

Conférence débat du 11 juillet 2013

Musée des Arts et Métiers

10 h 30 Conférence-débat sur le projet Seine-Nord Europe

Débats animés par François FARHI, Directeur associé de CMI, Cabinet conseil en stratégie

10 h 35 *Mot d'accueil*

- **Philippe MARINI**, Sénateur-Maire de Compiègne, Président de la Commission des Finances du Sénat, Président de l'Association Seine-Nord-Europe

L'association SNE ne se décourage pas. Le rôle de l'association a été largement reconnu par les pouvoirs publics, notamment par le Préfet coordonnateur qui a confié à l'association la réalisation de deux Livres Blancs, qui sont officiellement remis au Député Rémi Pavros. L'un concerne l'impact économique et l'organisation des plateformes multimodales et un autre sur les opportunités économiques et la création d'emplois autour de la voie d'eau.

« La période actuelle est une période de mutation, notamment dans les territoires que nous représentons et que va transformer la liaison Seine-Nord-Europe. Il faut être visionnaire, lucide et constructif en ce qui concerne la vie des entreprises et la création d'emplois. »

« En 2012-2013 nous nous sommes efforcés de mobiliser les différentes parties prenantes : à la rentrée de 2012 à Cambrai, cet hiver à Lille en présence du ministre délégué Frédéric Cuvillier. »

Pour une nouvelle administration, remettre à plat un projet semble être quelque chose de naturel et de sain. Réexaminer le mode de financement et l'intérêt du PPP, les caractéristiques techniques du projet ne semblent pas être nécessairement une orientation qui doit créer des réactions hostiles. « S'il s'agit d'une approche réaliste, progressive qui tient compte à la fois des caractères de levier de croissance du projet Seine-Nord Europe et de la conjoncture économique actuelle, alors bien sûr cette approche réaliste ne peut que recevoir le soutien de notre association. »

Personne ne remettra en cause ici, qu'une reconfiguration puisse s'imposer si la reconfiguration est une meilleure façon de poser le problème et d'aboutir aux solutions.

« Les financements européens constituent une perspective à ne pas rater. Il s'agit de ne pas rater ce rendez-vous. C'est la possibilité de passer d'un ordre de grandeur de 300 millions d'euros à près de 1,4 milliards d'euros mais il faut être en mesure de soutenir nos dossiers en temps utiles. » Nos partenaires belges sont présents dans la salle : représentant du gouvernement flamand, représentants des ports intérieurs wallons et flamands.

L'Europe, c'est aussi le gabarit européen. C'est sur ce point que nous avons besoin de connaître les réflexions du Député Pavros. Il faut confirmer cet objectif. Il ne s'agit pas de refaire le canal du Nord. Il faut bien se situer dans l'objectif d'un raccordement optimal aux réseaux européens.

Si reconfiguration veut dire modifier le tracé, cela entrainera de nouvelles enquêtes publiques et le risque de rater le rendez-vous avec la Commission européenne.

Notre association a bien pris note des récentes annonces sur le plan d'investissements à 12 ans et de la volonté du gouvernement de voir les liaisons fluviale trouver les moyens de leurs financements, ce que nous pouvons considérer comme un encouragement. Seine-Nord Europe est bien un investissement d'avenir au service du DD, de la compétitivité des entreprises, de la transition énergétique. Ce projet est mûr, a fait l'objet de travaux préparatoires, et de perspectives d'investissements notamment de la part de la filière agricole. Les filières professionnelles se sont organisées autour de cet objectif. A cet égard, un enjeu qui va surement se greffer sur le canal qui est celui des investissements dans le cadre d'un plan organisé en matière de zone de stockage et notamment de stockage céréalier. Un nouveau plan Silo n'est-il pas nécessaire aujourd'hui ?

« Il faut aujourd'hui pousser ce projet, en évitant de laisser penser que dans le débat intermodal, le fluvial puisse être considéré comme le solde. »

« La mission que vous avez accepté, Monsieur le Député, est une mission compliquée mais essentielle. »

10 h 40 *Intervention d'ouverture*

- **Rémi PAUVROS**, Député du Nord, Président de la mission de reconfiguration du projet Seine-Nord Europe

« Je suis très heureux d'avoir accepté votre invitation. Je connais le travail de l'association et je sais que je peux compter sur vos conseils dans le cadre de ma mission ». « Votre présence à cette conférence montre bien l'intérêt que vous portez à ce canal, d'un bout à l'autre de son tracé. »

« Je suis aujourd'hui au début de la mission que l'on m'a conférée ». La première étape a lieu en automne ; la deuxième étape a lieu en fin d'année. Son but est de proposer un arbitrage au Gouvernement et cela en vue de la demande de financements auprès de l'Union européenne. C'est à cause de ce contexte particulier que je ne pourrais pas répondre à toutes vos interrogations.

Il y a un Comité de pilotage, un Comité technique et des points d'étape prévus avec le Ministre.

« Je n'aurais jamais accepté cette mission pour servir d'accompagnateur de l'enterrement de première classe de ce projet », mais plutôt pour créer les conditions d'un arbitrage favorable. « Cependant certains acteurs, proche du pouvoir central, peuvent penser qu'il existe des incompatibilités pour mobiliser des crédits supplémentaires de la part de l'Etat et cela à cause du contexte économique actuel. »

« Il m'a été suggéré de revoir la déclaration d'utilité publique, d'imaginer d'autres tracés... J'ai répondu à cela, en tant qu'élu local, qu'il était hors de question de rouvrir la déclaration d'utilité publique ». On peut imaginer un avenant, une adaptation, mais rouvrir la déclaration d'intérêt publique, « c'est renvoyer le projet aux calendes grecques ».

Nous devons chercher des économies substantielles sans remettre en cause l'objectif même du projet avec les collaborateurs, ingénieurs, polytechniciens présents.

Pourquoi fait-on ce projet ? Quel est l'argument majeur à mettre en avant pour porter ce projet jusqu'au Gouvernement ? Quel est l'intérêt économique du projet ? Voilà la question essentielle. « C'est dans l'air du temps, c'est un projet à intérêt économique ». Après avoir répondu à cette interrogation il faut désormais se pencher sur la question du financement qui permet la réalisation de ce projet. Il n'est pas question de remettre en doute le travail déjà fait. Les deux livres blancs contribuent largement à l'avancement du sujet, particulièrement sur les aspects techniques et économiques.

« L'aspect économique est celui qui va emporter la décision ». C'est cet aspect qui doit être conforté. « J'ai fait le tour du canal, je suis allé au Havre et à Rouen pour vérifier le consensus existant sur le projet ». Les ports maritimes doivent contribuer à ce projet. A cet égard, il se manifeste encore certaines résistances et un sentiment de réserve, car pour certains, c'est l'ouverture de l'autoroute vers les grands ports du Range Nord. « Je ne suis pas choqué que le Havre exige un certain nombre d'investissements pour pouvoir bénéficier des retombées du canal ». Chaque territoire, port, investisseur, acteur économique doit trouver un intérêt à cette

réalisation. C'est la condition de réussite de ce projet et c'est pour cela que je pense que les conditions ne sont pas réunies.

« Mon affaire, c'est de prendre en compte le travail réalisé et d'être comptable de l'argent public dépensé ». De par la continuité de la chose publique, nous sommes comptables du travail réalisé. « Je pense que Paris doit être beaucoup plus impliqué dans le projet. Je dis bien Paris pour ne pas parler d'institutions en particulier, le territoire dans sa globalité est concerné ».

Sur le gabarit, vous avez raison. « Si on fait le projet Seine-Nord Europe, il faut le faire dans le gabarit européen » pour ne pas passer à côté des opportunités. Nous ne devons pas forcément présenter un dossier ficelé l'an prochain. « J'ai été reçu sur le canal » Albert. Celui-ci a évolué, a été adapté, les écluses ont été changées, les ponts relevés... C'est un organe vivant. C'est pourquoi l'objectif et le phasage du projet doivent être définis. Le conteneur progressant, il faut intégrer cette dimension pour les années à venir et prévoir des conditions favorables d'emport.

On ne peut pas dissocier le projet du canal Seine-Nord Europe de la problématique professionnelle. « Si j'ai une demande, ce serait d'intégrer des propositions en direction de la batellerie dans le rapport ». Il y a une question d'harmonisation européenne, pour contrebalancer certains soutiens apportés... Il faut aussi évoquer la formation, la fiscalité, l'intensité énergétique.

« La culture fluviale n'est pas très partagée dans ce pays ...C'est pourquoi j'ai besoin là aussi de votre soutien et de vos conseils en vue de la rédaction du rapport ». Il ne faut pas opposer Seine-Nord Europe à d'autres projets d'infrastructures. « J'ai évoqué cette question avec Philippe Duron, Président de la Commission Mobilité 21. C'est volontairement qu'il n'a pas intégré le projet dans son rapport ». C'est pourquoi nous devons présenter d'un point de vue financier un portage réaliste. Il faut présenter à Bercy un plan de financement fiable qui n'est pas en contradiction avec le contexte économique actuel. Ce n'est pas dans l'air du temps. « Nous savons que l'Europe est ouverte à notre proposition ».

Un point qui revient souvent : « Un tuyau, c'est bien, mais il faut envisager le développement des emplois bord à canal », comme c'est le cas de 70 % des emplois sur le canal Albert. Nous devons imaginer un produit qui pourra s'adapter à l'évolution de notre économie et à ses besoins. « La France redécouvre l'industrie ». De plus, l'enjeu des plateformes est considérable. Il ne faut pas les traiter de la même façon avec un outil unique sur l'ensemble du tracé. « Les plateformes doivent être pilotées par ceux qui vont les utiliser ».

« Voilà mon état d'esprit, la commande du Ministre, la manière dont j'envisage mon travail... Je vais rencontrer beaucoup d'entre vous. Il y a un moment où le Gouvernement sera en situation d'arbitrage. Je prends en compte l'ensemble du travail réalisé ». « Je vais essayer de porter ce projet dans l'adhésion ». « J'insiste sur l'idée que ce projet est d'intérêt national, il s'inscrit comme une perspective unique de développement pour l'ensemble du territoire français ». « C'est dans la cohésion que nous arriverons à porter ce projet ».

En clôture du discours du Député Rémi Pavros, Monsieur François Farhi rappelle les points importants de son allocution :

« Il y a trois choses me sont apparues clairement : le projet Seine-Nord Europe n'est pas en phase d'enterrement ; le gabarit européen n'est pas remis en cause ce qui n'est pas non plus le cas de la Déclaration d'Utilité Publique. C'est pourquoi nous nous devons d'être au rendez-vous des financements européens. Engageons désormais ce travail de bonne volonté auquel votre association contribuera. »

11 h *Première table-ronde*

1^{er} enjeu : contribuer durablement à la compétitivité de la Marque France

- **David APPIA**, Ambassadeur délégué aux investissements internationaux, Président de l'Agence Française pour les Investissements Internationaux

L'AFII accompagne l'investissement étranger en France depuis douze ans. En 2012, l'agence a accompagné 350 entreprises étrangères qui ont investi en France. Nous développons nos projets et nos enjeux sur trois volets : Le premier est l'emploi ; en effet plus de 2 millions d'emplois sont assurés en France par des entreprises sous le contrôle étranger. Ces entreprises sont fortement contributrices en matière d'exportation. De plus ces

entreprises sont dynamiques en termes de recherches & développement et d'innovation. « Ce sont des investissements porteurs d'emploi, de VA, de talent pour notre économie ».

Il faut noter que sont aujourd'hui présentes deux entreprises japonaises implantées en France

« La France reste un pays attractif malgré la crise économique » pour plusieurs raisons : tout d'abord c'est la deuxième économie de l'Europe ainsi que son deuxième marché. C'est également un marché dynamique. Enfin la France est une « zone de rebond vers les marchés africain ».

N'oublions pas que la France est un des premiers pays d'accueil des investissements dans le domaine de la logistique, dans l'industrie ainsi que dans la recherche & développement.

Dans le contexte du canal : la France a aussi un atout peu commenté : « elle bénéficie d'espaces libres à aménager ce qui représente un atout pour implanter de nouvelles industries ».

« Sur le canal Seine-Nord Europe, il est trop tôt pour dire si ce projet peut intéresser les investisseurs étrangers car il existe un certain manque de visibilité. Nous sommes aujourd'hui en pleine reconfiguration ». Sur le financement, il y a deux dimensions importantes : la dimension européenne du projet et son volet français, c'est-à-dire l'engagement de l'Etat et celui des collectivités.

Ce que l'on peut affirmer c'est que « le projet envoie un signal fort aux investisseurs étrangers » : celui d'un pays en mouvement, qui prépare l'avenir et qui est capable de d'avoir une vision dans le domaine des transports durable. « C'est la confirmation que nous sommes déterminés à ancrer le territoire français dans une Europe connectée. »

Une fois le projet reconfiguré, l'AFII pourra être porteuse de ce projet et le présenter à un panel d'investisseurs étrangers.

➤ **Philippe ESNOL**, Sénateur des Yvelines, Maire de Conflans-Sainte-Honorine

Le développement du transport fluvial est un élément majeur pour le développement de nos territoires. « Je suis heureux des interventions entendues ce matin. J'aimerais ajouter à tout ce qui a été dit l'enjeu environnemental et humain ». Le transport fluvial est à la fois économique et écologique (15 fois moins polluants que la route). Il y a un enjeu environnemental considérable sur le fluvial. L'enjeu humain est lui aussi considérable : capital de la batellerie, Conflans est très attaché au transport fluvial. Nous avons assisté avec dépit, il y a quelques années, au déclin du transport fluvial en France au profit de la seule route.

« Même si il est vrai que le système routier en France est plutôt intéressant et bien organisé, j'aurais aimé qu'on soit aussi performant sur le domaine fluvial. Nous sommes très en retard sur ce point par rapport à nos amis européens et notamment les pays du nord de l'Europe. Aujourd'hui, il y a un potentiel d'emplois et de développement économique autour du transport fluvial. »

« Nous avons des enjeux locaux autour de cela qui vont être très importants que ce soit en matière d'activités batelières et donc de ressources humaines nécessaires, mais il faut en même temps que l'on soit capable de donner des perspectives et de l'espoir aux personnes dont cela peut être le futur métier ».

« Il faut effectivement que le canal Seine-Nord soit au gabarit européen sinon cela n'aurait absolument aucun intérêt, les investissements qu'un certain nombre d'acteurs de la batellerie sont prêts à réaliser ne peuvent passer que par des péniches au gabarit européen. »

Au niveau local il y a des problématiques d'emplois qui se posent en liaison avec les ports du Havre, de Rouen, de Paris et aussi le canal Seine-Nord et je pense notamment à ce projet de plateforme multimodale à Achères.

➤ **Benoît MELONIO**, Directeur général délégué d'HAROPA

Regroupement des ports du Havre, de Rouen et de Paris, HAROPA a été créé en 2012. Cela constitue un ensemble de près de 120 millions de tonnes de trafics maritimes et fluviaux ce qui le situe au 5ème rang en Europe.

Dans une conjoncture difficile, les trafics maritimes sont au mieux stables. Le trafic est néanmoins en hausse de 5 à 7% sur les 5 premiers mois sur HAROPA depuis le début de l'année 2013. En matière de transport fluvial, les trafics sont relativement bons, à l'exception des conteneurs après une année 2012 vraiment exceptionnelle.

Comment le système logistique Haropa peut s'étendre ? « C'est en cours, vers l'Est nous avons noué des accords avec les ports de Nogent-sur-Oise et Gron en Bourgogne et vers le Nord nous avons ouvert un port à Bruyère-sur-Oise et avons bien l'intention de renforcer nos liens avec les ports de Nogent-sur-Oise et de Longueuil-Sainte-Marie. A court terme nous regardons vers le Nord et les ports du Sud-Picardie ont déjà un potentiel intéressant qu'on peut développer dans les années à venir ».

11 h 30 Deuxième table-ronde

2^{ème} enjeu : alimenter la croissance des territoires et générer des emplois pérennes

- **Jean-Bernard BAYARD**, Vice-Président de la Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FNSEA)

Le monde agricole n'a jamais été opposé à la construction du canal Seine-Nord Europe, malgré la consommation de terres agricoles. Il faut rappeler le poids de l'agriculture et de l'agro-alimentaire car l'agriculture sans sa filière derrière est peu de chose. « Si l'on prend le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie, c'est un chiffre d'affaire de près de 18 milliards d'euros. C'est un chiffre important par rapport au trafic et aux échanges qu'il peut y avoir derrière. » Les récoltes sur ces deux régions représentent à peu près 9 millions de tonnes de céréales.

En Picardie, les échanges se font à partir de Rouen, 1^{er} port céréalier. Les départs de navires au port de Rouen sont des navires de 40 000 tonnes. Pour le Nord Pas de Calais, les départs se font de Dunkerque avec des navires plus importants (60 000 tonnes, 100 000 tonnes).

« La filière agricole a besoin de Seine-Nord Europe. C'est un axe vital pour la profession que je représente. » Il faut que nous puissions anticiper et ne pas seulement attendre que les choses se fassent. Cet axe nous permettrait de mieux répondre à une demande, d'être plus réactif, de constituer des pôles d'échange public-privé, d'être mieux présent sur les marchés de demain.

- **Reynald DEBAUT-HENOCQUE**, Directeur *Production Control* de Toyota Motors Manufacturing France

Une des raisons d'implantation de Toyota dans le nord était la qualité des infrastructures logistiques présentes. Nous avons choisi la voie d'eau, car c'est une solution intéressante pour acheminer une partie de nos composants, et répondant à nos exigences en termes de développement durable. La voie d'eau apporte des solutions pour les marchandises conteneurisées.

Au début, le transport fluvial représentait pour nous 5 conteneurs par semaine en 2000. La hausse de la production dans nos usines (2 500 000 véhicules produits en 12 ans d'opérations) nous a permis de pérenniser les emplois créés. Nous sommes aujourd'hui à près de 3500 emplois permanents sur notre site. Cela nous a également permis de pérenniser les emplois de nos partenaires en multipliant par 3 le nombre d'emplois. Nous avons aujourd'hui trois marchés : le marché européen, l'Amérique du Nord et le grand export. Cette extension induit bien sûr une augmentation du trafic fluvial.

Les ports d'Anvers et de Rotterdam proposent des aménagements et des infrastructures permettant d'éviter une rupture de charge. Le fluvial correspond à 14 % de nos échanges (85 % pour le routier et 1 % pour le ferroviaire). La contribution à la préservation de l'environnement est l'un des axes de notre amélioration continue. L'utilisation de la voie d'eau s'inscrit parfaitement dans cette démarche.

- **Vincent MEZURE**, Directeur du développement de SITA Ile-de-France

Active sur toute la chaîne des déchets, SITA valorise l'ensemble des déchets collectés. Nous sommes à la fois actifs dans la collecte qui se fait bien souvent par le routier et ensuite la valorisation des déchets collectés. La logistique pèse lourd dans l'activité de SITA. Membre du groupe GDF-SUEZ, SITA tente d'intégrer des pratiques plus responsables en termes de logistique. Le recours à la voie d'eau répond parfaitement à cette logique, on s'est tourné vers ce mode de transports à partir de 2007. En une vingtaine d'année, la plus grande partie de nos sites sont désormais embranchés fluvial. Nous créons ainsi des éco-pôles bord à voie d'eau. « Nous avons créé SIT'Alternatif qui affrète des convois fluviaux pour gérer notre activité et qui traite aujourd'hui près de 400 000 tonnes de marchandises. »

« SNE nous intéresse particulièrement car il nous faut coupler les régions Ile-de-France et Nord-Pas-de-Calais. »
« Le grand gabarit permettrait de massifier le transport et d'en abaisser le coût. » En ce qui concerne la construction de ce canal, et étant donné que nous avons des plateformes déjà dans le nord, nous sommes très intéressés par le chantier. « Nous sommes en phase d'acquisition pour le site de Continental à Clairoux et ce qui nous a été mis en avant pendant les négociations c'est la perspective du projet Seine-Nord Europe. »

➤ **Erik PORTUGAELS**, Directeur Général de De Scheepvaart

Nous avons accueilli avec plaisir, il y a une semaine, Rémi Pavuros. Le canal Albert n'est pas un miracle, il a été construit entre 1930 et 1939 avec un gabarit de 2000 tonnes au début. 4 raisons ont poussé à la réalisation de ce canal : liaison Meuse-Escaut (liaison directe entre Liège et Anvers), crise économique dans les années 20 (création d'emplois via la construction du canal), ligne directe pour le transport de charbon, défense contre l'agresseur allemand. Dans les années 70, le canal Albert a été doublé pour passer au gabarit Vlb. Au début des années 90 nous avons vécu une forte hausse de l'activité. Le trafic a augmenté de 70 % en 30 ans. L'année record a été 2011 avec près de 40 millions de tonnes de fret. Le Gouvernement flamand a beaucoup investi dans le fluvial en Flandre et cela malgré la situation économique.

Une Grande promotion des voies navigables a été faite auprès de l'industrie, création de près de 500 hectares de zones industrielles le long du canal Albert. « On a beaucoup travaillé à l'installation d'une culture fluviale et je suis sûr que la multimodalité, c'est-à-dire la complémentarité entre routes, chemins de fer, le fluvial et l'aérien est la meilleure solution pour la mobilité.

« Un canal est un pôle d'investissement pour les investisseurs industriels. Avec le canal Albert cela s'est traduit par la création de près de 60 000 emplois dans les usines autour du canal. »

➤ **Alain VRILLON**, Chairman of the Board, Ajinomoto Foods Europe SAS

Ajinomoto est une société B to B. Présent sur le site de Nesle, Ajinomoto se trouve aux côtés d'entreprises comme Tereos ou Syral. Nous avons investi ensemble près de 80 millions d'euros sur un site commun : Kogeban qui concerne l'industrie de biomasse. Dans cet investissement, le projet Seine-Nord Europe a pesé lourd dans la décision de le réaliser. C'est une industrie pondéreuse avec beaucoup de trafic de bois (500 000 tonnes). Importance du canal pour Ajinomoto : les flux entrants/sortants pour la plateforme prévus à Nesle représentent près de 3 millions de tonnes. Une grande partie pourrait circuler par le canal Seine-Nord-Europe. Le canal Seine-Nord-Europe serait un élément fort pour encourager notre développement mais aussi un signal fort lancé à nos actionnaires qui sont au Japon.

« Le Président Marini soulignait la période de mutation que nous vivons. Soit on disparaît, soit on se développe. Rester comme on est n'est pas possible. » Le canal est un levier de développement clé pour pouvoir s'aligner à l'international. Par ailleurs, la Picardie investit énormément sur la filière agricole et sa valorisation. La filière agricole est avant tout une industrie de logistique. Je serais désolé de voir les résultats de nos recherches être développés en Malaisie ou ailleurs... « Pour encourager ces implantations durables, il paraît indispensables d'avoir des infrastructures qui soient vraiment attractives. »

Seine-Nord Europe est réellement un maillon manquant. Ne pas le faire serait un acte manqué.

En l'absence du canal Seine-Nord Europe, il est plus facile pour nous d'envoyer des camions vers Anvers... avec le canal Seine-Nord Europe, nous pourrions plus facilement rejoindre Le Havre et amener de nouveaux trafics à un port français très compétitif.

Echanges avec la Salle

Jacques de Villeneuve (Président d'EuroSeine) : Union de coopératives agricoles qui regroupe les principales coopératives céréalières en Picardie, Champagne-Ardenne et en Haute-Normandie

« La voie d'eau est pour nous le moyen de transport le plus adapté ». Ce mode est propice pour le transport de pondéreux. « Si nous ne faisons pas plus de céréales aujourd'hui sur la voie d'eau, c'est que l'on ne peut pas plus. Le grand gabarit, ce serait la porte ouverte à un développement du transport fluvial pour la filière céréalière ». L'ensemble des coopératives ont décidé d'investir sur une plate-forme mutualisée à Languevoisin pour tous les pondéreux tels que les céréales, les engrais, la biomasse, le sel pour les routes ; et cela dans la perspective de la réalisation du canal Seine-Nord Europe. Nous voulons développer notre recours à la voie d'eau mais il faut des investissements supplémentaires. L'ouverture du canal va ouvrir de nouvelles perspectives à l'export.

Jean-Bernard Bayard ; Président de la Chambre Régionale d'Agriculture de la région Nord-Pas-de-Calais : Les acteurs économiques se demandent s'ils vont investir. C'est le cas du groupe Advitam. « Il y a un certain nombre de projets qui sont dans les tiroirs ». Il faut créer une dynamique sur les territoires. On attend un signal positif. C'est comme cela que l'on va créer de la croissance et des emplois.
« Il ne faut pas avoir peur d'un monde ouvert ». « Il y a une impulsion à donner et c'est à nous de le faire »

Jean-Noël Guesnier, Maire de Choisy-au-Bac et vice-président de l'agglomération de Compiègne : « On a un oublié de citer les effets positifs du canal sur la recherche & développement, mais aussi l'intérêt du canal dans la lutte contre les inondations. Certaines entreprises sont constamment menacées et ce n'est pas comme ça que nous rendons les emplois pérennes. »

Représentant de l'industrie automobile : « ce canal est aussi très intéressant pour l'industrie automobile mais il y a un manque de visibilité pour investir à long-terme et aussi beaucoup de questions sans réponses. On a des projets d'implantation de parcs de fournisseur qui pourraient s'implanter le long du canal Seine-Nord Europe et on est prêt à vous soutenir. »

12 h 20 *Troisième table-ronde*

3^{ème} enjeu : renforcer la position de la France au carrefour de l'Europe

➤ **Arnaud RICHARD**, Député des Yvelines

La Commission DURON a rendu ses conclusions il y a quelques jours. Sur la capacité de réaliser ce projet, il y a encore des incertitudes. Cela pose le problème de la continuité de l'action de l'Etat. Remettre en cause une infrastructure séculaire comme ce canal me semble être une mauvaise chose.

Le Grenelle de l'environnement avait proposé d'affecter les produits de la taxe poids lourds aux nouvelles infrastructures. Il était possible d'augmenter les redevances autoroutières, voire de mettre en place un péage urbain autour de Paris. Ces propositions ont été faites pour sécuriser un certain nombre de plan d'investissement.

Ce projet est assez symptomatique dans notre pays de notre difficulté de passer d'une ère à une autre. « On tourne le dos au fluvial depuis de nombreuses années. » « Il serait temps de prendre des décisions favorables en la matière ».

En résumé beaucoup de choses ont été faites au titre de la situation des finances publiques, et on a donné un coup majeur aux infrastructures. « Notre projet qui était bien avancé il y a quelques mois se trouve dans une situation assez inquiétante. »

Une forte mobilisation est nécessaire pour continuer à être présent dans le débat public.

➤ **Franck VALLERUGO**, Professeur titulaire de la Chaire Économie Urbaine de l'ESSEC

Le monde d'aujourd'hui est plus ouvert. Ce sont les villes qui assurent de la régulation économique. L'essentiel de la croissance urbaine se fait aujourd'hui dans les pays émergents. « Nous ne sommes plus au centre du monde économique ». Comme le fut hier le canal sous la manche, le projet Seine-Nord Europe peut être un élément producteur de compétitivité européen. Paris, qui ne se trouve pas dans le croissant fertile européen, comme l'axe seine, a intérêt à être relié à cette «méga région ». Le projet Seine-Nord Europe pourrait raccorder l'Ile-De-France à ce croissant fertile.

Enfin, les externalités négatives du transport font fuir les catégories socio-professionnelles supérieures. Il y est clair que favoriser les circuits courts de distribution, de créer des circulations circulaires constituent des éléments positifs à la dynamique régionale.

➤ **Dominique DEVAUX**, Déléguée générale de l'Union maritime et portuaire du Havre

L'UMEP est l'une des sept organisations représentatives des intérêts maritimes privés en France. « Nous représentons les armateurs mondiaux, les transitaires, les opérateurs de manutention, ou encore les commissionnaires de transport majoritairement routier ». « Nous avons bien noté que le transport fluvial a gagné des parts de marché ces dernières années » face au fret ferroviaire.

Le projet Seine-Nord Europe n' « a pas été accueilli par un œil complètement favorable au départ du projet ». Mais aujourd'hui « nous sommes dans une situation de mutation ». La création d'HAROPA a également contribué à faire évoluer le point de vue des professionnels vis-à-vis de Seine-Nord Europe. Nous regardons dorénavant « ce projet avec beaucoup plus d'intérêt ». Mais il y a des « conditions sine qua non », quelques exigences de la part des professionnels. En effet la poursuite de l'extension du réseau fluvial « nécessite un dispositif efficace », on pense ici aux conditions de manutention. Il est évident de dire que le projet Seine-Nord Europe ne peut exister que s'il y a des plateformes logistiques le long de la Seine et de l'Oise, car sinon le projet ne serait qu'une autoroute fluviale. A cela il faut ajouter « une facilitation administrative de ses installations ».

En résumé la réussite du projet est possible si le transport fluvial se développe. Il faut également s'attaquer au problème du coût de la rupture de charge et analyser le sujet du dernier kilomètre. Le sujet de la manutention doit également faire l'objet d'une clarification en vue de la consolidation des marchés.

Echanges avec la Salle

Jacques Trorial (UPF) : « J'apprécie d'entendre Dominique Devaux évoquer la mutation du Havre par rapport au projet SNE ».

Président d'une association qui représente les industries le long des voies navigables en Belgique : « il y a beaucoup d'industries belges qui ont fait des investissements le long des voies navigables en vue d'une intensification des échanges avec la France et qui attendent aujourd'hui la réalisation de cet axe pour l'Europe entière.

12 h 50 *Intervention de clôture*

➤ **Jean-François DALAISE**, Vice-Président de l'Association Seine-Nord-Europe

Cette manifestation était placée sous les craintes, les espoirs et les attentes des milieux économiques, qui ont besoin de visibilité sur ce projet. A cet égard, le message positif et insistant lancé d'Outre Quiévrain est important.

« Il y a ceux qui y croient et ceux qui n'y croient pas », comme le dit le poème. Notre association croit à ce projet. Merci à tous les intervenants pour leurs messages allant dans le même sens. Notre association se manifestera pendant les débats législatifs sur les orientations de la Commission Mobilité 21 et nous accompagnerons les travaux du Député Rémi Pavros, pour la bonne fin de ce projet et le rdv obligatoire avec l'Union européenne à la mi-2014.