Nord Europe : quelle coopération dans le cadre de Seine-Escaut ?**

■ Grands témoins:

- Walter SCHOCH, président Logistique Seine-Normandie : la logistique normande et le projet SNE, les partenariats possibles, les pôles de compétitivité

■ Echanges entre les participants et les grands témoins et synthèse

**12h30** - Déjeuner

**14h30** - Séance plénière : restitution des travaux en atelier et échanges entre les participants

**16h00** - Table ronde conclusive avec des élus des Conseils généraux, dont :

- CG Oise. Charles POUPLIN, conseiller général d'Estrées Saint Denis

- CG Pas-de-Calais. Julien OLIVIER, conseiller général de Marquion

**16h45** - Conclusion par Alain ROUSSEAU, sous-préfet de Cambrai

**17h00** - Fin du séminaire

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 para-publics, 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)

**M. 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.

**M. 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)

**M. 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.

**Mme 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.

**M. 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.

**M. 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.

**M. 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 directs et pérennes, sans compter les bénéfices 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)

**M. 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 ».

#### 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 ? »

**M. Jean-Claude BOSSEZ**, président de l'association AFILOG (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.

**M. Walter SCHOCH**, président du « Logistique Seine-Normandie » (300 membres), rappelle la mission de sa structure : porter le pôle de compétitivité dédié aux questions de R & D en matière de logistique. 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.

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

**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**

■ **M. 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 ? - 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, **M. 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.

■ **M. 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 « 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 m<sup>2</sup> intégrés dans un parc industriel de 200 000 m<sup>2</sup>. 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

- **M. 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, **M. Guy JOIGNAUX** (INRETS) évoque les chiffres avancés en atelier de travail : de 10 à 15 emplois pour 1000 m<sup>2</sup> de bâti ou 5 à 10 emplois à l'hectare.
- **M. Bernard FERRY** (DIACT) rappelle que la DIACT considère généralement le chiffre de 15 à 20 emplois à l'hectare
- **Mme 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.
- **M. 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)

**M. 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.

**M. 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.

**M. 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.

**M. 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.

**M. 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.

**M. 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.

**9h00** - Accueil des participants

**9h30** - Réunion plénière

- Accueil par M. le Sous-préfet de Péronne
- présentation de la mission l'association, du dispositif de dialogue et d'échange et du programme de la journée
- intervention de l'Etat et de VNF : la procédure PPP, le programme fonctionnel et le dialogue compétitif
- introduction des ateliers

**11h00** - Séances de travail en atelier (15 à 20 personnes)

**Atelier 1 Vers une démarche interrégionale et européenne ?**

- Quelle vision touristique interrégionale et européenne du projet ?
  - fonction de liaison ?
  - fonction de notoriété ?
  - logique de développement durable ?
- Les exemples européens peuvent-ils servir de référence utile (Canal du Centre en Belgique, Rhin-Main-Danube) ?
- Quels seront les potentiels touristiques à développer ?
  - quelle identification et quel positionnement des acteurs publics- privés ?
- Comment construire et articuler l'action touristique SNE au niveau interrégional ?

**Atelier 2 Comment intégrer la nouvelle offre touristique SNE dans les produits de tourisme de nature et de patrimoine présents sur le territoire ?**

- Quels sont les potentiels et la nature des produits à valoriser ?
  - sites, milieux, paysage, patrimoine ?
  - écotourisme, randonnées, séjours nature, chasse, pêche, circuits ?
- Comment articuler le tourisme de nature au Canal SNE ?
  - liaisons fonctionnelles et domaniales ?
  - partenariats à considérer ?
- Peut-on envisager des possibilités de fonctionnement en réseau ?
- Comment prendre en compte les différentes fonctions ?
  - fonction itinérante : véloroutes, randonnées ?
  - fonction patrimoniale ?
  - fonction culturelle ?

**Atelier 3 Quelles possibilités de développement des ports, des équipements fluviaux touristiques et des sites d'animation ?**

- Quel projets ?
  - ports, haltes plaisance, débarcadères pour bateaux promenade et paquebots, bases nautiques...
- Concurrences et complémentarité sur l'inter-région ?
- Possibilités de mise en valeur et d'animation urbaine ?
- Intérêt et conditions de fonctionnement en réseau ?
- Quelle complémentarité / mise en réseau entre les futurs sites touristiques de SNE et les sites touristiques existants ?

**Atelier 4 Quels sont les produits touristiques et les clientèles du tourisme fluvial ?**

- Les croisières ?
- La plaisance privée ?
- Les activités nautiques motorisées et non motorisées ?
- Les sites de visites terrestres ?
- Les systèmes de randonnées et de liaisons douces ?
- Les autres produits ?

**12h30** - Déjeuner

**14h30** - Séance plénière : restitution des travaux en atelier (30' par atelier) et échanges entre les participants

**16h30** - Table ronde de synthèse et préparation du séminaire d'octobre

**17h00** - Fin du séminaire (possibilité de visite de l'Historial)

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.

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

**M. Philippe LEBLANC**, sous-préfet de Péronne, remercie tout d'abord les responsables de l'Historial de la Grande Guerre pour leur accueil. Il rappelle que le projet Seine-Nord Europe est un projet conduit en partenariat entre l'Etat et les collectivités territoriales, c'est pourquoi le Préfet coordonnateur du projet a souhaité donner la parole aux collectivités à travers ce processus de gouvernance territoriale avant l'engagement du dialogue compétitif. Il convient d'encourager les territoires à s'approprier le projet Seine-Nord Europe. La rédaction d'un « Livre blanc » des acteurs territoriaux, qui est l'objectif final de ces séminaires de gouvernance, permettra aux collectivités de formuler des souhaits et d'inspirer le futur programme fonctionnel du contrat de partenariat public privé.

En matière de tourisme, de nombreuses collectivités ont déjà esquissé des projets liés au futur canal. D'autres idées vont germer dans les territoires voisins. Il s'agit de s'inspirer d'expériences réussies et de réalisations existantes.

Seine-Nord Europe sera un nouveau moyen de connaître les territoires desservis et leur patrimoine, de mieux les promouvoir. Il est possible d'imaginer que le pont canal de Péronne suscite autant de visites que le viaduc de Millau.

**M. Guillaume DE FONCLARE**, directeur de l'Historial de la Grande Guerre, rappelle que cet établissement de référence sur le premier conflit mondial est aussi un outil touristique. Il est persuadé que le futur canal sera un outil de promotion touristique des territoires. Les acteurs locaux sont aujourd'hui fédérés et prêts à accueillir les visiteurs.

**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 nommé sur le projet Seine-Nord Europe. Il rappelle que cette démarche concernera dans un premier temps les thématiques « Plateformes multimodales » et « Tourisme » et présente les objectifs des trois séminaires organisés pour chaque thématique. Il souligne que des contributions écrites, qui seront annexées au « Livre blanc », sont attendues de la part des territoires pour la mi-novembre. L'association réalisera une synthèse de ces contributions et des échanges qui auront eu lieu pendant les séminaires.

**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 l'enjeu du développement touristique en lien avec Seine-Nord Europe et sur l'ensemble de l'axe Seine-Escaut.

En matière d'objectifs, il s'agit de valoriser le potentiel d'attractivité du canal pour en faire un « aimant » touristique pour les territoires, de renforcer l'image des territoires, d'enrichir l'offre et les produits touristiques, de créer des synergies avec l'offre actuelle et un lien entre les différents territoires desservis à travers l'émergence de nouveaux produits touristiques. Il liste ensuite quelques perspectives de développement touristique lié au projet.

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 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 et synthétise les contraintes de l'opération identifiées dans les études préparatoires. Il insiste sur l'intérêt de cette démarche de gouvernance territoriale pour construire le volet territorial de ce programme fonctionnel et donne un aperçu des prochaines phases et délais du projet.

**MM. Philippe DUCHENE et Jean-Michel GRELET**, consultants auprès de l'association Seine-Nord Europe sur les questions touristiques, présentent ensuite les retombées économiques liées à Seine-Nord Europe attendues dans le domaine du tourisme. Après avoir présenté l'importance de la détermination des gisements de valeur économique, et souligné qu'en matière de tourisme fluvial ils ne sont pas uniquement perçus sur les activités de navigation mais aussi et surtout issus de la fréquentation terrestres des sites ils détaillent les atouts et les contraintes des territoires desservis. Ils concluent leur intervention par une présentation des trois thématiques qui seront étudiés en ateliers de travail.

#### Interventions et questions de la salle

■ Il convient d'anticiper la mise en œuvre de ce projet, de bâtir une gouvernance adaptée et de faire appel aux expertises nécessaires. Les collectivités territoriales doivent accompagner ce projet. Il est nécessaire d'associer davantage les Conseils régionaux et généraux, contributeurs financiers au projet, à cette démarche. (M. le Sénateur Daniel DUBOIS)

■ La valorisation des fouilles archéologiques est-elle prévue ?

L'enjeu des fouilles archéologiques est d'abord d'enrichir la connaissance historique. La valorisation des fouilles de SNE pourra s'inspirer des expériences récentes sur de la LGV Est (M. Pierre-Yves BIET). Tout dépendra des richesses et du contenu. Des expériences intéressantes ont été menées à Saintes en Charente. Il conviendra d'avoir une expertise sur le choix entre une logique de sites ou de réseau (M. Philippe DUCHENE).

■ Quel sera le devenir du canal du Nord ? Sa valorisation touristique sera-t-elle à la charge de VNF ou des collectivités territoriales ?

- Certaines portions (Marquion-Moislains / Languevoisin-Noyon) n'ont pas vocation à demeurer dans le réseau des voies navigables au-delà d'une période d'observation de 4 à 5 ans après la mise en service de SNE. Plusieurs options existent : maintien en eau pour des activités de loisirs nautiques ou réaménagement. Une étude complémentaire sur leurs potentiels de valorisation va être lancée. Un groupe de travail sera créé sur ces questions en 2009 avec les acteurs territoriaux. (M. Pierre-Yves BIET - VNF)

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

Les participants se sont répartis en quatre groupes de travail. Les participants à l'atelier 2 ont été divisés en deux sous-groupes.

#### Restitution du travail en ateliers par les rapporteurs (14 h 30 - 16 h 30)

##### Atelier 1 Vers une démarche interrégionale et européenne ?

Animateur : Guillaume de FONCLARE - Historial de la Grande guerre  
Rapporteur : Antony YARD - Pays du Cambrésis

Il s'agit de développer une offre touristique à l'échelle du projet, d'éviter l'effet « tunnel » et de capter le passage. Cet objectif passera par le développement d'un lien interrégional. Il est demandé la nomination d'un « Monsieur Canal », Préfet nommé pour la durée du projet.

Il s'agit également d'uniformiser la communication en liaison avec les collectivités locales concernées. Pour faciliter cette coordination, la création d'un Comité de pilotage sur les questions touristiques serait très utile.

La promotion du projet devra se faire en liaison avec l'offre existante et à l'international. Il est question de développer un packaging autour de Seine-Nord Europe, qui deviendra un axe majeur en matière de développement touristique.

La question des contreparties que toucheront les collectivités locales qui subiront de lourds travaux est évoquée. Dans ce domaine, il est proposé d'imposer au constructeur un tourisme lié au chantier (visites).

En matière de navigation fluviale touristique, il est important de développer l'offre de paquebots fluviaux. Pour ce qui est la plaisance fluviale, les membres du groupe de travail ont souhaité ne pas trop multiplier les mouillages et en faire de simples parkings à bateaux.

Il est souligné que l'axe Nord-Sud du futur canal Seine-Nord Europe vient couper l'axe naturel Est-Ouest selon lequel s'orientait traditionnellement le département de la Somme et qu'il conviendra de réfléchir à leur articulation nécessaire.

Enfin, il a semblé important au groupe de travail d'anticiper les besoins en formations touristiques liées à la nouvelle offre que constituera le canal.

##### Atelier 2a : « Comment intégrer la nouvelle offre touristique Seine-Nord Europe dans les produits de tourisme de nature et de patrimoine présents sur le territoire ? »

Animateur : Francis BERGEZ - Comité départemental du tourisme de la Somme  
Rapporteur : Pascale BANTEGNIES - Conseil général du Pas-de-Calais

Pour les membres du groupe de travail, il convient de mieux faire connaître les atouts touristiques des territoires concernés. Cet objectif passera par un travail préalable de recensement avant de constituer et de développer une nouvelle offre de produits, dont il s'agira de coordonner l'élaboration et la mise en marché. Le travail réalisé par la Haute Somme en la matière constitue une expérience exemplaire.

Quelques problématiques ont été soulignées par le groupe de travail : le déficit de l'ensemble des territoires en matière d'hôtellerie ou camping ainsi qu'en lieux d'accueil pour les camping-cars.

La nécessité d'anticiper le tourisme lié au futur canal est primordiale. Il conviendra de mettre en place une organisation entre les territoires selon l'avancement des travaux. Il sera nécessaire d'être attentifs à toutes les formes de clientèle, en commençant par les populations locales et dès la phase de recherches archéologiques.

La qualité de l'offre devra être mise en valeur à travers des labels du type « tourisme durable » et de qualité, ou « Seine Nord Valley ». Le souci des membres du groupe de travail est de développer la complémentarité entre les offres des différents territoires et de mettre en articulation le tourisme vert, les randonnées, le tourisme de mémoire.

L'importance du « Livre blanc » est soulignée par les responsables de ce groupe de travail pour mieux faire connaître les intentions des territoires.

Quelques freins ont été identifiés comme la maîtrise du foncier, le manque d'hébergement, les nuisances industrielles liées à certaines activités situées sur le canal, l'accessibilité des espaces privés, la qualité de réalisation des bassins réservoirs à laquelle il faudra veiller (ex : le traitement des berges).

La question du pilotage d'une organisation commune chargée de la structuration de cette offre touristique est soulevée. Elle impose une phase préalable de compilation de données et de mise en place d'un schéma directeur. Il est évoqué l'éventualité que l'association Seine-Nord Europe puisse remplir ce rôle.

##### Atelier 2b : « Comment intégrer la nouvelle offre touristique Seine-Nord Europe dans les produits de tourisme de nature et de patrimoine présents sur le territoire ? »

Animateur : Laurent DEPRESZ - Office de tourisme de la Haute Somme  
Rapporteur : Nicolas LESTRINGUEZ - Office de tourisme du Cambrésis

Le groupe de travail a tout d'abord dressé un constat : la réalisation du canal Seine-Nord Europe devrait donner un coup de fouet à l'offre touristique développée depuis des décennies. Deux flux touristiques ont été identifiés : du flottant vers le terrestre, du terrestre vers l'eau (« fluvestre sans doute plus pertinent par rapport aux retombées locales »).

Trois niveaux d'intégration touristique ont été relevés : tout d'abord, identifier quelques sites remarquables et prioritaires (pont canal, écluse...), ensuite intégrer ces sites à l'offre du territoire de façon concertée, enfin établir des simulations sur ces sites majeurs pour calculer l'impact de la hausse de visiteurs.

Transversalement, il est évoqué la nécessité de mettre en place une coopération sur l'échelle du projet afin d'éviter la concurrence et développer une image commune. Il s'agit d'améliorer la visibilité de l'offre et d'éviter son éclatement. Des choix seront à réaliser en fonction des lignes et des types de produits. Une compilation de l'offre sera à réaliser parallèlement.

La question du devenir des terres excédentaires a également été évoquée. Leur utilisation à des fins touristiques pourrait constituer une opportunité (création de zones vallonnées, de golf ou encore de circuit de cross...).

En conclusion, le groupe de travail a insisté sur la nécessité de mettre en place une méthodologie commune et une gouvernance dédiée de façon à faire du canal Seine Nord Europe une destination touristique à part entière. Cette gouvernance pourrait être assurée par un comité informel ou une structure comme l'association Seine-Nord Europe.

La définition d'une destination touristique est donnée en complément par un intervenant professionnel qui souligne à la fois les possibilités d'accès, les possibilités de restauration et d'hébergement et enfin l'existence d'un motif. Il signale par ailleurs que l'absence d'objectifs communs ou des incohérences dans les aménagements ou les promotions peuvent constituer des freins à la mise en place d'une coopération interrégionale.

Un autre intervenant cite l'exemple de la coopération interrégionale mise en place pour la commercialisation des produits touristiques du Hainaut belge, ou de l'Entente interdépartementale Rhône pour le projet de vélo route du Léman à la mer.

Pour sa part le représentant de l'association fait le point sur la position de celle-ci qui intervient aujourd'hui dans le cadre très strict d'une mission précisément définie par la commande de Monsieur le Préfet coordonateur et que les réponses aux autres sollicitations nécessitent le cas échéant un autre mandat. Pour autant elle est bien entendu disposée à étudier d'autres formes d'intervention sur d'autres sujets.

### Atelier 3 : Produits touristiques fluviaux et développement des ports et des équipements fluviaux.

Animateur : Hubert FLANDRE – Conseil général de la Somme  
Rapporteur : Marie-F. SALON – déléguée régionale du tourisme de Picardie

Les membres de ce groupe de travail ont bénéficié au sein de leur atelier d'un débriefing sur l'étude menée sur la Haute Somme par un cabinet spécialisé (une synthèse de l'étude est mise à la disposition des participants). La nécessité d'élargir une étude de ce type à l'échelle du canal est soulignée.

Le travail à mener en matière de développement touristique a été divisé en deux phases : la première se situe de maintenant jusqu'à la période des travaux, la seconde à partir de l'exploitation du canal. Pendant la première phase, le département de la Somme sera très concerné avec la réalisation du pont canal et de l'écluse de Moislains. Un tourisme technique pourrait être développé comme cela s'est fait à Millau. Il s'agit de capitaliser sur les travaux liés au canal et les recherches archéologiques et de s'appuyer sur ce nouveau tourisme pour conforter l'offre existante. Les territoires doivent être les ambassadeurs du canal.

La nécessité de développer les « liaisons douces » et de les ouvrir à tous les types d'utilisation (marche à pied, vélo, randonnées équestres...) est soulignée. Il conviendra également de développer l'hébergement même diffus le long du tracé (chambres d'hôtes, gîtes ruraux, zones d'accueil pour les camping-cars...). Pour cela, une réflexion doit être menée sur le devenir des structures d'habitation mises en place pendant le chantier : leur transformation en structures d'hébergement touristique pourrait être une solution de pérennisation. Il s'agit d'éviter la réalisation de structures éphémères.

Une réflexion sur les filières touristiques est à lancer (filière cathédrales, filière pêche, filière tourisme de mémoire...) afin de développer ensuite une offre en grappes. La liste des sites touristiques de la région est impressionnante.

Une fois le canal mis en service, trois pôles de développement ont été identifiés :

- Un pôle fluvestre : aménagement des berges, circuit de balades pluri-transports « doux », écluse de Moislains, pont canal, haltes nautiques, ports de plaisance
- Un pôle loisirs nautiques : 1 ou 2 complexes nautiques avec hébergement, qui ne doivent pas être de simples garages à bateaux, développement des sports nautiques
- Un pôle découverte-nature : pistes cyclables, circuits thématiques de randonnées, promenades en bateau (type déjeuner croisière), sites de pêche, valorisation des étangs, produits du terroir et bistrots de pays

Enfin, les croisières fluviales en paquebot fluvial qui participent à la fois de la navigation et de la découverte touristique des pays sont reconnues comme étant porteuses de retombées importantes.

En conclusion, les membres du groupe de travail ont insisté sur la nécessité de se parler entre acteurs et de travailler en synergie.

### Table ronde conclusive (16h15 – 17h)

Les participants à la table ronde de conclusion du séminaire ont insisté sur le caractère constructif de cette rencontre, la nécessité de poursuivre cette réflexion commune et les suites à donner à ce processus. Les contreparties apportées aux territoires qui vont subir des bouleversements dus aux travaux sur des terres parmi les meilleures de France au plan agricole sont également évoquées. Un besoin de compétences techniques et pointues a été identifié en particulier pour la mise en marché des produits touristiques, les besoins en formation seront également à anticiper pour permettre aux populations locales de ne pas être écartées des métiers concernés. Le développement du tourisme régional devra s'accompagner d'une mise en valeur de l'offre de produits locaux « du terroir » ou frais, le monde agricole souhaitant rester présent dans ces opérations de valorisation touristique. La volonté de s'unir de se concerter de travailler ensemble a été abordée par plusieurs intervenants qui ont évoqué notamment la coopération des offices de tourisme. La question du financement nécessaire pour mettre en place des infrastructures touristiques adaptées est soulevée. Pour certains, l'offre touristique actuelle est « ronronnante » même si la prise de conscience de l'intérêt de protéger et de valoriser au plan touristique le patrimoine est réelle en particulier dans les villes : l'événement Seine-Nord Europe aura vocation à réveiller cette offre à l'Est du territoire qui viendra équilibrer l'existence du pôle très fort et plus ancien de la mer à l'Ouest. Il est question de ne pas disperser mais plutôt de se concentrer sur quelques sites majeurs pour établir une dynamique touristique.

**M. Philippe LEBLANC**, sous-préfet de Péronne, estime que le futur canal permettra de valoriser les terroirs et ses produits. Pour l'agriculture des territoires desservis, il s'agira de promouvoir leurs produits, renouer avec les populations urbaines, mais également proposer une nouvelle offre touristique comme les vacances à la ferme.

Sur la question de l'emploi, il ne faut pas uniquement se focaliser sur la période du chantier mais avoir une stratégie à « double cliquet ». Il s'agira aussi pour les territoires d'être attractifs pour attirer les investisseurs privés et notamment dans l'accueil touristique (restaurants...).

Pour réussir ce challenge, il sera nécessaire de travailler tous ensemble et de mettre en synergie les territoires à tous les niveaux de leur représentation, grâce aux capacités structurantes du projet Seine-Nord Europe.

On peut affirmer aujourd'hui que le canal Seine-Nord Europe se fera. La Déclaration d'Utilité Publique est attendue pour les tous prochains jours. Le financement du projet a donné lieu à des réunions importantes entre l'Etat et les Conseils régionaux. Ces derniers ont fait part de leur volonté forte d'être des partenaires du projet. On devrait en voir la traduction prochaine dans les évolutions du processus de gouvernance territoriale. M. le Sous-préfet a entendu les participants à ce séminaire sans manquer d'y relever une forme de contradiction, souhaiter tout à la fois s'approprier le canal et demander un « Monsieur Canal » au niveau national. Ce projet aura selon lui plutôt besoin du soutien et du travail des collectivités territoriales, au premier rang desquelles se trouvent les Conseils régionaux et généraux.

**9h00** - Accueil des participants

**9h30** - Réunion plénière

- Table ronde introductive avec :
  - Accueil par Monsieur FOUBERT, 1er adjoint au maire de Compiègne
  - Introduction par Monsieur Pierre GAUDIN (SGAR Picardie) représentant de l'Etat
  - Françoise VAN HECKE, vice-présidente Tourisme du Conseil régional de Picardie
  - Jean-François DALAISE, vice-président secrétaire général de l'association Seine Nord Europe
  - Nicolas BOUR, directeur de la mission VNF/SNE

- Présentation de l'étude « Canal SNE : un équipement à dimension européenne et un virage touristique pour la Somme, par Guillaume de FONCLARE, Directeur de l'Historial de Péronne

- Interview des « Grands témoins » :
  - Christian SCHMITTER, président-directeur-général de Croisieurope
  - Eric GUILLAUMIN, consultant
  - Stéphane ROUZIOU, directeur du Comité départemental du tourisme de l'Aisne
  - Delphine RICAUD, chargée de mission au Comité régional du tourisme d'Ile-de-France
  - Christian BERGER, chef du service des grands projets territoriaux au Comité régional du tourisme de Nord/Pas-de-Calais

**11h00** - Séances de travail en atelier (15 à 20)

#### **Atelier 1 Seine Nord Europe : quels produits touristiques ?**

- Grand témoin :
  - Christian SCHMITTER, président-directeur-général de Croisieurope : le produit croisière et son interface avec le territoire

- Echanges entre les participants et les grands témoins et synthèse

#### **Atelier 2 Seine Nord Europe : un axe structurant ?**

- Grand témoin :
  - Eric GUILLAUMIN, délégué général de l'Entente Saône-Rhône de 1995 à 2001 et consultant depuis lors : du Léman à la mer, la valorisation territoriale de la voie d'eau

- Echanges entre les participants et le grand témoin et synthèse

#### **Atelier 3 Seine Nord Europe : quels projets d'aménagement ?**

- Grand témoin :
  - Stéphane ROUZIOU, directeur du Comité départemental du tourisme de l'Aisne : d'une base de loisirs à un complexe immobilier de loisirs nautiques, le parc de l'Ailette dans l'Aisne

- Echanges entre les participants et le grand témoin et synthèse

#### **Atelier 4 Seine Nord Europe : quelle continuité touristique fluviale ?**

- Grands témoins:
  - Delphine RICAUD, chargée de mission Comité régional du tourisme d'Ile-de-France : l'accueil des paquebots fluviaux et le développement des destinations touristiques
  - Christian BERGER, chef du service des grands projets territoriaux du Comité régional du tourisme de Nord/Pas-de-Calais : l'analyse des clientèles touristiques fluviales dans le Nord de la France et en Belgique

- Echanges entre les participants et les grands témoins et synthèse

**12h30** - Déjeuner – Salle Saint Nicolas

**14h30** - Séance plénière : restitution des travaux en atelier (30' par atelier) et échanges entre les participants

**16h30** - Table ronde conclusive

**17h00** - Fin du séminaire

*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, mission confiée à l'association par Monsieur Henri-Michel COMET, préfet coordonnateur du projet de canal Seine-Nord Europe. Ce dispositif s'adresse aux élus et dirigeants des collectivités locales, aux responsables des organismes publics et para-publics, des associations et des fédérations professionnelles, aux représentants des services de l'Etat.*

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

**M. Michel FOUBERT**, premier adjoint au maire de Compiègne, salue tout d'abord l'action menée par l'ensemble des acteurs touristiques sous l'impulsion notamment de la Région, et l'association Seine-Nord Europe qui a la charge de coordonner ces séminaires de travail territoriaux. Il souligne que si le futur canal Seine-Nord Europe commencera à Compiègne, au confluent de l'Oise et de l'Aisne, il faut réfléchir sur l'ensemble de l'axe depuis la Seine, puisque le sud Oise permet une navigation à grand gabarit. Le canal Seine-Nord Europe servira à la fois le développement économique, pour lequel l'agglomération de Compiègne œuvre déjà à travers la promotion de la plate-forme de Longueil-Sainte-Marie, et le tourisme. Il souligne ensuite différentes priorités pour le Compiégnois. La première est celle liée à la consolidation et l'aménagement des berges. Il faudra profiter de l'opportunité du canal pour valoriser les bords de la rivière. La seconde concerne la navigation des petits bateaux de tourisme au sein du trafic logistique, pour lesquels il sera nécessaire de prévoir des espaces d'accotement et des liaisons directes vers le patrimoine local. La troisième priorité réside dans l'aménagement de ports fluviaux et les projets connexes. Enfin, la quatrième priorité concerne le développement des sports nautiques.

L'agglomération de Compiègne (72 000 habitants) a confié à l'association du Pays compiégnais (115 000 habitants) la réflexion sur la préparation des territoires en vue de la réalisation de Seine-Nord Europe. Ce travail doit être mené en synergie avec la politique globale de la région Picardie car il ne s'agit pas de raisonner par point isolé mais bien d'avoir une vision régionale de la valorisation de ce grand projet.

**M. Pierre GAUDIN**, secrétaire général des affaires régionales de Picardie, a pu mesurer depuis sa récente arrivée (une semaine) l'importance du projet Seine-Nord Europe pour la région picarde. La tenue de ce séminaire « Tourisme » à Compiègne est symbolique à trois niveaux : la ville est une cité touristique, son Sénateur-Maire est le Président de l'association Seine-Nord Europe et c'est ici que naîtra le canal Seine-Nord Europe.

La réalisation de Seine-Nord Europe constitue un signal fort pour le développement du mode fluvial au niveau européen et la croissance économique des territoires. Les enjeux de ce projet sont à la fois économiques (transport et tourisme), environnementaux et sociaux. Le canal Seine-Nord Europe nécessitera une réelle cohésion de la part de tous les acteurs concernés dans une logique gagnant-gagnant. La démarche confiée à l'association Seine-Nord Europe constitue un espace de dialogue et de fédération des initiatives locales avec l'appui technique de VNF. L'Etat assurera la cohérence du travail mené et un équilibre dans la remontée d'informations. L'objectif de cette mission confiée par le Préfet coordonnateur du projet à l'association Seine-Nord Europe est d'aboutir à la rédaction du Livre Blanc des acteurs territoriaux, contribution importante des territoires desservis par le canal. Ce Livre Blanc ne doit pas constituer un mille-feuilles composé de projets additionnels et concurrents, mais une contribution harmonieuse concernant l'ensemble des 106 km du futur canal.

**Mme Françoise VAN HECKE**, vice-présidente du Conseil régional de Picardie chargée du tourisme, fait tout d'abord part de sa satisfaction de voir autant de monde réuni autour de la thématique du tourisme. L'action touristique régionale est menée en partenariat entre le CRT (Comité Régional du Tourisme) et les CDT (Comités Départementaux du Tourisme) afin de réaliser une promotion commune de la région, un fait assez rare en France pour être souligné. Seine-Nord Europe permettra de consolider le travail mené avec les régions Ile-de-France et Nord-Pas de Calais. La question à se poser est de savoir comment détecter tout le potentiel touristique durable. Des réflexions sont déjà engagées, mais il convient de s'appuyer sur l'ensemble des partenaires pour mettre en œuvre une démarche bien pensée.

En matière d'aménagement des berges, Françoise VAN HECKE souligne la nécessité d'en préserver le patrimoine végétal afin de conforter l'identité écologique des territoires. Elle estime que toutes les communes doivent être concernées par le travail à mener autour de cette colonne vertébrale que sera le futur canal Seine-Nord Europe, axe structurant pour l'ensemble des territoires desservis.

**M. Jean-François DALAISE**, vice-président et secrétaire général de l'association Seine-Nord Europe, rappelle les principes de la mission confiée à l'association : favoriser et structurer l'expression des territoires. Il souligne tout l'intérêt encore démontré aujourd'hui pour cette démarche. Il s'agira dans un premier temps de recenser les produits touristiques dans une logique commune, à l'échelle des territoires concernés. Il se veut rassurant sur la cohabitation entre un trafic logistique et touristique sur le canal. Comme cela est constaté sur le Rhin, ces différents flux cohabitent en toute sécurité et en harmonie. Sur le canal comme à terre, le canal Seine-Nord Europe conciliera offre logistique et touristique.

Il rappelle l'importance du Livre Blanc, expression des acteurs territoriaux qui permettra à l'Etat et à VNF d'engager la procédure de contrat de partenariat public-privé. La mission confiée à l'association Seine-Nord Europe concerne les perspectives d'avenir des territoires et celles-ci doivent répondre aux attentes des acteurs territoriaux.

Au nom de Philippe MARINI, Président de l'association, Jean-François DALAISE souligne la lourde responsabilité que cette mission constitue. Et assure que celle-ci sera menée avec sérieux et humilité dans la perspective du rendez-vous de l'ouverture du canal en 2015.

**M. Nicolas BOUR**, directeur de la mission Seine-Nord Europe, rappelle en préambule que le tourisme est une partie intégrante des missions de VNF. Les avantages générés par la voie d'eau se décomposent de la manière suivante, selon les comptes des transports : 50% transport et économie, 25% tourisme et 25% gestion hydraulique.

Seine-Nord Europe a récemment franchi d'importantes étapes. Au mois de juillet 2008, la réunion de travail entre le Ministre d'Etat, Jean-Louis BORLOO, et les Présidents des Conseils Régionaux du Nord-Pas de Calais, de Picardie et de l'Ile-de-France, a permis d'aboutir à une convergence en matière de financement. A la mi-septembre 2008, la réalisation du canal était déclarée d'utilité publique. Et enfin, ce mardi 21 octobre 2008, l'Assemblée Nationale votait en première lecture à la quasi-unanimité le projet de loi « Grenelle de l'environnement » où la réalisation de Seine-Nord Europe est inscrite.

Le travail mené par l'ensemble des parties prenantes au projet, qui aboutira à la rédaction du Livre Blanc, aidera VNF à préparer le programme fonctionnel du futur partenariat public privé (PPP) lié à la réalisation de Seine-Nord Europe. Ce programme fonctionnel comprendra les objectifs de performance à atteindre par les futurs candidats au PPP.

La réflexion consacrée au tourisme doit suivre, selon lui, deux axes. Le premier est géographique et correspond à la dimension transversale du futur canal. Seine-Nord Europe qui reliera les territoires de la Haute-Normandie, de l'Ile-de-France, de la Picardie, du Nord-Pas de Calais, et au-delà, de la Wallonie, de la Flandre et des Pays-Bas. L'enjeu est de construire une offre transversale en liaison avec tous les partenaires. Le deuxième axe de réflexion est temporel. Il s'agit là de penser à 5, 10 ou 15 ans. Si pour les prochaines années, il faut envisager un tourisme industriel lié au chantier, il convient ensuite de préparer la future valorisation des grands ouvrages comme le pont canal sur la Somme, à l'image de ce qui a été fait pour le viaduc de Millau, mais aussi préparer des grands événements qui vont influencer sur les territoires comme les JO de Londres de 2012 ou le centenaire du début de la Première guerre mondiale en 2014.

#### Interventions et questions de la salle

**M. Bernard BRASSENS** (Conseil général de l'Oise) souligne le rôle important joué par le Conseil Général de l'Oise, qui participe au projet de la plate-forme de Longueil Sainte-Marie. Le Conseil Général va être appelé à investir quelques dizaines de millions d'euros dans le canal SNE et développe un schéma touristique. Il souligne la nécessité de prendre en considération le rôle du Conseil général déterminant sur les sujets à traiter.

**M. Jean-François DALAISE** (Association SNE) salue le travail mené par le Conseil Général de l'Oise et souligne le caractère simplement introductif de cette table ronde. Il appelle à un travail en partenariat entre l'ensemble des acteurs présents.

**M. Eric BROUWER** (Association des Usagers du Vélo, des Véloroutes et Voies Vertes du Valois –AU5V–) insiste sur l'importance du développement du tourisme à vélo et roller, pour lequel la Picardie possède un potentiel très important. Le réseau fluvial lui semble insuffisamment exploité en la matière et pourrait être davantage mis à profit y compris sur l'ancien canal. Les exemples à suivre sont la Bourgogne, l'Alsace et la Bretagne. Cette dimension est à mettre en avant dans le Livre Blanc.

**M. Nicolas BOUR** (VNF) précise que le développement des véloroutes et voies vertes est au cœur des réflexions de VNF pour Seine-Nord Europe. Que cela soit pour la partie du canal Seine-Nord Europe à Péronne qui sera reliée à l'actuel réseau ou pour le Canal du Nord, il invite les participants à faire part de leurs propositions. Et insiste sur la nécessité de valoriser une trame verte.

**M. Jean-François DALAISE** (Association SNE) appelle à approfondir ces observations dans le cadre des contributions au Livre Blanc. Il souligne que la profession fluviale a trop commis l'erreur de ne regarder que dans l'axe de la navigation, alors qu'il faut adopter un regard latéral sur les berges. Le développement d'une offre touristique des territoires liée au canal passera par les berges et le chenal.

**Mme Anne-Laure MASSON** (DRE Picardie) insiste sur la nécessité de ne pas seulement raisonner sur l'axe Nord-Sud mais également sur l'axe Est-Ouest. Elle précise que la DRE de Picardie a mené un important travail sur les perspectives liées au canal Seine-Nord Europe qui a donné lieu au document « L'atlas du canal Seine-Nord Europe » (dossier consultable à l'adresse : [http://www.picardie.equipement.gouv.fr/article.php3?id\\_article=398](http://www.picardie.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=398)).

**M. Jean-Louis PONS** (Mission Nationale Véloroutes et Voies Vertes) se réjouit de la prise en compte de l'importance des véloroutes et voies vertes, aux fortes retombées économiques locales. A la fois mode de déplacement et sport de loisirs, cette pratique en plein développement participe aussi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Sur ces questions, Françoise VAN HECKE (CR Picardie) souligne l'existence d'un schéma de développement régional des véloroutes et voies vertes.

**M. Bernard BRASSENS** (Conseil Général de l'Oise) propose de prendre exemple sur le travail mené par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) qui consacre chaque année pas moins de 25 millions d'euros de charges nouvelles à des missions d'intérêt général (navigation, développement local, irrigation...), en partenariat avec les collectivités territoriales selon une programmation pluriannuelle et dans une perspective à très long terme. Les véloroutes font partie intégrante du volet touristique de ce plan (NDLR : ce plan comprend notamment la réalisation de 700 kms de pistes cyclables qui constitueront à terme le circuit « du Léman à la mer Méditerranée »).

**M. Remy DUFLOT** (CRT Nord-Pas de Calais) rappelle qu'à l'occasion de la construction de l'A16, les collectivités territoriales avaient insisté auprès du maître d'ouvrage pour obtenir le « 1% paysage et développement » (NDLR : la circulaire du 12 décembre 1995 impose à l'Etat de consacrer 1% du montant des investissements nécessités par la construction d'une infrastructure routière à une politique de valorisation paysagère et de développement économique et touristique - démarche simplifiée par la circulaire du 31 mars 2005). Qu'en sera-t-il pour Seine-Nord Europe ? Nicolas BOUR (VNF) précise que les enjeux environnementaux et paysagers ont été intégrés à la réflexion globale de VNF sur la conception du projet. Sur ce volet, il invite les participants à faire des propositions dans le cadre du Livre Blanc.

**M. Martial BELLON**, consultant auprès de l'association Seine-Nord Europe, rappelle que les contributions écrites des territoires, qui seront synthétisées et exhaustivement annexées au Livre Blanc, sont attendues de la part des acteurs concernés pour le 15 décembre 2008.

**Présentation de l'étude menée sur le tourisme et SNE en Haute-Somme (11h – 11h30)**

**Guillaume de FONCLARE**, directeur de l'Historial de la Grande Guerre

Les résultats de cette étude Ramboll / At Osborne menée par le pays de Haute-Somme ont été présentés en décembre 2007. L'objet de cette étude était de répondre à la question : comment développer le tourisme et les loisirs dans la Haute-Somme grâce au canal SNE ? Beaucoup d'éléments de cette étude rejoignent les observations des participants. Guillaume de FONCLARE précise qu'il a bien intégré les remarques faites sur l'étude par MM. GRELET et DUCHENE.

Il apparaît, à la lumière de cette étude, que le potentiel touristique est très important mais que l'offre est fragmentée. Les domaines suivants ont été référencés : nature, halieutique, mémoire, gastronomie, culture et événements, sports et loisirs, fluvial, entreprise et procédés.

Avec Seine-Nord Europe, le principe serait de développer une destination touristique intégrée disposant d'une visibilité et d'une identité forte autour des pôles eau / mémoire / patrimoine. Cette démarche d'intégration est menée depuis 2006. L'intérêt du tourisme lié aux futurs travaux a été également identifié rapidement. D'autres réflexions sont en cours comme celle menée avec les Wallons sur le centenaire du début de la Première guerre mondiale.

En s'appuyant sur les atouts touristiques existants, Seine-Nord Europe peut être un élément marquant pour forger une identité du territoire. L'étude mentionne trois pôles touristiques structurants : le pôle « fluvestre », « loisirs et tourisme » et « découverte de la nature ».

En conclusion, Guillaume de FONCLARE insiste sur la nécessité de prolonger la démarche de structuration de l'offre.

**Séquence de travail en ateliers (11h30 – 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 : « Seine Nord Europe : quels produits touristiques ? »**

M. Christian SCHMITTER, président-directeur-général de CroisiEurope, présente tout d'abord sa société : entreprise familiale de croisière fluviale devenu numéro 1 européen avec 26 bateaux sur toute l'Europe, 3 sur la Seine (4 en 2010) et 4 sur le Rhône, 800 salariés, 180 000 clients. La réalisation de Seine-Nord Europe constitue une réelle opportunité pour ce marché en plein développement et devrait générer un transit important de bateaux, pour satisfaire une clientèle internationale à forte valeur ajoutée pour peu que les offres proposées soient de qualité. Il rappelle que 300 bateaux à passagers naviguent sur le Rhin et peuvent transiter d'un bassin à l'autre.

**Atelier 2 : « Seine Nord Europe : un axe structurant ? »**

M. Eric GUILLAUMIN, consultant, délégué général de l'Entente Saône-Rhône de 1995 à 2001, rappelle l'histoire de l'aménagement du Rhône réalisé au début bief par bief par la CNR. Le manque d'homogénéité des aménagements entre les territoires desservis a amené les collectivités territoriales à renforcer leur collaboration, sur la base d'un schéma global réalisé avec la CNR et les Chambres de commerce. Des budgets ont été recherchés pour mettre en place des outils de valorisation des territoires. La création des 700 km de véloroutes, « du Lac Lemman à la mer », a été décidée dans ce cadre. Un pôle d'excellence rural a également été créé autour des écluses de tourisme en partenariat avec la CNR, ce qui a permis d'engager la réalisation d'équipements touristiques à terre.

**Atelier 3 : « Seine Nord Europe : quels projets d'aménagement ? »**

M. Stéphane ROUZIOU, directeur du Comité départemental du tourisme de l'Aisne, présente le parc de l'Ailette, dernière génération des Center Parcs, inauguré en 2007 après 2 ans de chantier. Le premier exercice vient de s'achever : le bilan est d'un million de nuitées, 53 millions de chiffre d'affaires. Le parc de l'Ailette est aujourd'hui un outil structurant de l'économie du département de l'Aisne.

**Atelier 4 : « Seine Nord Europe : quelle continuité touristique fluviale ? »**

Mme Delphine RICAUD, chargée de mission Comité régional du tourisme d'Ile-de-France, intervient sur l'accueil des paquebots fluviaux et le développement de destinations touristiques. Elle précise que Seine-Nord Europe sera intégré au schéma touristique régional actuellement en cours de refonte.

Pour le Comité régional du tourisme de Nord-Pas de Calais, Remi DUFLOT présente une analyse des clientèles touristiques fluviales dans le Nord de la France et en Belgique. Il résume la politique menée en « 4 E » : environnement (berges), équipement, encadrement et événementiel. La politique touristique nécessite un développement transfrontalier (le quatrième projet inter-régional avec la Wallonie est en cours de finalisation). Le Nord-Pas de Calais, porte vers les réseaux européens, est convaincu du rôle que va jouer Seine-Nord Europe.

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

**Atelier 1 : « Seine Nord Europe : quels produits touristiques ? »**

Grand témoin : Christian SCHMITTER, président-directeur-général de CroisiEurope

Rapporteur : Laurent DEPREZ, Office de tourisme de la Haute-Somme

Plusieurs questions tournent autour du thème de la table ronde : quelle offre touristique proposer ? Quels aménagements réaliser ? Comment les commercialiser ? Cette nouvelle offre touristique sera très ciblée sur la voie d'eau et son territoire à travers le développement de produits fluvestres. L'intervention de Christian SCHMITTER a orienté les débats vers l'offre sur l'eau qui se décompose en location de pénichette (plus développé dans le sud), croisière fluviale (paquebots et péniches hôtels) et bateaux à passagers (avec ou sans restaurant).

En ce qui concerne la croisière fluviale, Seine-Nord Europe va permettre un échange inter-bassins et entre capitales avec des offres de croisière de quelques jours, à 1 semaine (Paris-Amsterdam) ou 2 semaines (Paris-Budapest) et au-delà sur le Danube jusqu'à la mer Noire. Les croisières travailleront avec les offices de tourisme locaux et les producteurs régionaux (menus proposés sur les bateaux). Des escales pourront être prévues sur l'itinéraire Seine-Nord Europe, le plus proche possible des centres villes en fonction de l'attractivité touristique des territoires. Des étapes d'une demi-journée seront à packager en ce sens, optionnelles mais qui tendent à s'intégrer dans des propositions « all inclusive » de plus en plus demandées par les clientèles. Ces clients considèrent la croisière comme un prétexte leur permettant de fait de disposer d'un hôtel flottant à partir duquel ils vont pouvoir dans des conditions très confortables découvrir les richesses touristiques disponibles. Christian SCHMITTER a insisté sur les questions d'accueil et d'avitaillement des paquebots (électricité, eau, denrées alimentaires, desserte terrestre par car...), sur la qualité de l'offre touristique locale, l'aménagement paysager des berges, mais aussi sur les conditions de l'hivernage pendant la basse saison d'avril à octobre. Les dépenses journalières réalisées à terre sont de l'ordre de 30 à 50 € par passager et les visites se font dans un rayon de 50 à 80 km. Pour ces visites, les clients sont friands de « vieilles pierres » et de monuments.

Il conclut sa présentation en avançant que la présence de 2 ou 3 bateaux en transit sur la liaison lui paraît tout à fait envisageable.

Philippe DUCHENE précise que le coût d'une telle croisière peut représenter entre 90 et 120 euros par jour selon le degré de prise en charge des transports d'approche du point de départ mais peut atteindre 150 ou 200 euros par jour selon le niveau de standing offert, qu'un paquebot de 100 à 120 places génère de 10 à 15 millions € de dépenses annuelles dont quelques millions € à terre, pour les bateaux à passagers, il s'agit de quelques centaines de milliers € et la location de pénichette de 100 000 à 150 000 € par an.

Aux côtés de ce tourisme sur l'eau, il est rappelé que l'essentiel des flux touristiques générés par Seine-Nord Europe seront terrestres et que l'impact économique dépend de la fréquentation et de la façon dont sont organisés les systèmes de consommation. (il s'agit de transformer des visites en séjours !). Laurent DEPREZ souligne l'intérêt qu'il peut y avoir à développer une offre autour du tourisme industriel : des liens avec les futures plates-formes multimodales seront à créer en ce sens. Il relève aussi de son expérience des produits touristiques montés de part et d'autre de la frontière, des différences dans le degré d'adhésion au tourisme fluvial en France et en Belgique qui lui paraissent avoir une origine culturelle.

**M. Philippe CHEVAL** (Conseiller général, Association Pays Santerre Haute-Somme) rappelle toute l'importance pour les croisiéristes de disposer d'aménagements spécifiques (approvisionnement en eau et en électricité, desserte en bus...). Les emplacements des haltes devront être bien choisis. Des propositions sont à faire dans le Livre Blanc.

**M. Pierre-Yves BIET** (VNF) souligne que la location de bateaux sans permis ne devrait pas être autorisée sur Seine-Nord Europe en raison de la densité du trafic. Jean-Raymond LE MOINE précise que ce type de location est autorisé sur le canal Dunkerque-Valenciennes et en Seine aval. Ce débat sera tranché par les règles de navigation. Selon Philippe DUCHENE, consultant auprès de l'association SNE, Seine-Nord Europe sera peu attractif pour les loueurs de bateaux.

**M. Pierre-Yves BIET** (VNF) explique que l'emplacement des équipements d'accueil pour la plaisance est défini dans le projet DUP et que la construction des infrastructures de ces équipements fait partie du périmètre de responsabilité du futur PPPiste. L'aménagement et l'exploitation de ces zones constitueront des activités complémentaires sur lesquelles le PPPiste sera amené à faire des propositions. C'est pourquoi les collectivités territoriales sont appelées à faire remonter leurs demandes et leurs propositions en matière d'aménagements, de projets de services connexes ou immobiliers.

#### Atelier 2 : « Seine Nord Europe : un axe structurant ? »

Grand témoin : Eric GUILLAUMIN, consultant, délégué général de l'Entente Saône-Rhône de 1995 à 2001

Rapporteur : Sylvain DASSONVILLE, Communauté de communes du Pays Hainois

L'accent a été mis dans le cadre de cet atelier sur la création d'une image unique des territoires desservis par Seine-Nord Europe : création d'un guide touristique unique, logo commun pour les territoires concernés, site web, en bref d'un label fédérateur... Il semble essentiel de mettre en œuvre dans cette perspective une structure de gouvernance inter-communautés afin de réunir les élus et les principaux responsables territoriaux. Le terme de cohabitation a été à plusieurs reprises utilisé pour décrire la situation générée par les différentes exploitations du futur canal (zones industrielles, touristiques...) : le partage de l'espace constituera un thème de réflexion à approfondir particulièrement.

L'importance de mobiliser la réactivité des commerçants locaux et la créativité des acteurs privés a également été soulignée. Il s'agit en effet d'attirer sur des endroits ciblés des opérateurs privés susceptibles de les valoriser et de croiser les logiques de développement touristique des uns et des autres, élus, opérateurs privés, VNF. L'une des priorités des territoires est de prévoir dès maintenant la réservation des surfaces foncières qui seront nécessaires pour les futurs aménagements. Certains aménagements essentiels comme les pistes cyclables doivent être nécessairement envisagés dans leur continuité.

L'objectif n'est pas d'empiler les projets, mais de mener une réflexion avec l'ensemble des acteurs sur la valorisation touristique de Seine-Nord Europe afin de pouvoir en faire une promotion commune. Les difficultés liées aux risques de « confiscation » des projets par des intérêts locaux souvent liés aux investissements au détriment d'approches plus globalisantes ne doivent pas être sous-estimées et l'association est souvent une bonne formule pour dépasser les clivages institutionnels.

#### Atelier 3 : « Seine-Nord Europe : quels projets d'aménagement ? »

Grand témoin : Stéphane ROUZIOU, directeur du Comité départemental du tourisme de l'Aisne : d'une base de loisirs à un complexe immobilier

Rapporteur : Léonie LEMAIRE, Conseil général du Pas de Calais

Au moment où Center Parcs a envisagé la création d'un troisième site, son choix s'est porté sur l'Aisne car le département a démontré une forte réactivité sur le projet. De nombreuses associations locales ont été associées au projet, ce qui sera également nécessaire pour Seine-Nord Europe. Le parc de l'Ailette a généré de nombreuses retombées économiques locales comme la

création d'emplois locaux ou la vente de produits régionaux pour ne citer que ces deux exemples. L'offre touristique doit être calibrée en fonction de la clientèle ciblée. L'offre existante semble peut-être à adapter ou à renouveler dans la perspective de Seine-Nord Europe. Une politique cohérente doit être menée entre les territoires et permettre de reconsidérer l'offre touristique préexistante. Il s'agit de former UN territoire : celui du canal.

S'agissant de la période du chantier de l'Ailette, une base vie provisoire avait été aménagée. D'autre part, le parc existant de logements à vocation touristique (gîtes, chambres d'hôtes) a également accueilli des employés. Toutefois, cette option a réduit l'offre pour l'accueil des touristes. Pour SNE, l'enjeu sera de concevoir - avec les partenaires privés et en amont du chantier, par exemple à proximité du bassin Louette - des projets immobiliers (touristiques ou résidentiels) qui pourront accueillir les employés du chantier. Par ailleurs, en tenant compte des enseignements de l'Ailette, le chantier pourrait permettre d'amorcer l'aménagement de nouveaux logements à vocation touristique que les propriétaires seront certains de louer pendant la période du chantier et qui viendront ensuite enrichir l'offre pour les touristes, en lien avec les développements touristiques liés à SNE.

La sensibilisation et la mobilisation du PPPiste aux questions touristiques est une nécessité. Le développement d'une offre de tourisme vert doit être une priorité : véloroutes, voies vertes, pêche, activités nautiques... La réflexion sur la pérennisation des emplois liés au chantier est également à mener en amont afin d'être intégrée à l'avancement du projet dans sa globalité.

■ Plusieurs questions sont posées sur les obligations et choix du PPPiste, sur la concertation entre ce dernier et les collectivités locales ou encore sur les capacités d'action si le PPPiste semble peu mobilisé sur les questions touristiques.

- Pierre-Yves BIET (VNF) rappelle la nécessité de bien distinguer les infrastructures tout d'abord et les notions d'aménagement et d'exploitation d'autre part. Les premières sont du ressort du PPPiste à qui peuvent être fixées des contraintes (par exemple une voie du halage en piste cyclable ou des ouvrages visitables y compris pendant le chantier), les secondes relevant de partenariat avec les acteurs locaux au premier rang desquels les collectivités locales. Il retient ainsi les éléments suivants qui confirment l'intérêt d'une identification la plus précise possible des propositions des territoires :

- pour des raisons de sécurité juridique de la procédure, le dialogue compétitif suivra des règles de confidentialité : les candidats n'échangeront qu'avec VNF qui servira d'intermédiaire avec les collectivités territoriales. Une fois le candidat retenu, ce dernier affinera alors son offre dans le cadre d'un dialogue direct avec les collectivités, pour assurer une bonne coordination entre ses engagements et les projets relevant directement des collectivités.
- le programme fonctionnel qui sera rédigé par VNF définira un seuil minimum d'aménagements à réaliser (cf. dossier d'enquête publique concernant les équipements pour la plaisance notamment...) qui s'imposera au PPPiste. Il lui sera également demandé de faire des propositions sur certains grands ouvrages en terme d'aménagements d'accès et de visite (écluses, pont canal...). Le contenu du Livre Blanc pourra ainsi influencer sur l'équilibre, dans le programme fonctionnel, entre les aspects prescriptifs du programme fonctionnel, les aspects concernant des objectifs de performance et le champ des activités complémentaires qui pourront être proposées par le candidat.

#### Atelier 4 : « Seine-Nord Europe : quelle continuité touristique fluviale ? »

Grands témoins :

Delphine RICAUD, chargée de mission Comité régional du tourisme d'Ile-de-France : l'accueil des paquebots fluviaux et le développement des destinations touristiques

Christian BERGER, chef du service des grands projets territoriaux du Comité régional du tourisme de Nord/Pas-de-Calais : l'analyse des clientèles touristiques fluviales dans le Nord de la France et en Belgique

Rapporteur : Pascale BANTEGNIES, Conseil général du Pas de Calais

Il est rappelé que l'Ile-de-France compte 700 km de voies navigables, 60 ports fluviaux, 30 haltes, 28 escales, 6 paquebots fluviaux. 99% de l'offre touristique est privée. La plaisance fluviale privée est importante en Ile-de-France, mais son maillage est hétérogène et quelques difficultés d'accès subsistent.

L'Ile-de-France envisage le projet Seine-Nord Europe comme une opportunité de développer l'offre touristique et notamment l'offre liée aux paquebots fluviaux.

L'objectif de la région est de mieux intégrer l'offre fluviale dans l'offre touristique globale régionale : le canal aura toute sa place dans la réflexion actuelle menée sur la révision du schéma touristique régional.

Pour le Nord-Pas de Calais, Remi DUFLOT a mis l'accent en préambule sur le fait que le tourisme fluvial ne doit pas être envisagé que par ses déclinaisons « sur l'eau » et a souligné l'importance des relations avec une population locale de 4 millions d'habitants qui doivent être incités à se tourner vers l'eau comme de l'autre côté de la frontière. Zone frontalière de la Belgique où la plaisance fluviale est très développée, le Nord-Pas de Calais se situe près d'un marché où 5 000 propriétaires de bateaux privés ont été recensés. Une étude est en cours sur les possibilités de valorisation de cette proximité. Il est important d'intégrer les populations et les entreprises locales aux réflexions menées. Il cite par exemple des projets de restauration et de chambres d'hôtes sur péniche. Un autre angle de développement concerne la sensibilisation à la navigation (« opération pass'port » qui concerne 50 ports en France et en Belgique). Seine-Nord Europe va profondément modifier les flux de transit. Ces évolutions seront à anticiper dans une démarche partenariale et coordonnée.

S'il a été beaucoup question de croisière et de bateaux, il est crucial de proposer aux populations locales des produits accessibles et attractifs. Dans cette perspective, les offices de tourisme auront un rôle majeur à jouer en matière d'impulsion territoriale. Une offre intégrée devra être mise sur pied en prenant bien en compte le retour sur investissement des projets.

**M. Guy BOTIN** (ANPEI) rappelle que des flux touristiques existent déjà sur les canaux du Nord et de Saint-Quentin ; la problématique sera de les retenir après la fermeture de ces canaux.

**M. Philippe DUCHENE** précise aussi qu'un des enjeux est de rapatrier vers l'Ouest des flux qui actuellement passent par l'Est pour raccourcir les délais de transit entre le nord de l'Europe et Paris.

**M. Martial BELLON** (Asso SNE) clôt la phase de restitution des ateliers en soulignant que pour ce séminaire et à la suite de celui de Péronne, l'association a souhaité, à travers les interventions de grands témoins, éclairer les participants sur différentes démarches de développement touristique.

**Mme Anne MASSON** (DRE Picardie) estime que la journée fut très axée sur le tourisme fluvial, une ouverture intéressante car c'est un tourisme assez méconnu par les participants au séminaire. Mais l'essentiel des développements touristiques se feront à terre.

Selon **M. André SALOME** (Communauté de communes du Pays Neslois), les réflexions engagées dans le cadre de ces séminaires progressent. Chaque participant trouve ses marques petit à petit. Il est intéressant de noter que le niveau de compréhension du projet, de ses déclinaisons et de ses retombées augmente.

Pour **M. Philippe CHEVAL** (Conseiller général, Association Pays Santerre Haute-Somme), la méthode retenue par l'association est bonne. Les participants n'ont pas forcément de « culture canal » et tout éclairage est intéressant. Un sujet lui semble central : c'est la relation avec le PPPiste. Où placer le curseur en matière d'aménagements ? Il s'inquiète de ce que le maître d'ouvrage risque de devoir placer le curseur au plus bas par rapport à des considérations financières et renoncer à des propositions des territoires. Enfin, la conception de Seine-Nord Europe entraînera quelques inconvénients en coupant le territoire en deux. Il faudra veiller à accompagner les territoires afin qu'ils y trouvent un retour sur investissement.

**M. Pierre-Yves BIET** (VNF) insiste sur le fait que si Seine-Nord Europe a été déclaré d'utilité publique et que le projet se trouve aujourd'hui à la veille du lancement d'une procédure de PPP, c'est parce qu'il a été conçu comme un projet global : à la fois système de transport, mais également outil de développement local, et notamment touristique à travers la réalisation d'équipements de plaisance et de loisirs. Au total, 17 points d'interface avec les territoires (plates-formes, quais, équipements pour le tourisme fluvial -cf. dossier enquête publique-) sont prévus sur les 106 km de canal. Ces 17 points d'interface sont d'ores et déjà acquis. Ensuite, sur la durée, le PPPiste et les

collectivités territoriales vont s'approprier le projet et pourront l'enrichir de manière concertée. L'enjeu du Livre Blanc est – à côté des éléments qui pourront alimenter le programme fonctionnel – que les candidats puissent rapidement et précisément comprendre la vision et l'ambition des acteurs territoriaux vis-à-vis du projet ; ce qui leur permettra de concevoir leur offre – notamment d'activités complémentaires – en étant en cohérence avec les projets du territoire.

#### Table ronde conclusive (16h – 16h30)

En conclusion, **M. Philippe DUCHENE** et **M. Jean-Michel GRELET**, consultants auprès de l'association Seine-Nord Europe pour les questions touristiques, présentent deux diapositives sur les contributions attendues des territoires dans la perspective du Livre Blanc.

Ils rappellent tout l'intérêt de ce Livre Blanc pour affirmer les stratégies et les forces des territoires et les opportunités que représente cette nouvelle liaison au plan touristique. Le PPPiste sera amené à gérer le canal mais pas les activités touristiques. Le Livre Blanc devra exprimer les souhaits des territoires. La programmation découlera ensuite du marché en fonction des projets proposés. Une note méthodologique d'aide à la rédaction des contributions sera très prochainement transmise aux participants et aux invités aux séminaires organisés par l'association Seine-Nord Europe.

Dans le domaine du tourisme, la difficulté réside dans la création d'une intégration effective permettant de dépasser le seuil de rentabilité et de tenir l'exploitation. Dans cette perspective, la recherche de synergies est une priorité. Les chiffres d'affaires des activités touristiques sont généralement variables et assez faibles, d'où la nécessité de s'appuyer sur des produits « qui rapportent ». Seule l'efficacité prime. Les participants ne doivent pas avoir de dogme entre acteurs privés et publics. Les contributeurs au Livre Blanc sont invités à être plus prolixes que réservés.

Philippe DUCHENE et Jean-Michel GRELET se tiennent à la disposition des participants pour toute question ou complément d'information (voir leurs coordonnées en fin du powerpoint de présentation du séminaire).

Il est rappelé que les contributions écrites des territoires, qui seront synthétisées par l'équipe de l'association SNE et exhaustivement annexées au Livre Blanc, sont attendues de la part des acteurs concernés pour le 15 décembre 2008. Une nouvelle demande officielle de contribution sera adressée à l'ensemble des invités à ces séminaires, dont les Pays.

Cette première étape de la démarche de coordination et de structuration des initiatives territoriales, confiée à l'association Seine-Nord Europe par le Préfet de Picardie, Préfet coordonnateur du projet Seine-Nord Europe, concerne les thématiques « Plates-formes multimodales » et « Tourisme ». Celle-ci pourrait se poursuivre en 2009 sur les thématiques « Emploi / formation » et « Logement ».

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 à valider la rédaction de la synthèse du « Livre Blanc des acteurs territoriaux » qui sera transmis aux services de la Préfecture et à VNF. Plus de 120 participants ont assisté à ce séminaire.

#### Séquence d'introduction (15 h – 15 h 15)

**M. Paul PILOT**, Maire de Nesle, souligne le caractère constructif que doit avoir ce séminaire. Si la création du canal et d'une plate-forme multimodale a toujours été soutenue par la commune, il reste aujourd'hui à identifier et optimiser ses retombées en lien notamment avec l'industrie agro-alimentaire. L'outil agricole sera, lui, réduit par l'emprise du canal. C'est pourquoi il lance un appel aux autres communes afin qu'elles s'associent à la politique de remembrement par solidarité. En tant qu'élu local, il sera attentif au rétablissement des voies de circulation, tant au niveau de la commune que des zones situées près du chantier. Il insiste pour que dès maintenant des réflexions soient lancées sur les questions d'habitat, d'hôtellerie et de restauration dans la perspective du chantier SNE. Paul PILOT conclut en précisant que le canal SNE et le chantier associé constituent une chance pour le territoire en ces temps de crise.

**M. André SALOME**, Président de la Communauté de Communes du Pays Neslois, souligne qu'aux côtés de l'industrie agro-alimentaire, celle des pondéreux constitue également une source importante de futurs trafics sur SNE. La CCI et les élus locaux se sont réunis en association, avec les Communautés de Communes du Pays, pour réfléchir et travailler sur le projet de canal SNE, capital pour le développement de l'est de la Somme. La PFM de Péronne sera également le port d'Amiens et de Saint-Quentin. Cette association est ouverte aux échanges et aux discussions avec l'ensemble des autres collectivités. Le Livre Blanc présenté ce jour doit être l'expression fidèle des souhaits et des projets des contributeurs car « c'est ensemble que nous bâtirons ce projet pour des décennies ».

**M. Martial BELLON**, consultant auprès de l'association Seine-Nord Europe, rappelle les principes de la mission de coordination et de fédération des différentes initiatives territoriales, confiée par le Préfet coordonnateur du projet SNE à l'association, et l'intérêt du « Livre Blanc » des acteurs territoriaux.

Ce « Livre Blanc » sera composée d'une introduction sommaire, de la synthèse des contributions qui fait l'objet de la réunion de ce jour, des contributions reçues dans leur exhaustivité sur les thématiques « plates-formes multimodales » et « tourisme », et enfin des comptes-rendus des séminaires de Noyon, Péronne, Compiègne et Cambrai.

Il remercie l'ensemble des contributeurs et souligne que 95 % des contributions sont parvenues à l'association dans les délais proposés, soit le 15 décembre 2008, ce qui a permis à l'équipe de l'association de pouvoir réaliser la synthèse en fin d'année 2008.

Chaque contribution reçue a été analysée selon la grille de lecture suivante : les problématiques soulevées, les attentes, les objectifs, les projets et les souhaits d'organisation. Les grandes orientations et propositions ont été ensuite formalisées. Quelques actions ou projets, permettant d'incarner le propos, ont été cités dans la synthèse. La liste de projets relevés dans les contributions est également proposée en annexe de cette synthèse.

Dès lors que la synthèse sera amendée et validée lors de cette réunion du 15 janvier 2008, le « Livre Blanc » sera mis en page et édité. Ce « Livre Blanc » sera ensuite remis officiellement au Préfet de Picardie, Préfet coordonnateur du projet.

#### Séquence collaborative de validation de la synthèse (15 h 15 – 17 h 25)

Il est précisé que cette séance de validation collaborative doit s'intéresser prioritairement au fond de la synthèse, et non à sa forme. Les sujets soulignés à travers des interventions en salle sont les suivants :

#### Chapitre 1 « Plates-formes multimodales »

- La mobilisation des entreprises et des acteurs de la formation et de l'emploi doit être réalisée dès maintenant, très en amont du lancement effectif du chantier.
- Le métier d'organisateur et de développeur des PFM (emploi de cadres), inconnu en Picardie, devra faire l'objet d'une attention particulière pour faire connaître cette fonction, la développer (formations) et pourvoir les futurs emplois.
- Les nuisances que pourraient apporter la reconversion de la BA 103 en base de fret aérien au niveau local sont soulignées.
- L'accès « prioritaire » des entreprises régionales aux PFM semble aller contre la législation européenne sur la concurrence.
- Le bassin séquanien constitue un élément essentiel de la zone d'effet du projet.
- Parmi les conditions d'attractivité des PFM se trouve la polyvalence, un principe qui va à l'encontre d'une spécialisation de ces PFM.
- La nécessité de créer des synergies entre les futures PFM de SNE, les infrastructures existantes et les autres projets est soulignée.
- La volonté des collectivités territoriales d'être associées au montage et à la gouvernance des PFM doit être mise en exergue.

#### Chapitre 2 « Tourisme »

- Plusieurs lieux sont proposés pour accueillir une Maison du canal : Moislains, Clery-sur-Somme et Marquion.
- Le milieu agricole évoque la possibilité de bénéficier d'aides financières afin de développer une offre touristique adaptée.
- D'une manière générale, il est attendu par les porteurs de projets que les collectivités territoriales accompagnent financièrement les initiatives émanant du territoire.

#### Table ronde conclusive (17 h 25 – 17 h 30)

**M. Martial BELLON** remercie l'ensemble des contributeurs pour leur collaboration et l'attention portée à cet exercice de relecture et de validation de la synthèse proposée par l'association. La forte participation à ce séminaire souligne l'intérêt généré par ce dispositif auprès des territoires.

Les prochaines étapes seront la mise en page et l'impression de ce « Livre Blanc ». Ce « Livre Blanc » sera ensuite officiellement remis par le Président de l'association Philippe MARINI au Préfet de Picardie, Préfet coordonnateur du projet.

La poursuite de cette démarche d'écoute des territoires et de structurations de leurs attentes reste à définir sur les thématiques « Emploi » et « Logement ». Il est demandé aux acteurs de faire part de leurs attentes et de leurs propositions à l'Etat sur ce point.

# Sommaire

<b>Introduction par Philippe MARINI, président de l'association Seine Nord Europe</b> .....	3
<b>1. La synthèse des contributions</b> .....	5
• Synthèse des contributions « Plates-formes multimodales » .....	8
• Synthèse des contributions « Tourisme » .....	11
• Liste des contributions .....	14
• Liste des projets cités dans les contributions .....	16
<b>2. Les contributions « Plates-formes multimodales »</b> .....	21
<u>Nord/Pas-de-Calais</u>	
• Jean-Marie VANLERENBERGHE, sénateur-maire d'Arras et président de la communauté urbaine d'Arras .....	22
• Conseil régional du Nord/Pas-de-Calais .....	25
• Conseil général du Pas-de-Calais .....	27
• Communauté urbaine Dunkerque Grand Littoral, Chambre de commerce et d'industrie Dunkerque, Grand port maritime de Dunkerque .....	39
• Cambrésis Développement Economique au nom de ses membres et de ses principaux partenaires : la Communauté d'agglomération de Cambrai, la Chambre de commerce et d'industrie du Cambrésis, le syndicat mixte du SCOT et le Pays du Cambrésis .....	45
• Communauté d'agglomération La Porte du Hainaut .....	47
• Syndicat mixte Marquion-Osartis .....	50
• Communautés de communes de la région de Bapaume et du canton de Bertincourt .....	54
• Communauté de communes Sensescaut .....	58
• Communauté de communes de l'Ouest Cambresis .....	60
• Commune de Moeuvres .....	62
• Commune de Blécourt .....	64
• Communes de Fontaine-Notre-Dame, de Raillencourt-Saint-Olle et de Saily-lez- Cambrai .....	66
• Conseil économique et social régional du Nord/Pas-de-Calais .....	69
• Chambre régionale de commerce et d'industrie du Nord/Pas-de-Calais .....	71
• Chambre de commerce et d'industrie du Valenciennois .....	73
• Chambre de commerce et d'industrie d'Arras .....	75
• Société anonyme d'économie mixte Delta 3 .....	77
• Ports de Lille .....	79
• Association MNLE (Mouvement national de lutte pour l'environnement) Sensée-Scarpe / Artois-Douaisis .....	81
<u>Picardie</u>	
• Stéphane DEMILLY, député de la Somme .....	83
• Agglomération de la région de Compiègne, syndicat mixte plate-forme Paris-Oise, association du Pays compiégnais .....	86
• Communauté de l'agglomération creilloise .....	88
• Association du Pays de Santerre-Haute Somme (Communautés de communes de Haute-Picardie, du Pays Neslois, de Haute-Somme, du Pays Hamois, du canton de Roisel et du canton de Combles), association de développement des ports de Haute-Picardie, chambre de commerce et d'industrie de Péronne .....	91
• Commune de Noyon .....	98
• Commune de Mesnil-Saint-Nicaise .....	101
• Conseil économique et social régional de Picardie .....	102
• Chambre régionale de commerce et d'industrie de Picardie .....	104
• Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise .....	107

<u>Ile-de-France</u>	
• Conseil économique et social régional d'Ile-de-France .....	110
• Chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris/Ile-de-France .....	113
• Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines et Communauté de communes du Haut-Val d'Oise .....	115
• Association ARDIES Val d'Oise .....	117
• Port autonome de Paris .....	121
<u>Organismes nationaux</u>	
• Association pour le développement des ports français .....	123
• Comité des armateurs fluviaux .....	125
<b>3. Les contributions « Tourisme »</b> .....	131
<u>Nord/Pas-de-Calais</u>	
• Jean-Marie VANLERENBERGHE, sénateur-maire d'Arras et président de la communauté urbaine d'Arras .....	132
• Conseil général du Pas-de-Calais .....	132
• Communauté urbaine Dunkerque Grand Littoral, Chambre de commerce et d'industrie Dunkerque, Grand port maritime de Dunkerque .....	132
• Communauté de communes de l'Ouest Cambresis .....	132
• Chambre régionale et chambres départementales d'agriculture du Nord/Pas-de-Calais .....	134
• Office du tourisme du seuil de l'Artois .....	137
• Association MNLE (Mouvement national de lutte pour l'environnement) Sensée-Scarpe / Artois-Douaisis .....	139
<u>Picardie</u>	
• Agglomération de la région de Compiègne, syndicat mixte plate-forme Paris-Oise, association du Pays compiégnais .....	141
• Communauté de l'agglomération creilloise .....	145
• Association du Pays de Santerre (Communautés de communes de Haute-Picardie, du Pays Neslois, de Haute-Somme, du Pays Hamois, du canton de Roisel et du canton de Combles), office du tourisme de Haute-Somme, chambre de commerce et d'industrie de Péronne, Historial de la Grande Guerre .....	145
• Communauté de communes du Pays Noyonnais .....	153
• Communauté de communes des 2 Vallées .....	157
• Commune de Moislains .....	160
• Comité départemental du tourisme de l'Oise .....	162
• Comité départemental du tourisme de la Somme .....	165
• Chambre d'agriculture de la Somme .....	167
• Association des usagers du vélo, des véloroutes et voies vertes des vallées de l'Oise .....	169
<u>Ile-de-France</u>	
• Conseil économique et social régional d'Ile-de-France .....	171
• Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines et communauté de communes du Haut-Val d'Oise .....	171
<u>Contribution environnement</u>	
• Association Air Pur .....	171
<b>4. Annexes</b> .....	173
• Lettre du Préfet de Picardie du 24 janvier 2008 .....	174
• Lettre du Président de l'Association Seine Nord Europe du 4 février 2008 .....	177
• Ordres du jour et compte-rendus des séminaires de - Noyon (2 septembre 2008) .....	180
- Cambrai (21 novembre 2008) .....	187
- Péronne (5 septembre 2008) .....	196
- Compiègne (24 octobre 2008) .....	202
- Nesle (15 janvier 2009) .....	212

Le Livre Blanc des acteurs territoriaux du projet Seine Nord Europe est édité par

**ASSOCIATION SEINE NORD EUROPE**

8 rue Saint Florentin - 75001 PARIS

Tél : 01 42 60 36 18

Directeur de la publication : Jean-Raymond LE MOINE

Assistant du maître d'ouvrage : Martial BELLON – MBA CONSULTANTS

Consultant « Plates-formes multimodales » : Philippe LAVOUE – ELCIMAÏ

Consultants « Tourisme » : Philippe DUCHENE et Jean-Michel GRELET – CREOCEAN

Consultant « Communication » : Yann JOSSE - ALLIANTIS

Réalisation graphique : RECREATION

Edité à 200 exemplaires sur les presses de l'imprimerie Valblor – Mars 2009