

Livre Blanc  
Synthèse des contributions  
des acteurs territoriaux

TOME 2



Livre Blanc  
Synthèse des contributions  
des acteurs territoriaux

TOME 2

# Éditorial

En lançant officiellement le dialogue compétitif du partenariat public privé le 5 avril 2011 à Nesle, le Président de la République a fait entrer le Canal Seine-Nord Europe dans la réalité en donnant en quelque sorte ce jour-là le premier coup de pioche du projet.

Depuis, bien des initiatives ont été prises et confirment, jour après jour, que ce dossier est pleinement entré dans une phase opérationnelle.

VNF mène le dialogue compétitif ; la mission de préfiguration de la structure de gouvernance des plates formes multimodales est à l'œuvre ; la mobilisation sur les enjeux économiques s'amplifie ; en fédérant Pôle Emploi et tous les acteurs territoriaux, « Canal Emploi » se met en place pour rapprocher main d'œuvre locale et besoins du chantier.

A l'appui de cette dynamique, j'ai souhaité, en plein accord avec le président de VNF, que l'Association Seine-Nord Europe ajoute au Tome 1 de son Livre Blanc paru en mars 2009, un Tome 2 consacré aux questions d'emploi. L'enjeu, nous le savons, est capital : aux emplois directs du chantier (4500), aux emplois directs des plates formes multimodales (3500), s'ajoutent les emplois indirects et induits, sans compter ceux liés au tourisme.

A la suite d'un travail approfondi et d'une démarche partagée avec tous les acteurs territoriaux agissant dans le domaine de l'emploi et de la formation, ce Tome 2 offre une vue complète sur les perspectives d'emploi de ce projet majeur et je souligne la qualité de ce rapport qui éclairera utilement l'ensemble des décideurs.

Big bang des transports, big bang environnemental, big bang économique, le Canal Seine-Nord Europe sera aussi un big bang en matière d'emploi. La mobilisation collective est désormais en marche, et je remercie l'association Seine-Nord Europe pour la part éminente qu'elle y prend.



Michel DELPUECH  
Préfet de la Région Picardie, Préfet de la Somme  
Préfet coordonnateur du projet Seine-Nord Europe

## UNE CONSULTATION INNOVANTE DES PARTIES PRENANTES TERRITORIALES EN PHASE DE DIALOGUE COMPÉTITIF

Depuis sa création en 2003, l'association Seine-Nord Europe a toujours été, grâce à l'action de ses membres et à une collaboration étroite avec VNF, un porte-parole des territoires et une force de mobilisation dédiée à la co-construction du projet Seine-Nord Europe avec ses parties prenantes.

En 2008 et 2009, à la demande du Préfet coordonnateur du projet Seine-Nord Europe, l'association Seine-Nord Europe avait piloté la réalisation d'un « Livre Blanc des acteurs territoriaux », véritable concentré des réflexions et des perspectives territoriales en lien avec Seine-Nord Europe sur les thématiques « plates-formes multimodales » et « tourisme ».

A la demande de Michel Delpuech, Préfet de Picardie, Préfet coordonnateur du projet, l'association a poursuivi et approfondi cette mission au cours du deuxième semestre 2011 afin de permettre aux acteurs territoriaux d'enrichir le dialogue compétitif en cours entre VNF et les deux groupements privés candidats au contrat de partenariat.

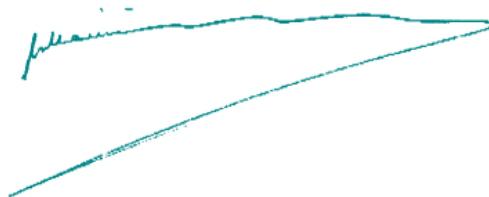
Jouant à la fois un rôle d'aiguillon et de porte-voix des territoires, l'association a mobilisé l'ensemble des parties prenantes du projet, institutionnelles et socio-économiques, à travers une série de séminaires sur le terrain et un appel à contributions. A la mi-janvier 2012, près de 120 contributions avaient été reçues par l'association dans le cadre de cette mission.

L'analyse de ces contributions, dont vous trouverez ci-après la synthèse finalisée avec l'ensemble des contributeurs, montre que :

- les territoires s'approprient progressivement le projet, et notamment ses volets « plates-formes multimodales » et « tourisme » déjà étudiés à l'occasion du premier Livre Blanc ;
- ces parties prenantes appréhendent mieux la question des emplois directs liés au chantier et à la mise en service du canal que les emplois indirects générés par le projet, notamment dans les entreprises de service ;
- ces acteurs consultés sont demandeurs d'une poursuite du dialogue avec le maître d'ouvrage VNF et d'échanges constructifs avec le futur lauréat du contrat de partenariat.

La synthèse de ces réflexions territoriales a été officiellement remise au Préfet coordonnateur du projet et à VNF. Elle permettra aux groupements privés candidats au PPP de s'appuyer sur les dynamiques territoriales suscitées par le projet pour affiner et optimiser leur proposition finale.

Nous ne pouvons que nous féliciter de l'écho suscité par cette mission au sein de la zone d'effet du projet et de la valeur-ajoutée des contributions reçues. Les acteurs territoriaux nous semblent aujourd'hui prêts à valoriser cet investissement majeur qui nourrira une croissance durable de nos territoires.



Philippe MARINI  
Président de l'association Seine-Nord Europe

# Avant-Propos

## **RAPPEL SUR LE DEROULEMENT DE LA MISSION CONFIEE A L'ASSOCIATION**

Le 24 juin 2011, Michel Delpuech, Préfet de la Région Picardie, Préfet coordonnateur du projet Seine-Nord Europe, confiait à l'association Seine-Nord Europe, la mission de réaliser un nouveau Livre Blanc des acteurs territoriaux. Dans le prolongement du premier Livre Blanc finalisé en 2009, cette nouvelle mission s'articulait autour de deux axes : « approfondir les réflexions exposées dans le Livre Blanc de 2009 sur les questions de développement économique et d'emploi liées aux plates-formes multimodales (PFM) ainsi qu'au tourisme » et « mobiliser les entreprises des territoires sur les opportunités économiques des phases de pré-chantier, chantier et post-chantier ».

Philippe Marini, Président de l'association Seine-Nord Europe, s'était déjà déclaré favorable à une participation de l'association à des échanges avec les territoires en vue d'enrichir le dialogue compétitif, à l'occasion du Comité consultatif Seine-Nord Europe du 19 mai 2011. Suite à la proposition officielle du Préfet coordonnateur, la déclinaison opérationnelle de cette mission a alors été approuvée lors de l'Assemblée Générale de l'association Seine-Nord Europe, le 27 juin 2011.

Pour répondre aux objectifs formulés par l'Etat et le maître d'ouvrage Voies navigables de France, l'association Seine-Nord Europe proposait un double dispositif d'échange et de remontée d'information.

### **Les dispositifs proposés par l'association aux acteurs territoriaux**

Le premier dispositif était consacré aux acteurs économiques et a été mis en œuvre avec l'aide des têtes de réseaux économiques. Il s'est d'abord traduit par une réunion d'information à l'attention de ces réseaux économiques dès la fin juillet 2011. Des questionnaires de sensibilisation ont ensuite été diffusés en direction des entreprises des territoires concernés durant l'été 2011 afin de disposer de premiers éléments de perception des opportunités économiques liées au projet Seine-Nord Europe.

Courant septembre et octobre 2011, l'association est également intervenue lors des réunions d'information organisées par VNF dans les enceintes des quatre CESER (Conseil Economique Social et Environnemental Régional) des régions concernées. Enfin, de nombreux contacts ont été noués avec le réseau consulaire afin d'encourager leur réflexion et la diffusion de l'appel à contribution au Livre Blanc 2012 auprès de leurs ressortissants.

Le deuxième dispositif était consacré aux collectivités et parties prenantes territoriales. Deux séminaires de lancement ont été organisés les 1<sup>er</sup> et 7 septembre 2011 à Cambrai et à Compiègne, réunissant près de 250 participants. Sur la base de témoignages d'experts sur les grands projets et de débats dans le cadre d'ateliers thématiques, ces deux séminaires se sont intéressés aux thématiques de contribution des territoires dans le cadre du dialogue compétitif en cours entre VNF et les groupements privés candidats. Ces échanges étaient centrés sur l'anticipation des activités, des formations et des recrutements liés au développement économique induit par le projet Seine-Nord Europe.

### La réalisation du Livre Blanc 2012

Une note de cadrage relative aux contributions au Livre Blanc 2012 et des questionnaires indicatifs ont été diffusés à l'ensemble des parties prenantes territoriales, à la mi-octobre 2011. Un nouveau séminaire a été organisé le 17 novembre 2011 à Ablaincourt-Pressoir. Ce séminaire a permis de préciser les attentes des pouvoirs publics en termes de participation des territoires, de présenter de premières contributions territoriales et autres études (cf. « Canal Connexion, les cahiers du canal Seine-Nord Europe » de la DREAL Picardie).

A la clôture de l'appel à contribution, début janvier 2012, l'association avait reçu près de 120 contributions provenant des territoires, soit le double du nombre de contributions reçues en 2008. Deux tiers des contributions provenaient d'acteurs économiques impliqués dans la perspective du projet.

Tous les contributeurs ont ensuite été invités à participer au séminaire proposé le 25 janvier 2012 à Conflans-Sainte-Honorine. Ce séminaire avait pour objet de partager le projet de synthèse préparé par l'équipe de l'association Seine-Nord Europe avec l'ensemble des contributeurs et de l'amender en toute transparence.

A la date du 6 février 2012, cette synthèse des contributions a été transmise à l'attention du Préfet coordonnateur du projet Seine-Nord Europe et du maître d'ouvrage VNF. Le Tome 2 du Livre Blanc des acteurs territoriaux sur Seine-Nord Europe a été officiellement remis aux commanditaires de cette mission, le 9 mars 2012, dans le cadre de l'Assemblée Générale de l'association Seine-Nord Europe organisée au Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais.

Le travail mené par l'association s'est inscrit dans la dynamique de co-construction du projet avec les territoires qui a prévalu depuis le débat public. Afin de conforter cette dynamique et de consolider l'appropriation par les territoires de ce grand projet, Voies navigables de France poursuivra notamment le travail de « recensement des ressources territoriales » en liaison avec le réseau consulaire afin que les entreprises locales puissent se positionner sur les opportunités de contrat et autres prestations liées à la réalisation et à l'exploitation du futur canal Seine-Nord Europe.

*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 qui n'a pas vocation à reprendre toutes les contributions transmises, à en restituer la quintessence. Au total cette synthèse et les contributions ont vocation à éclairer tous les acteurs du projet, les représentants de l'Etat et VNF au premier chef, et à alimenter leur réflexion.*

*L'ensemble des documents liés à cette mission (lettre de mission, compte-rendu des réunions de travail et des séminaires, synthèse du Livre Blanc 2012, contributions des acteurs territoriaux...) sont disponibles en téléchargement sur le site web de l'association : [www.seine-nord-europe.asso.fr](http://www.seine-nord-europe.asso.fr) (rubrique « Livre Blanc 2012 »)*

# 1 Les activités et les emplois directs liés au chantier

**Au-delà des enjeux liés au mode de transport fluvial, à l'intermodalité et à l'aménagement du territoire, le projet de canal Seine-Nord Europe est, pour la grande majorité des contributeurs, considéré « comme une véritable chance pour le développement et l'économie des territoires ainsi qu'une opportunité d'activités et d'offres d'emplois pour leurs habitants » [contribution commune des Régions (Picardie et Nord/Pas-de-Calais) et des Départements (Oise, Somme, Pas-de-Calais et Nord), signataires du protocole d'accord pour la gouvernance et le financement des plates-formes multimodales]. En cela, la question de l'emploi directement lié au chantier est régulièrement traitée dans les contributions reçues par l'association SNE. Les collectivités demandent « de disposer rapidement d'un calendrier précis, comportant pour chaque phase de chantier les corps de métiers prévus ainsi que les lieux concernés ».**

## 1.1. Les besoins prévisionnels et les métiers

Bien que la nature et le nombre des emplois fassent actuellement l'objet d'échanges dans le cadre contraint du dialogue compétitif entre VNF, le maître d'ouvrage de l'infrastructure, et les deux candidats, plusieurs acteurs ont d'ores et déjà engagé des réflexions sur les métiers et les ressources disponibles des territoires afin de mieux connaître les besoins d'un tel chantier.

Les grandes collectivités picardes (Région, Départements de l'Oise et de la Somme) précisent, dans une contribution commune, leur engagement afin de développer la création d'emplois liés au projet. Pour sa part, le Département du Pas-de-Calais, qui a créé dès 2008 une mission dédiée à l'accompagnement du projet, entend être une force de proposition dans les domaines de l'emploi, de l'insertion et du développement économique des territoires concernés.

Une démarche de croisement des données Pôle Emploi/CCI/Aisne Développement est en cours afin d'établir une nomenclature des emplois concernés par la construction ainsi qu'une liste d'entreprises qui pourraient proposer leurs services. De la même manière, le Centre de Formation des Fédérations Professionnelles du Bâtiment et des Travaux Publics (CPO FC) et l'Association pour la Formation Professionnelle des Adultes (AFPA), regroupés au sein du Groupement d'Intérêt Formation FORMACANAL, proposent une nomenclature des métiers articulée autour des thèmes suivants : creusement/terrassement, ouvrages d'art génie civil (ponts/pont canal/écluses/quais), ouvrages routiers/voirie et réseaux divers pour le canal directement, mais aussi les métiers concernés par les travaux annexes et connexes au canal, en particulier les plates-formes multimodales.

Les Maisons de l'Emploi Artois Emploi Entreprise et Cambrésis Emploi rappellent qu'une cellule interdépartementale a été installée le 15 juillet 2009. Dans une phase préparatoire, ces instances ont organisé des réunions d'information sur les métiers du chantier et initié des actions expérimentales sur la Valorisation des Acquis de l'Expérience (VAE) et des actions avec une entreprise de travail temporaire. Par ailleurs, des démarches de qualification vont être engagées auprès des publics en recherche d'emploi dans les travaux publics afin de créer une base de données commune et partagée entre les acteurs.

Il est rappelé, notamment par le Pays Santerre Haute Somme, que les partenaires de l'emploi, regroupés au sein de la Cellule Territoriale d'Animation Emploi-Formation, ont travaillé en 2009 et en 2010 sur les retours d'expériences de grands chantiers et sur le recensement de la main d'œuvre disponible.



Les Chambres de Commerce et d'Industrie Régionales (Picardie et Région Nord de France) et Territoriales (Oise, Aisne, Amiens-Picardie) font part de l'excellente connaissance de leur territoire et des entreprises et affirment que la construction du canal devra aussi bénéficier aux acteurs locaux. Elles souhaitent avoir une meilleure connaissance du projet et des études qui ont été engagées.

Des territoires manifestent leur volonté d'être des acteurs de la mobilisation des salariés et des entreprises ; ainsi, Valenciennes Métropole fait-elle part de son expérience dans l'animation de dispositifs dédiés à l'emploi, la Communauté de communes du Pays Noyonnais, en collaboration avec le Pays Sources et Vallées, travaille-t-elle à la définition et à la mise en œuvre d'un plan d'actions pour identifier les entreprises susceptibles de travailler sur le chantier, la Communauté d'agglomération du Douaisis propose-t-elle que le Service Public pour l'Emploi Local (SPEL) soit directement sollicité pour mobiliser les profils disponibles et activer le réseau des acteurs de l'emploi. Au plus près du terrain, l'Union des Partenaires de la Région Hamoise informe notamment qu'elle souhaite mettre en place une Gestion Territorialisée des Emplois et des Compétences (GTEC). Composée d'anciens élus, l'Association des anciens maires et adjoints du Pas-de-Calais (ADAMA 62) peut également faire bénéficier de son réseau et contribuer à la réflexion sur le territoire.

La Chambre d'agriculture de Région du Nord/Pas-de-Calais rappelle que les exploitations agricoles peuvent apporter leur concours pour des travaux de transport de matériaux ou de terres grâce à leurs matériels.

## **1.2. Le dispositif Canal Emploi et l'association des acteurs territoriaux**

Annoncé par M. le Préfet coordonnateur du projet, le 17 novembre 2011, lors du séminaire d'Ablaincourt-Pressoir organisé par l'Association SNE et officialisé lors du Comité consultatif du 9 décembre 2011 à Lille, le dispositif Canal Emploi (nommé par certains acteurs « guichet unique ») fait l'objet de plusieurs contributions. Pôle Emploi Picardie mobilisera l'ensemble des acteurs des régions concernées, notamment celles de Picardie et du Nord/Pas-de-Calais. Outil opérationnel au service des entreprises et des salariés des territoires, ce dispositif fédérera tous les partenaires et offrira divers services :

- recueillir et traiter les besoins de recrutement en mobilisant a minima l'intégralité de l'offre de service de Pôle Emploi ;
- informer et orienter les publics vers les métiers recherchés, notamment ceux avec des recrutements en nombre ;
- informer et mobiliser le réseau des agences Pôle Emploi et des partenaires ;
- identifier les écarts éventuels de compétences entre les candidats et les besoins des entreprises ;
- mettre en œuvre les parcours d'adaptation ;
- inscrire les candidats sur les parcours qualifiants ;
- aider les entreprises à recruter dans le cadre des clauses d'insertion.

Le Conseil général du Pas-de-Calais informe que les acteurs de l'emploi du territoire ont signé une « convention préalable de coopération Emploi/Formation/Insertion ». La collectivité propose d'intégrer au dispositif global son offre de service aux entreprises, aux territoires et aux candidats demandeurs d'emploi ainsi que les moyens opérationnels des signataires de la convention dans les antennes opérationnelles qui seront créées. Très mobilisées, les Maisons de l'Emploi de ce territoire détaillent, dans leur contribution, l'intérêt du dispositif, les plus-values d'une offre de service globale, complémentaire à Canal Emploi, tout en précisant la fiche de poste d'une chargée de mission Orientation-Formation-Insertion qu'elles pourraient mettre à disposition. Le Conseil général de l'Aisne, avec la CCIT et Aisne Développement, s'associe totalement au dispositif proposé

comme la Région Picardie et les Départements de l'Oise et de la Somme, ainsi que plusieurs acteurs du Nord/Pas-de-Calais, qui demandent à être associés et à participer activement aux travaux. Néanmoins, ils souhaitent préalablement connaître les besoins ciblés par les candidats afin de mieux identifier les compétences nécessaires. Le Pays Santerre Haute Somme, très favorable au dispositif, considère qu'il nécessitera une organisation très opérationnelle, reposant sur l'anticipation et la concertation, entre le service public de l'emploi et le candidat retenu. Il souhaite que le pôle central du dispositif soit à Péronne avec des antennes dans le Nord et dans l'Oise.

Parallèlement, le Pays de Sources et Vallées recommande de mettre en œuvre un plan d'actions pour identifier et mobiliser l'offre locale de sous-traitance et de services. La Communauté de communes du Pays Noyonnais propose d'intégrer les données recueillies sur son SIG (Système d'Information Géographique).

Pour sa part, le CESER Picardie, qui adhère au dispositif, suggère de formaliser davantage la démarche à travers une labellisation « Grand Chantier » qui permettrait de préciser l'intervention de l'Etat et de se fixer des objectifs portant sur la préparation du chantier, son déroulement, la valorisation des opportunités et l'après-chantier. Considérant que le dispositif Canal Emploi est positif, tout en étant partiel car des demandeurs d'emploi ne sont plus en relation avec Pôle Emploi, la CGT Picardie pose également la question de cette reconnaissance « Grand Chantier ».

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. L'insertion des publics en difficulté**

Chefs de file des dispositifs d'insertion des publics en difficulté et du dispositif RSA, les Départements ont exprimé des attentes fortes dans leurs contributions. Ils rappellent qu'ils se sont mobilisés dès 2009 afin de faire inscrire une clause « dite sociale » au sein du programme fonctionnel du contrat de partenariat. Les collectivités demandent à VNF « de sensibiliser les candidats sur la nécessité de privilégier les ressources locales pour garantir aux territoires les meilleures retombées économiques ». Avec le concours des acteurs de l'insertion par l'activité économique (IAE), le Conseil général du Pas-de-Calais sollicite une préparation en amont, afin de remobiliser et d'accompagner vers l'emploi des bénéficiaires du RSA, et souhaite que des actions innovantes soient initiées. Les Départements de l'Oise et de la Somme ont déjà mobilisé les ateliers et les chantiers d'insertion proches du tracé du canal afin de les préparer le plus tôt possible aux travaux du chantier. C'est aussi une recommandation forte du CESER Picardie qui demande que la part accordée aux heures d'insertion soit élevée et que soit garantie l'employabilité des personnes à l'issue du chantier.

Certains acteurs de l'économie sociale et solidaire, comme Emergence 62, avancent la possibilité de proposer des services aux personnes (ex : crèche) sur les sites des plates-formes.

Stéphane Demilly, député de la Somme, demande que la clause sociale figure dans le contrat de partenariat. Les collectivités de proximité s'expriment également sur cette question. Pour Valenciennes Métropole, c'est une priorité qu'elle a déjà expérimentée dans les grands travaux de l'agglomération : rénovation urbaine, tramway. Le Pays Santerre Haute Somme, s'appuyant sur le retour d'expérience de la LGV Rhin-Rhône, demandent que des clauses d'insertion ambitieuses soient définies sur tous les marchés de travaux, entre 5 et 10 %, voire au-delà. Le Pays de Sources et Vallées fait aussi référence au même projet en rappelant l'action menée par le Conseil général de la Haute-Saône.

#### 1.4. Les besoins en formation, les dispositifs actuels et les sites de formation disponibles

Les contributeurs ont le souci d'anticiper le mieux possible les activités de formation. Ainsi, les Régions ont-elles revisité en profondeur leur Contrat de Plan Régional de Développement des Formations Professionnelles (CPRDFP) et elles proposent de faire évoluer significativement le Programme Régional de Formation dans la perspective des travaux du canal SNE. C'est ainsi que le secteur des transports et de la logistique et celui du BTP deviennent des piliers des dispositifs de formation. La Région Picardie, qui a créé l'observatoire régional prospectif de l'emploi et de la formation professionnelle, a lancé, avec les Départements de la Somme et de l'Oise, une réflexion approfondie afin d'anticiper les métiers et les besoins de formation générés par la construction et l'exploitation du canal, mais aussi par les plates-formes multimodales : des métiers nouveaux jusqu'alors peu présents en Picardie. Elaborée avec l'Education Nationale et les organismes professionnels, la carte prévisionnelle des formations offre les réponses nécessaires à l'évolution du niveau de formation. Le CESER Picardie propose que les acteurs de la formation soient mobilisés dès le début de l'année 2012, en liaison avec les organisations professionnelles. Il est notamment souhaité que des formations qualifiantes soient mises en œuvre et qu'un inventaire des lieux de formation soit élaboré.

Dans le cadre du dispositif Canal Emploi, Pôle Emploi mobilisera tous les acteurs internes et externes. Les acteurs axonais (NDLR : de l'Aisne) s'engagent à dresser la liste de toutes les formations dispensées à l'intérieur du Département. M. Stéphane Demilly, partisan de la formation par alternance, considère que le projet est une formidable opportunité pour booster l'apprentissage sur les territoires concernés. Faisant référence au schéma sectoriel des formations du monde consulaire, la CCI Région Nord de France rappelle qu'elle est un acteur de premier plan de la formation. Elle propose d'identifier, en amont avec les Maisons de l'Emploi, les formations à mettre en place pour anticiper les recrutements futurs. Constatant qu'il existe une offre limitée de formation en Picardie pour le BTP et le Génie Civil, la CCIT de l'Oise estime que le risque est grand de manquer de qualification dans certains métiers. Elle recommande de renforcer les formations qualifiantes afin d'optimiser l'adéquation homme/compétence. Le Pays Santerre Haute Somme envisage de cartographier l'offre de formation initiale, professionnelle et continue et de recenser les manques. Cette cartographie a déjà été réalisée sur le bassin d'emploi de l'Artois et du Cambrésis.

Plus spécifiquement, l'AFT-IFTIM, organisme de formation professionnelle, liste dans sa contribution ses compétences sur les métiers et les lieux de formation et fait part de ses références (Tunnel sous la Manche, LGV, EPR, constructions navales, etc.). L'AFPA et le CPO, acteurs reconnus de la formation sur le territoire, présentent leurs références de grands chantiers en France (LGV, métros, tramways, Grand Stade, ports autonomes, etc.), une méthodologie de travail ainsi qu'une liste des métiers. Le groupement propose d'étudier l'opportunité d'installer des bases techniques de formation dans le Cambrésis, à Péronne et à Noyon. Pour sa part, la Communauté d'agglomération du Douaisis souhaite également se mobiliser sur les dispositifs de formation. La Chambre d'agriculture de la Région du Nord/Pas-de-Calais propose des cycles de formation dans la conduite et la maintenance des matériels, qui pourraient s'adresser à des publics jeunes.

Concernant les lieux de formation, plusieurs propositions sont faites par les contributeurs. Le Syndicat Mixte Marquion-Osartis considère que la BA 103 serait un lieu tout à fait approprié, à proximité du chantier, pour s'entraîner à la conduite d'engins. Les Maisons de l'Emploi de l'Artois et du Cambrésis argumentent également pour la création d'une plate-forme sur la BA 103. Cambrésis Développement Economique y voit une opportunité exceptionnelle pour le développement du territoire, avec le soutien politique des intercommunalités et du Syndicat Mixte du Pays du Cambrésis. Le Conseil général

de l'Oise et la Communauté de communes du Pays Noyonnais proposent également d'utiliser l'ancien site militaire du régiment de marche du Tchad à Noyon, tandis que l'ARC propose l'ancien site « Continental » pour les mêmes usages. Le Pays Santerre Haute Somme, pour sa part, a identifié 3 lieux potentiels sur son territoire à Péronne, à Ham et dans une commune de la Communauté de communes de Haute-Picardie, tout en rappelant que des salles de formation sont disponibles à proximité de la gare TGV de Haute-Picardie. La ville de Péronne rappelle qu'un centre de formation existe dans les anciens locaux du site industriel de Flodor/Unichips. Enfin, la Région de Picardie souhaite que les territoires soient directement associés quant à la localisation des formations.

### **1.5. Les ressources, les offres de services du territoire et les bases de vie du chantier**

Nous l'avons déjà vu, plusieurs contributeurs envisagent de procéder au recensement de leurs ressources tout en s'interrogeant sur les besoins du futur titulaire du contrat de partenariat. Si les enjeux liés à la formation sont bien appréhendés, les besoins précis en ressources et les lieux de travail ne sont pas connus.

Aisne Développement et la CCI proposent d'être les interlocuteurs des acteurs économiques. Le CESER Picardie suggère que l'Etat, à l'instar des initiatives prises par la DREAL dans le logement, élargisse à d'autres thématiques le travail de recensement des potentialités des territoires. Il souligne que la desserte en transports collectifs sera centrale pendant le chantier. La CCI Région Nord de France propose de réaliser un annuaire des entreprises de plus de 10 salariés et des savoir-faire régionaux : une proposition qui est citée par plusieurs acteurs consulaires notamment. Cette CCIR envisage également de réaliser un benchmark dans les territoires qui ont bénéficié d'un grand chantier. Le Pays Santerre Haute Somme mène également des réflexions sur l'offre de services des entreprises et sur le recensement de la main d'œuvre disponible. La CCIT de l'Oise a sollicité son club logistique. Le Conseil général du Pas-de-Calais considère que le travail de recensement mené par la DREAL Picardie « Canal connexion » constituera une base de données à partir de laquelle tous les acteurs territoriaux pourront s'appuyer pour approfondir leurs connaissances et développer leurs actions. La Communauté d'agglomération de Saint-Quentin, ville importante à proximité du chantier, recense également tous les services dont elle dispose pour créer une base « arrière » du chantier (logements, main d'œuvre, zones d'activité...).

Concernant les bases de vie du chantier, plusieurs propositions sont faites. L'Agglomération de la Région de Compiègne considère que l'ancien site de l'usine Continental, à proximité immédiate de la confluence de l'Aisne et de l'Oise, est un lieu privilégié, avec un ensemble immobilier cohérent relié à la voie d'eau et à la voie ferrée. La Communauté de communes du Pays Noyonnais propose de mettre à disposition une partie de l'ancien quartier militaire (bâtiment tertiaire, infrastructures, hébergement, restauration) qui a accueilli, jusqu'en juillet 2010, le Régiment de Marche du Tchad. Situé à quelques minutes de la future plate-forme, c'est un lieu très accessible et très bien équipé. Reprenant la proposition conjointe faite par l'Etat et Cambrésis Développement Economique en 2010, le Syndicat Mixte Marquion-Osartis et la CCI Région Nord de France militent pour l'installation d'une base de vie du chantier sur la BA 103 qu'ils considèrent comme une réelle opportunité pour le chantier SNE.

### **1.6. La prise en compte des SCOT et des documents d'urbanisme**

Relevant que les territoires seront nécessairement impactés par la réalisation du canal SNE, plusieurs contributeurs font référence aux Schémas de Cohérence Territoriaux (SCOT) actuels ou en cours d'élaboration. Le Pays Santerre Haute Somme informe que son SCOT sera lancé en 2012. La communauté d'agglomération du Douaisis précise que le SCOT

du Grand Douaisis « propose la mise en place d'un pôle d'excellence autour de la voie d'eau en lien avec le canal SNE et la plate-forme multimodale de Dourges... ». L'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole signale qu'elle va lancer une étude qui vise à anticiper les impacts du canal SNE sur le périmètre du SCOT de Lille, en particulier sur le développement de la voie d'eau. Le SCOT du Pays Noyonnais, qui vient d'être adopté, a pris en considération les projets liés au canal SNE. Le Conseil général du Pas-de-Calais et l'Agence d'Urbanisme Oise-La Vallée considèrent que les candidats devront prendre en considération les projets développés et les orientations territoriales des documents de planification et d'urbanisme.

### **1.7. La communication vers les entreprises et les salariés**

Il s'agit là d'un sujet important qui est traité à plusieurs reprises dans les contributions. Au-delà du rôle central qui sera dévolu au dispositif Canal Emploi et que Pôle Emploi propose de prendre en charge, les acteurs territoriaux souhaitent qu'une information structurée soit développée, tant à l'égard des entreprises que des habitants. Les Maisons de l'Emploi de l'Artois et du Cambrésis proposent, via la cellule formation insertion, d'être l'interface territoriale de Canal Emploi au service des entreprises. La CCIT de l'Oise sollicite directement VNF afin d'obtenir des informations sur les impacts du chantier et les besoins concernant les emplois. La Chambre d'agriculture de Région du Nord/Pas-de-Calais insiste sur la nécessité d'avoir une « ...information régulière et continue sur l'état d'avancement des procédures et le calendrier prévisionnel des différents travaux... ainsi qu'une information sur les étapes administratives permettant aux entreprises de se positionner sur des offres de services... ». Cette demande d'information sur les opportunités économiques liées au futur chantier et sur les appels d'offres que lancera le titulaire du contrat de partenariat revient régulièrement dans les contributions. La Communauté d'agglomération du Douaisis propose la création d'un comité de suivi intégrant les collectivités concernées. La Communauté de communes du Pays Noyonnais suggère d'impliquer l'ADENO, association des PME noyonnaises, et déclare qu'elle mettra à disposition le site Internet de la collectivité. Le Pays Sources et Vallées a élaboré un plan d'actions qu'il souhaite concerter avec les territoires voisins afin de donner une meilleure visibilité à l'offre collective. L'Union des Partenaires de la Région Hamoise fait des propositions de même nature, ainsi que Valenciennes Métropole qui considère que l'efficacité de sa stratégie de développement doit être cohérente avec celle des territoires voisins. La CGT Picardie suggère de lancer une campagne de communication forte afin de mobiliser les salariés du territoire et d'organiser des « forums » sur les métiers et les formations. Faisant référence à l'expérience du projet Louvre Lens, le Syndicat Mixte Marquion-Osartis imagine la création d'une Maison du projet pour la promotion du chantier, ainsi que la diffusion d'informations régulières par la presse locale, Internet et la télévision. Au plus près du terrain, les communes de Pont l'Evêque et de Montmacq dans l'Oise attendent une communication permanente tout au long du chantier.

Les Conseils généraux, en particulier sur les dispositifs d'insertion, entendent être des acteurs majeurs de l'information et de la communication.

D'autres acteurs considèrent également que l'association SNE pourrait être mobilisée dans les différents dispositifs.

### **1.8. Les emplois durables du chantier**

La pérennité des emplois est traitée par quelques contributeurs. L'ensemble des 6 collectivités territoriales signataires du protocole soulignent avec force l'importance de cet objectif de pérennité des emplois. Le CESER de Picardie « ...estime que les emplois du chantier peuvent devenir des emplois durables à condition de mener un travail en

*profondeur pour préparer l'après-chantier... ».* Dans cet esprit, l'institution recommande une coordination solide et anticipatrice entre les principaux donneurs d'ordre publics. La CGT Picardie demande que le futur candidat s'engage à piloter des formations pour pérenniser durablement les emplois à l'issue du chantier.

### **1.9. L'accessibilité pendant le chantier, la gestion des nuisances et la sécurité**

Au fil des contributions, nous avons relevé différentes attentes qui portent sur les conditions d'accessibilité au chantier (rétablissements provisoires de voiries, propreté des routes, logistique des approvisionnements), mais aussi sur une bonne gestion des transports en commun afin de faciliter l'accès des salariés. Plusieurs contributions mettent l'accent sur l'intérêt de maintenir la desserte du chantier par la voie d'eau pour diminuer les nuisances dues aux approvisionnements par la route. Il est aussi rappelé que la période 2014-2018 sera consacrée à la célébration du centenaire de la Grande Guerre. A cet égard, il est attendu que le titulaire du contrat de partenariat prenne bien en compte l'ensemble des manifestations prévues sur le territoire, telles que les célébrations de ce centenaire, dans la programmation et l'organisation des travaux afin d'en minimiser l'impact. Les Départements souhaitent une réelle concertation quant aux contraintes routières liées à la phase chantier (accès, gestion de trafic, remise en état).

Plusieurs collectivités soulignent l'enjeu de sécurité routière lié à la phase travaux du futur canal Seine-Nord Europe. Des dispositifs spécifiques devront être, selon elles, proposés afin de sécuriser les voies de circulation et nœuds d'échanges qui seront particulièrement empruntés lors des travaux. De la même manière, les collectivités concernées encouragent le futur titulaire du contrat à mettre en œuvre tous les procédés permettant de réduire les nuisances liées au chantier et assurer la continuité des transports routiers exceptionnels. Par ailleurs, M. le Sous-Préfet de Cambrai souhaite que les contraintes du chantier ne fassent pas obstacle au maintien de l'activité aérienne nécessaire à la reconversion de la BA 103.



## 2 Les activités et les emplois induits et indirects

### 2.1. Les emplois induits et indirects pendant le chantier

A ce stade, les acteurs territoriaux n'ont pas encore totalement identifié les perspectives liées aux emplois indirects et induits. Plusieurs contributeurs font référence au futur dispositif Canal Emploi qui pourra, parallèlement à son action en faveur des emplois directs du chantier, orienter les entreprises et les salariés. Les maisons de l'Emploi de l'Artois et du Cambrésis, par la cellule formation insertion, proposent leurs services, en complément de canal Emploi, pour optimiser les retombées emploi sur les territoires. Il s'agira de conduire une réflexion prospective et de développer des actions de formation sur les emplois indirects et induits. Pour autant, un travail d'identification de ces activités est proposé à plusieurs niveaux. Le Conseil général de l'Aisne avec la CCIT et Aisne Développement, annoncent que la constitution d'un annuaire de la sous-traitance et des services aux entreprises est en cours de constitution afin de répertorier les entreprises des secteurs suivants : fourniture, maintenance, gardiennage, transport, stockage. De même pour les emplois induits, un annuaire des commerces et services de proximité est en cours répertoriant également les acteurs de l'hébergement et de la restauration. Ces annuaires seraient ensuite intégrés dans la plate-forme de développement économique aisme.eco. Au-delà des travaux déjà menés, notamment avec les Fédérations régionales des TP, le Conseil général du Pas-de-Calais propose, dès que le choix du titulaire du contrat de partenariat aura été effectué, d'approfondir ces réflexions pour les activités de sous-traitance, de fournitures ou encore de maintenance. Il est aussi souligné que le volet acheminement des matériaux devra être considéré avec la plus grande attention.

Outre l'affectation de la BA 103 à une base de vie du chantier, le Syndicat Mixte Marquion-Osartis propose que l'on crée sur ce site des emplois de restauration, de services à la personne et d'hébergement. Il rappelle que les territoires du projet seront les mieux placés pour pourvoir aux emplois induits et indirects ; c'est pourquoi il attend que tous les acteurs, en particulier le titulaire du contrat de partenariat, se coordonnent pour déterminer les besoins et y répondre.

Le Pays Santerre Haute Somme a, d'ores et déjà, répertorié les hommes et les entreprises susceptibles de répondre aux attentes du partenaire privé. La ville de Péronne souhaite se positionner comme ville d'accueil pour les personnes qui vont œuvrer à la réalisation du chantier. La communauté de communes du Pays Noyonnais projette de réaliser un guide du territoire recensant l'ensemble de son offre.

Sur un autre plan, le Conseil général du Pas-de-Calais souligne que ce grand projet de canal aura aussi des effets induits sur l'environnement économique global et en particulier sur le volet recherche-développement. Analyse également partagée par la Région de Picardie qui pilote les dispositifs de recherche-innovation-industrie et qui entend conforter les filières industrielles.

La Chambre d'agriculture de Région du Nord/Pas-de-Calais rappelle les protocoles signés en 2008 avec la profession qui prévoient notamment la diversification des activités. Elle s'emploiera à sensibiliser les agriculteurs dans l'objectif de développer de nouveaux services.

Le CESER Picardie souhaite que l'ensemble des acteurs se mobilisent afin de recenser les entreprises qui développent des activités ayant un lien avec le chantier.

## **2.2. Les équipements et les zones d'activités actuels**

La réalisation du canal va provoquer la disparition de la zone artisanale « Espace Goujon » à Choisy-au-Bac. En conséquence, la commune et l'Agglomération de la Région de Compiègne proposent de créer une nouvelle zone à proximité. D'une superficie de 20.000 m<sup>2</sup>, cette zone permettrait de relocaliser les entreprises expropriées. Cela nécessite de réaliser des remblais pour mettre ce site hors cote de crue.

## **2.3. Les autres projets d'équipement souhaités par les territoires**

De manière générale, il est attendu que les réseaux routiers, ferrés et fluviaux soient confortés dans la perspective du chantier du canal SNE. Plusieurs acteurs attendent de connaître le cahier des charges en 2012 afin de définir les investissements à réaliser. La commune de Pont l'Evêque interroge sur les travaux envisagés sur la ligne SNCF Jeumont-Creil.

## **2.4. Le répertoire des entreprises et la cartographie des services**

Comme déjà signalé plus haut pour d'autres contributeurs, Aisne Développement va engager une démarche de prospection, en relation avec les institutions consulaires, pour identifier et structurer les compétences et les besoins des entreprises locales. Dans le cadre du dispositif piloté par Pôle Emploi, l'institution se propose d'être le guichet unique du Département pour les entreprises. La Communauté d'agglomération du Douaisis envisage de réaliser une cartographie des entreprises concernées. Elle rappelle la conférence de mobilisation des acteurs économiques du Douaisis organisée en novembre dernier. La Communauté de communes du canton de Bertincourt ne dispose pas de cartographie de l'offre de services du territoire, mais elle a des listes qui pourraient être cartographiées. La CCIT de l'Oise considère qu'elle n'est pas en capacité de répertorier les besoins en emplois indirects car elle ne connaît pas les besoins du chantier. Elle propose d'être, le moment venu, le relais d'information du futur opérateur privé en développant un club d'entreprises. Le Pays Sources et Vallées va réaliser un guide d'accueil pour faciliter les démarches des entreprises du chantier : petits matériels, fournitures, garage, restauration, etc.

Pour sa part, Oise-la-Vallée, agence de développement et d'urbanisme de la vallée de l'Oise, dispose d'une cartographie des services et des commerces.

## **2.5. La sensibilisation des PME, des artisans et des commerçants**

Le député Stéphane Demilly constate que les entreprises artisanales et les commerçants ne voient pas encore concrètement comment le canal pourra les concerner. En conséquence, il propose qu'une démarche de sensibilisation et d'information soit menée avec les CCI et les Chambres de Métiers dans un rayon de 20 km de part et d'autre du canal. Avec le soutien d'un cabinet d'études, la Communauté de communes des Deux Vallées va lancer un plan d'actions pour mobiliser les entreprises locales, mais elle considère qu'elle dispose de peu d'informations.

## **2.6. L'offre actuelle (et à envisager) en hébergement et en restauration**

Il s'agit là d'un sujet très important auquel plusieurs contributeurs ont fait référence. C'est au cœur des réflexions du Pays Santerre Haute Somme qui, parallèlement aux travaux de la DREAL Picardie avec la réalisation de la base de données Canal Connexion, propose de créer une structure dédiée à l'accueil et à l'hébergement qui mettrait à disposition des informations en temps réel : logements disponibles, nombre de personnes, loyers,



hôtellerie... L'Office du Tourisme du Seuil de l'Artois lance des actions de sensibilisation auprès des porteurs de projets d'hébergement. Oise Tourisme, qui accompagne et conseille les porteurs de projets d'hébergement, considère qu'il faudrait mener une politique d'information sur les opportunités liées à la construction du canal SNE. La Communauté d'agglomération de Saint-Quentin informe qu'elle dispose d'un large panel de logements de qualité, individuels et collectifs, sociaux et de standing. A proximité du chantier, l'agglomération affirme qu'elle est en capacité de loger une grande partie des salariés.

La Communauté de communes du canton de Bertincourt vient de lancer une opération OPAH-RR, avec des subventions de l'ANAH, qui pourrait offrir un hébergement de qualité aux ouvriers du chantier. La Communauté d'agglomération de Saint-Quentin, ville de taille moyenne la plus proche des infrastructures du canal, précise qu'elle entend bénéficier des retombées indirectes de la construction : logement, restauration, loisirs, services, etc.

## **2.7. La batellerie et la construction navale**

La Région de Picardie, forte de son riche passé fluvial, entend jouer un rôle d'impulsion et d'accompagnement des activités fluviales, notamment autour de la batellerie, que cela soit pour la conception, la construction ou la maintenance des bateaux. Les deux Régions et les quatre Départements signataires de la contribution commune indiquent que les professionnels concernés (bateliers, métiers des chantiers navals) souhaitent que le canal SNE soit l'occasion d'un renouveau de la profession. Il est attendu de VNF, en lien avec les organismes professionnels, de proposer un projet quantifié. Plus précisément, le Conseil général du Pas-de-Calais est attentif au maintien et au développement des emplois de ce secteur, en tenant compte des entreprises existantes.

Dans sa contribution, le CESER Picardie propose que le territoire développe une activité de maintenance de la flotte et que l'accueil d'un tel projet soit prévu dans la conception même du canal. Proposition identique de la part de la CGT Picardie qui rappelle que les compétences existent sur le territoire.

La CCIR de Haute-Normandie perçoit le canal SNE comme un facteur de développement de l'emploi lié aux métiers du fluvial. La France compte aujourd'hui plus de 1.000 entreprises de batellerie ; l'institution consulaire considère que 5.000 emplois pourraient être créés à long terme au sein de la filière fluviale.

### 3 Les activités et les emplois liés aux plates-formes logistiques et aux filières industrielles

Dans la continuité des travaux du Tome 1 du Livre Blanc de mars 2009 (Ndlr : depuis lors, un protocole portant sur la future création d'un Syndicat Mixte Ouvert et sur la gouvernance des plates-formes a été signé le 19 mai 2011 par l'Etat, VNF, les Régions (Picardie et Nord/Pas-de-Calais), les Départements (Oise, Somme, Pas-de-Calais et Nord), les ports maritimes et le port de Paris, les acteurs du territoire se sont largement exprimés sur les plates-formes logistiques et sur les filières industrielles. L'association SNE a reçu une quarantaine de contributions des Régions de la Picardie et du Nord/Pas-de-Calais, mais aussi de l'Ile-de-France et de la Basse et de la Haute-Normandie. Dans la contribution commune des deux Régions et des quatre Départements situés à proximité du tracé, la référence au Tome 1 est explicite « ...les collectivités ont affiché... leur volonté d'inscrire l'aménagement des plates-formes multimodales dans une stratégie de développement économique et d'aménagement du territoire... ».

#### 3.1. L'enjeu des plates-formes et la stratégie logistique du territoire

Intentions de partenariat avec les sites industriels et logistiques au sein des territoires, intentions d'utilisation du mode fluvial ou ferroviaire, intentions d'usage des infrastructures portuaires du littoral : c'est ainsi que sont résumés les enjeux par ces six collectivités qui rappellent que les plates-formes multimodales devront être des outils au service des économies régionales et de leurs principales filières industrielles. La Région Basse-Normandie considère que les Régions doivent anticiper et accompagner de façon concertée la mise en service du canal SNE en se dotant d'une véritable stratégie logistique à l'échelle du Bassin Parisien et dans le cadre des nouvelles dynamiques liées à l'Axe Seine. Cette complémentarité entre le canal SNE et l'Axe Seine est un facteur de compétitivité et d'évolution des pratiques logistiques pour la CCI de Paris.

Le CESER Nord/Pas-de-Calais regrette de ne pas disposer d'éléments précis sur les perspectives d'implantation et il souhaite être consulté sur le schéma logistique régional en cours de préparation, qui devra intégrer la plate-forme de Cambrai-Marquion. L'institution régionale considère qu'il conviendra d'orienter les activités dans trois directions principales, avec des traitements distincts : logistique, industrie et agro-industrie. Pour le CESER de Picardie, il faudra privilégier l'implantation d'activités industrielles afin que les plates-formes ne soient pas de simples zones d'éclatement, mais qu'elles permettent la création de valeur ajoutée. Affirmant que SNE est le maillon manquant d'une grande liaison fluviale européenne entre l'Ile-de-France et les grands ports du nord de l'Europe, le CESER Ile-de-France rappelle que la Région devrait profiter de 20 % de l'ensemble des retombées du canal. Pour favoriser cette création de valeur économique dans les territoires concernés, la CCI de Paris souligne la nécessité « d'éviter le plus possible tout « effet tunnel » du canal SNE en faisant une priorité de l'irrigation économique des territoires desservis ». Le député Stéphane Demilly partage les enjeux liés à la captation de la valeur ajoutée, au bénéfice des agro-industries notamment, mais aussi pour la productivité de la chaîne logistique.

Pour le Conseil général du Pas-de-Calais, les plates-formes doivent être conçues comme des outils au service du développement industriel et ne pas se résumer à des espaces d'entrepôts à dominante logistique exclusive : il est précisé que la création d'emplois devra être appréciée comme l'est par ailleurs la rentabilité du trafic. Lille Métropole souhaite, avec différents partenaires institutionnels français (dont le Conseil général du Nord), wallons et flamands élaborer une cartographie des perspectives d'implantation sur le canal SNE et le réseau Lys-Deûle-Escaut, afin de construire une offre cohérente et complémentaire de l'offre existante (notamment sur la plate-forme de Dourges et les sites du Port de Lille).

La Communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut, traversée notamment par l'Escaut, fait part de sa conviction sur le développement des zones d'activités économiques à bord de canal, en rappelant que des solutions doivent être trouvées à l'intérieur des terres pour faire face à l'explosion du marché des conteneurs, et ainsi attirer de nouvelles entreprises. La logistique multimodale est aussi un axe prioritaire de Valenciennes Métropole afin d'affirmer une position stratégique de port intérieur avancée de la Rangée Nord. La Communauté urbaine d'Arras souhaite aussi se mobiliser sur le projet SNE et plus spécifiquement sur la plate-forme de Marquion, où devront prioritairement s'implanter des entreprises utilisatrices des modes fluvial et ferré à vocation industrielle. Le Syndicat Mixte Marquion-Osartis et Cambrésis Développement Economique partagent totalement cette perspective et craignent l'implantation de grands entrepôts sans emplois.

Avec la création du port fluvial de Longueil-Sainte-Marie, l'Agglomération de la Région de Compiègne affirme que le territoire est situé au cœur d'un espace logistique important. Partenaire actif du pôle de compétitivité I-TRANS, l'ARC soutient par ailleurs les initiatives qui visent à renforcer l'innovation dans le domaine fluvial. La Communauté de communes du Pays Noyonnais affirme que la localisation de la plate-forme noyonnaise doit être pensée à 20 ans et offrir un potentiel foncier extensible et non contraint.

La CCI Région Nord de France ambitionne de rendre le mode fluvial plus compétitif et considère que le canal SNE aura un impact réel si les entreprises présentes trouvent davantage intérêt à utiliser la voie d'eau que le tout routier. Porteuse d'un projet de territoire, la CCI Grand Hainaut fait des propositions et construit un programme d'actions afin de s'imposer à terme dans le domaine logistique. Dans sa contribution, la CCI de Région Picardie dresse les conditions de la réussite afin que les entreprises picardes s'approprient le canal SNE, affirmant notamment que la réalisation des infrastructures en bord de quai des quatre plates-formes est fondamentale. La CCIT Amiens-Picardie constate qu'il n'existe pas encore de cartographie des perspectives d'implantation sur le canal SNE et ses plates-formes logistiques, les entreprises n'ayant pas encore intégré dans leurs réflexions les perspectives logistiques liées au projet. Même constat de la part de la CCIT de l'Oise qui demande si l'Etat a cadré le rôle de ces plates-formes. La Chambre d'agriculture de la Somme, pour sa part, estime que les plates-formes pourront contribuer au développement des agro-ressources et que le gisement de productions agricoles à proximité immédiate constitue un atout indéniable pour le développement de l'agrochimie.

Les acteurs économiques normands, via la contribution de la CCIR de Haute-Normandie, appréhendent maintenant le canal SNE comme une opportunité de développement. Militant notamment pour la concrétisation du projet MAGEO dans l'Oise, la CCIR propose de se mobiliser rapidement et concrètement en créant une nouvelle organisation logistique autour des plates-formes multimodales le long de l'Axe Seine du Havre à Paris. Car le projet Seine-Nord Europe aura des répercussions majeures au sein de l'espace Paris-Seine-Normandie, comme le souligne l'Agence d'étude d'Urbanisme de la Métropole Caennaise (AUCAME). Le Grand Port Maritime de Rouen, qui participe au protocole des futures plates-formes, estime qu'il faut se préparer aux nouveaux trafics qui seront générés par le canal SNE. Le Port Autonome du Centre et de l'Ouest (Belgique) entend également se préparer à la concurrence que pourraient représenter les nouvelles plates-formes. Mobilisée actuellement sur le débat public de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, la CCIT de Troyes et de l'Aube voit, dans la réalisation du canal SNE, de multiples possibilités d'ouverture vers le port du Havre mais aussi vers les ports du nord de l'Europe. TLF, qui travaille avec tous les ports maritimes de part ses métiers, se déclare potentiellement intéressé par les plates-formes multimodales en qualité de prestataire de services et organisateur de transport. La CGT Picardie partage les réflexions de nombreux contributeurs qui portent sur le développement d'activités industrielles et pas seulement de logistique.

### 3.2. Les études existantes ou en cours

Lille Métropole a participé, avec différents partenaires en 2010-2011, à une démarche d'état des lieux du transport de marchandises et de l'activité logistique dans l'aire métropolitaine. D'autre part, la collectivité (et ses partenaires – voir 3.1) soutient le projet TRANS-PORT qui a été déposé le 15 décembre 2011 auprès des autorités INTERREG IVA. Ce projet a pour objet de concrétiser la mise en réseau des acteurs du développement économique, sur un périmètre métropolitain et transfrontalier, en particulier ceux de la logistique, et d'identifier les zones potentielles d'implantation d'activités économiques. Il faut ajouter que dans le cadre de l'élaboration du SCOT de l'agglomération, l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole va réaliser une étude pour anticiper les impacts du canal SNE sur le territoire. Au cours des dernières années, les acteurs du Pays Santerre Haute Somme ont réalisé plusieurs études de diagnostic et de prospective sur le développement économique du territoire. Très impliquée dans la réussite du canal SNE, la CCI Région Nord de France a piloté plusieurs études : l'atlas régional de la logistique, le schéma sectoriel de gestion des ports intérieurs, maritimes et aéroportuaires, ainsi que différentes études sectorielles et des observatoires. Deux études sont en cours actuellement : le projet de développement logistique, la valeur ajoutée de la logistique et des principaux équipements afférents.

Cambrésis Développement Economique dispose d'un recensement des disponibilités foncières aux abords de la plate-forme de Marquion et rappelle que l'étude sur l'avenir de la BA 103 est complétée par une nouvelle étude relative à la prospection d'investisseurs (1<sup>er</sup> semestre 2012).

### 3.3. La gouvernance des plates-formes, la coordination entre les acteurs territoriaux et la commercialisation des plates-formes

Nous avons relevé une expression importante sur ce sujet. Les signataires du protocole se déclarent satisfaits de participer à la gouvernance des plates-formes. D'autres font part de leurs interrogations et appellent de leurs vœux une concertation élargie sur les plates-formes. Il est certain, comme le rappellent la Région Picardie et les Conseils généraux de l'Oise et de la Somme, « ... qu'une bonne collaboration entre le maître d'ouvrage et les territoires sera le gage d'une bonne acceptation du projet, mais aussi d'une synergie avec les initiatives menées par ailleurs... ». Le Conseil général de l'Aisne et ses partenaires (CCIT de l'Aisne, Aisne Développement, Agence de Développement et de Réservation Touristiques de l'Aisne) souhaitent être associés de manière coordonnée à tous les volets du projet. Participant aux réunions de la mission de préfiguration et à la mise en place du futur Syndicat Mixte Ouvert (SMO), le Conseil général du Pas-de-Calais estime que son implication dans ce Syndicat permettra d'assurer une cohérence de l'ensemble des problématiques, en particulier pour l'exploitation des plates-formes. Le Syndicat Mixte Marquion-Osartis attend du SMO qu'il n'écarte pas les territoires concernés. Il en appelle à un vrai dialogue et à une vraie coopération entre les parties. De son côté, Cambrésis Développement Economique souhaite que le territoire soit associé à l'échelon de la gouvernance locale de la plate-forme de Marquion via un représentant. Plus largement, Valenciennes Métropole est favorable à la poursuite de la concertation avec les acteurs publics et privés du Hainaut sur les enjeux communs d'aménagement et de développement territorial en aval du canal SNE.

Pôle d'équilibre entre Amiens et Saint-Quentin, le Pays Santerre Haute Somme (regroupant 6 EPCI) et ses partenaires demandent un droit de regard sur la nature des activités attendues sur les plates-formes multimodales et exigent une garantie que les activités retenues ne seront pas sources de nuisances. Il appelle à une mise en cohérence entre les rôles des différents acteurs. La CCI Région Nord de France s'interroge sur les raisons de son absence au sein de la gouvernance des plates-formes et elle demande la révision du protocole signé le 19 mai 2011 en y associant le monde économique. La CCI de Région Picardie affirme également que le réseau consulaire doit trouver sa place dans la gouvernance des plates-formes ; cela

lui permettrait de faire valoir les intérêts des acteurs économiques. La CCIT Amiens Picardie demande des informations sur la gouvernance des plates-formes, sur leur délai de réalisation et sur leur mode de gestion. Constatant les contraintes du dialogue compétitif, la Chambre d'agriculture de la Somme se demande comment les acteurs territoriaux vont être associés : elle souligne l'absence d'informations lors des réunions des CCAF. La CCI de l'Oise expose son attente sur le type de gestion des plates-formes et sur les possibilités d'implication concrète des Chambres Consulaires. La Communauté de communes du Pays Noyonnais estime que les communautés de communes d'implantation des plates-formes devraient être associées à la gouvernance au même titre que les Régions et les Départements. La Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale sollicite, pour sa part, la création d'un espace d'échanges SNE et souhaite y être associée.

### **3.4. Les filières : céréales, matériaux, déchets, agro-industries, agro-énergies**

Afin de conforter les activités actuelles du territoire, le Conseil général du Pas-de-Calais insiste sur le fait de privilégier les implantations liées aux filières d'excellence des régions traversées. Ainsi, les territoires d'Arras et de Cambrai sont-ils identifiés dans le secteur des industries agro-alimentaires. La collectivité estime que d'autres filières devront aussi être prises en compte : automobile, BTP, éco-activités, recyclage... Et elle interpelle sur le fait que l'éventuelle spécialisation des plates-formes devra être étudiée avec attention. Pour la CCI de Paris, il est ainsi impératif de « *préciser rapidement les affectations voire les spécialisations des plates-formes logistiques et multimodales créées le long du parcours* ». Cambrésis Développement Economique pointe le fait que le territoire est idéalement situé entre les zones de productions agricoles de la Picardie et le gros marché des consommateurs de l'Euro-Région (Lille-Londres-Cologne). Constat identique pour le Pays Santerre Haute Somme qui voit l'opportunité de valoriser les filières liées aux agro-industries. Le CESER Ile-de-France liste les enjeux par filière dans sa contribution : les granulats, les déchets, les produits agricoles, les produits métallurgiques et les activités logistiques. La CCI de Paris rappelle que « *de nombreuses entreprises franciliennes, à l'instar du Groupe Lafayette-Monoprix, ont fait le choix du fluvial à partir du port du Havre* ». Le député Stéphane Demilly souligne le formidable potentiel à saisir selon lui, celui de la valorisation de la biomasse. Il cite le projet KOGEBAN, retombée très concrète du projet SNE.

Au-delà des activités liées à la manutention et à la logistique, la CCIT Amiens-Picardie considère que les autres activités sont difficiles à cerner. Il lui paraît judicieux de promouvoir les activités liées à la protection de l'environnement et au développement durable tel que le traitement des matériaux de construction. La Communauté de communes du Pays Noyonnais affirme la nécessité de définir une spécificité par plate-forme afin d'éviter une concurrence entre les plates-formes qui nuirait aux retombées économiques. Le Département est un gisement très important de déchets ou sous-produits méthanisables, selon la Chambre d'agriculture de la Somme. Des projets sont en cours de réflexion pour un potentiel de méthanisation de 100.000 tonnes. La CCI de Haute-Normandie indique que les principales filières du trafic de marchandises sur la Seine sont : les matériaux de construction (55 %), les produits agricoles (15,5 %), les véhicules et conteneurs (8,8 %), les produits pétroliers (7,8 %), les combustibles minéraux (7,8 %)... La CGT Picardie constate que la Région est leader dans les implantations d'éoliennes. La construction, aujourd'hui extérieure à la Région, pourrait être développée le long du canal. Une filière que la Région Picardie souhaite structurer.

Regroupant 150 coopératives céréalières en France, SENALIA envisage la construction d'une plate-forme multimodale d'un budget de 40 à 50 millions d'euros, fédérant une vingtaine d'acteurs dans les domaines suivants : céréales, engrais, pulpe de betteraves, granulats, carriers. Plus globalement, l'union des coopératives agricoles rappelle les filières particulièrement concernées par le projet SNE : céréales et industries agro-alimentaires, engrais, matériaux de construction, granulats, carriers, sel de déneigement notamment... D'autres acteurs économiques ont manifesté leur intérêt pour le futur canal et ses plates-formes multimodales (cf. chapitre 5).



Enfin, la Région de Picardie et en particulier le Département de la Somme font du développement des énergies renouvelables une priorité : bois énergie, éolien, biomasse d'origine agricole, géothermie,...

### **3.5. L'accessibilité aux plates-formes logistiques : voies d'accès, transports en commun, modes doux**

Il est attendu par plusieurs contributeurs que des services pour les emplois sur les sites soient intégrés à la réflexion d'aménagement : accessibilité transports en commun, modes doux, NTIC, restauration. C'est notamment une demande spécifique des Conseils généraux du Pas-de-Calais et de l'Aisne. Ce dernier interroge sur la prise en charge des travaux d'infrastructure lourds en termes d'accessibilité : réseau routier et réseau ferré. Par ailleurs, la CNBA est attentive à l'existence de postes d'attente de bateaux au niveau des plates-formes. Le CESER du Nord/Pas-de-Calais considère que le développement des plates-formes devra également prendre en compte les questions de transport et d'habitat pour les salariés. Le Syndicat Mixte Marquion-Osartis expose que le succès de la plate-forme sera aussi lié à son accessibilité : embranchement ferré, adaptation de la RD 939 au trafic routier attendu, création d'un échangeur complet A2/A26. Les modes doux depuis les villages alentours et les transports en commun nécessiteront un effort similaire.

Parce que la création de nouvelles dessertes des plates-formes aura nécessairement des incidences foncières, la Chambre d'agriculture de la Somme recommande qu'une réflexion soit rapidement engagée avec les différents gestionnaires de réseaux et les représentants de la profession agricole. Pour faciliter l'accès aux futures PFM et soulager le trafic dans les zones urbaines, plusieurs communes telles que Licourt ou Raillencourt-Sainte-Olle proposent d'envisager, parallèlement au projet Seine-Nord Europe, des contournements routiers ou des accès directs depuis le réseau autoroutier.

### **3.6. La trimodalité des plates formes logistiques**

Dans leur contribution commune, les deux Régions (Picardie et Nord/Pas-de-Calais) et les quatre Départements (Oise, Somme, Pas-de-Calais et Nord) conviennent qu'il leur appartient de garantir dans l'exploitation des plates-formes, et ce dès leur conception, un accès compétitif et disponible aux flux régionaux, quel qu'en soit le mode, afin de favoriser leur massification.

La Région de Picardie et les Départements de la Somme et de l'Oise, également dans une contribution commune, soulignent que l'impact et le lien du canal SNE avec le fret ferroviaire devront être abordés. Sur le même registre, le Conseil général du Pas-de-Calais sera partie prenante dans la réflexion et la réalisation de la desserte et de l'aménagement des plates-formes dans le cadre de ses compétences et au sein de la structure de gouvernance qui sera mise en place.

La Communauté urbaine d'Arras et Cambrésis Développement Economique valorisent le formidable potentiel du site de Marquion qui doit exploiter sa tri-, voire quadri-modalité. La collectivité insiste sur la nécessité de réaliser très rapidement la liaison ferroviaire (fret et voyageurs) Arras/Marquion/Cambai, afin d'augmenter le report de trafic depuis la route.

Le Pays Santerre Haute Somme exige la trimodalité sur les plates-formes de Nesle et d'Eterpigny-Péronne, sachant que la quadrimodalité est envisageable avec la proximité de l'aéroport d'Albert-Picardie. Les aménagements routiers sont précisés dans la contribution. Pour la voie ferrée, la remise en service de la ligne Chaulnes-Péronne est attendue, ainsi que la mise aux normes de la ligne Le Havre-Dijon.

La desserte tous modes confondus est une nécessité pour les plates-formes, selon la Communauté de communes du Pays Noyonnais : raccordement fer immédiat, optimisation des dessertes existantes (mise à 2X2 voies de la RD 932 entre Noyon et Roye, contournement ouest de Noyon).

Parmi les conditions de la réussite exposées par la CCI Région Picardie figure l'intermodalité des plates-formes avec une offre disponible dès le jour de l'inauguration sur au moins une plate-forme.

L'accessibilité rapide au réseau autoroutier pour la plate-forme de Nesle et le raccordement de la plate-forme d'Eterpigny-Péronne à la ligne ferroviaire Amiens/Saint-Quentin constituent un impératif pour la réussite de ces sites, selon la CCIT Amiens-Picardie.

Enfin, la CGT Picardie exprime qu'il est indispensable que toutes les plates-formes soient raccordées au ferroviaire.

### **3.7. Les quais de chargement-déchargement**

Le Conseil général du Pas-de-Calais souhaite que les projets d'implantation de quais industriels et céréaliers soient intégrés dans la réflexion globale d'aménagement. L'Agglomération de la Région de Compiègne dispose de quais que le canal SNE serait à même de réactiver : il s'agit de quais industriels situés dans la zone industrielle de Compiègne.

La CCIT de l'Oise étudie actuellement les besoins des entreprises qui permettraient de définir l'intérêt de quais de chargement/déchargement par la voie d'eau.

### **3.8. L'insertion paysagère des plates-formes logistiques**

Afin de s'assurer de leur excellente insertion paysagère et d'une optimisation de l'usage du foncier, le Syndicat Mixte Marquion-Osartis suggère de réaliser une étude d'aménagement des plates-formes. Dans le même esprit, un recours important aux énergies renouvelables et aux matériaux durables est souhaité. Une exemplarité qui pourrait se traduire par l'implantation d'éoliennes le long du tracé du canal.

### **3.9. Les services et les équipements communs sur les plates-formes logistiques**

Il est attendu des services et des équipements identiques à ceux d'une zone d'activité économique terrestre. Une offre de services conséquente devra donc être proposée : restauration, hébergement, places de parking sécurisées, points postaux, points presse, borne Internet, distributeurs de billets,... avec de larges plages d'ouverture et un personnel formé à la pratique des langues étrangères.

Dans sa contribution, le Grand Port Maritime de Rouen, membre du SMO, fait part de son expérience sur les services et la desserte des plates-formes multimodales. Ses recommandations peuvent s'appliquer à l'ensemble des plates-formes SNE.

### **3.10. Les emplois des sites industriels et des plates-formes logistiques et la formation**

Pour le Conseil général de l'Essonne, la capacité des plates-formes logistiques à créer de l'emploi dépend du type de produit traité et de la nature de l'exploitant. « *Les écarts de taux d'emploi (à l'hectare bâti) sont très importants (...) Les plates-formes les plus employeuses concernent les produits frais, le SAV, la logistique high-tech, la logistique des produits liés à la distribution finale et les références nombreuses* ». Différents ratios d'emplois/hectare bâti sont présentés dans son schéma d'orientation pour une politique départementale des marchandises en Essonne.

Le député Stéphane Demilly demande que soit menée une réflexion sur les besoins en emplois dans l'agro-industrie et les agro-énergies. La Communauté d'agglomération du Douaisis propose d'adapter l'offre locale de formation en transport logistique multimodale en fonction des besoins de la plate-forme de Marquion. Le Syndicat Mixte Marquion-Osartis recommande la mise en place de formations spécifiques aux métiers de la logistique fluviale, sur les plates-formes à l'image de ce qui a été développé sur Dourges.

Cambrésis Développement Economique rappelle, dans sa contribution, la qualité des formations du centre universitaire de Cambrai : logistique, agro-alimentaire et patrimoine.

On peut citer également l'intérêt de la mise en place du pôle d'excellence régional Euralogistic situé sur la plate-forme de Dourges.

### **3.11. Les installations portuaires complémentaires**

Le territoire du Compiégnois pose sa candidature pour la création d'un chantier fluvial qui pourrait contribuer à renouveler la flotte fluviale française. L'ARC a cofinancé une étude pour la création de ce chantier qui pourrait se situer à Clairoux, au nord du site « Continental », sur un espace délaissé du canal SNE. La commune de Pont l'Evêque évoque également la possibilité de créer un port fluvial sur l'embranchement entre la confluence et la première écluse sur le canal du Nord.

La contribution de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale porte, en grande partie, sur les aspects techniques destinés aux candidats du dialogue compétitif.

### **3.12. Les relations avec les grands ports maritimes et fluviaux**

Consciente des enjeux du canal SNE, la Région Basse-Normandie rappelle que, dans le cadre des échanges fluviaux de marchandises entre les ports normands et le réseau européen des voies navigables via le bassin de la Seine, la Normandie doit être confortée en tant que porte d'entrée maritime du Grand Paris. Si le projet est perçu comme une opportunité en matière de pré/post-acheminement par l'Union Maritime et Commerciale (UMC), cette fédération des entreprises portuaires dunkerquoises attend qu'en matière d'infrastructure, de conditions économiques et procédurales, les professionnels dunkerquois soient parfaitement compétitifs par rapport à leurs homologues transfrontaliers.

Dans la perspective du développement de la logistique dans le Nord/Pas-de-Calais, la CCI Région Nord de France rappelle les projets qu'elle soutient avec le concours des CCIT : Calais Port 2015, projet stratégique du Grand Port Maritime de Dunkerque, projet stratégique de la CCI Grand Lille, extension de Delta 3, extension du port de Béthune, projet Docks Seine-Nord Europe. Ce dernier projet est longuement commenté dans la contribution de CCI Grand Hainaut : Docks SNE Conteneurs à Valenciennes et Docks SNE Vrac à Denain.

Enfin, si la CCI de Paris rappelle l'intérêt de préserver des emprises foncières à proximité des futures installations portuaires, elle estime important de valoriser les plates-formes déjà existantes telles que Bruyères-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône et d'anticiper l'articulation et la complémentarité du Canal SNE et de l'Axe Seine au niveau du futur port d'Achères. De ce point de vue le Conseil général de l'Essonne dresse la liste des zones portuaires à réserver sur son territoire pour assurer cette articulation. Il souligne les énormes réserves de capacité de la voie navigable pour la desserte de son territoire si ces zones sont aménagées et équipées, notamment en vue d'assurer une intermodalité (fluvial - route - fer). Il insiste enfin sur l'importance du développement logistique sud francilien que pour sa part Ports de Paris se propose d'accompagner par l'aménagement et l'extension des zones portuaires, notamment Evry, Corbeil-Essonnes, l'avenir du site de Vigneux étant pour sa part lié à la résolution du problème de sa desserte routière.



### 3.13. La modernisation, la régénération et l'entretien du réseau Freycinet

La Région de Picardie souhaite échanger avec VNF sur la stratégie à adopter à l'égard du réseau fluvial secondaire afin de le dynamiser. Elle considère également que VNF doit préciser le devenir du canal du Nord. Le CESER Picardie affirme que la modernisation, la régénération et l'entretien du réseau secondaire Freycinet restent un facteur de compétitivité pour tous les acteurs de la filière : il estime que ce réseau est tout aussi essentiel pour l'irrigation des territoires que les plates-formes multimodales. Cambrésis Développement Economique demande le maintien de l'activité sur le canal de Saint-Quentin, qui dessert plusieurs industries et desservira de futures implantations sur un parc d'activité bord à canal. Le réseau Freycinet doit également être maintenu pour le Pays Santerre Haute Somme afin d'assurer l'irrigation du territoire. Il est proposé de démanteler le canal du Nord au nord de la commune d'Allaines et de le maintenir en eau dans sa partie sud jusqu'à l'embranchement du canal SNE.

Au-delà de l'indispensable opérationnalité du réseau secondaire pendant les travaux (acheminement des matériaux), la CCIT Amiens-Picardie estime qu'il sera nécessaire de conserver et d'entretenir le réseau Freycinet pour permettre une meilleure irrigation du territoire et faciliter l'accès au mode fluvial. C'est notamment un impératif majeur pour la filière céréalière.

### 3.14. Les bases « arrière » logistiques et les zones d'activités

Dans un axe E/O, complémentaire à l'axe N/S naturel du canal, le Conseil général de l'Aisne recommande la constitution de bases « arrière » logistiques embranchées fer à proximité des plates-formes. C'est le cas notamment du site de l'actuelle BA 103 de Cambrai-Epinoy et du parc d'activités Logistique Cœur de Picardie créé en synergie avec la plate-forme noyonnaise. Plusieurs projets sont actuellement en cours de développement sur le territoire de la Porte du Hainaut, en particulier sur des friches industrielles, dont certains pourraient constituer des bases « arrière » efficaces. Dans le cadre de sa stratégie transport-logistique, Valenciennes Métropole étudie des projets structurants tels l'aménagement d'un port à conteneurs avec la CCI et la restructuration de sites logistiques bord à canal.

Le Pays Santerre Haute Somme a aussi une vision sur les bases « arrière » pour accueillir les activités qui ne s'implanteront pas sur les plates-formes. Plusieurs zones sont envisagées à proximité des deux plates-formes multimodales.

La Communauté de communes du Soissonnais est candidate à la création d'un hub secondaire pour l'éclatement.

# 4 Les activités et les emplois liés au tourisme et à la valorisation du patrimoine culturel et naturel

## 4.1. La valorisation touristique de l'ouvrage

L'ensemble des acteurs des territoires relève quasi unanimement l'opportunité que constitue le canal SNE pour développer l'offre touristique, le député Stéphane Demilly regrettant même que cette dimension du projet n'ait pas été suffisamment prise en compte. Certains comme Oise Tourisme ou le Pays Santerre Haute Somme mettent davantage l'accent sur les possibilités de diversification des offres touristiques existantes ou d'augmentation du temps de séjour que vont permettre tant la réalisation que l'exploitation de l'ouvrage. Le CESER Picardie alerte néanmoins sur la concomitance des travaux de réalisation du canal et des commémorations du centenaire de la Grande Guerre et sur la nécessité de limiter les impacts du chantier sur cet événement de la plus grande importance pour la Picardie.

Cette mise en valeur de l'ouvrage nécessite que des lieux spécifiques, centres d'accueil et d'interprétation, soient dédiés à cette fonction. Ainsi, la création d'une « Maison du projet » est-elle évoquée par l'APAC Artois Cambrésis et le Pays Santerre Haute Somme. Y seraient proposées une mise en scène de l'aspect spectaculaire du chantier, mais aussi des visites de découverte du projet et de ses ouvrages d'art. Le Pays Santerre Haute Somme rappelle, à titre de comparaison, que le viaduc de Millau a accueilli plus de 30 000 visiteurs pendant le chantier de 2004. La Communauté de communes des Deux Vallées évoque également la création d'un bâtiment dédié au canal SNE dans le cadre de l'agrandissement du Musée de la Batellerie de Longueil-Annel.

Cette valorisation de la phase chantier doit également permettre la mise en valeur des fouilles archéologiques. Les nombreux promoteurs de cette idée insistent sur les conditions de desserte de cet équipement qui doivent permettre d'accueillir dans des conditions optimales d'accès et de sécurité, des groupes de 40 personnes adultes mais aussi jeunes ou handicapées en autocar, et sur l'adaptation des chantiers à cette exigence (signalétique, franchissement des ouvrages à pied et à vélo...).

Cette valorisation de l'ouvrage en construction n'est pas exclusive, puisque nombre de contributions font état de l'interaction entre la future infrastructure avec l'offre existante des territoires. Par exemple l'Office du Tourisme de Cambrai insiste sur la valorisation et l'aménagement des sites fluvestres et de loisirs existants comme le port de Cantimpré ou du Bassin Rond qui s'intégreront dans des perspectives de développement plus vastes.

D'autres contributeurs comme la Communauté de communes du canton de Bertincourt évoquent de leur côté une « Maison du canal » installation pérenne située à proximité de la halte nautique d'Havrincourt et qui pourrait fonctionner en synergie avec un équipement fixe de service aux plaisanciers, point relais d'information touristique et point de ravitaillement. Des projets de « Maison du canal » sont ainsi identifiés sur les territoires de Moislains, de Cléry-sur-Somme et de Marquion. Le Pays Santerre Haute Somme préconise que la maison du canal de Cléry-sur-Somme, à mi-chemin entre Cambrai et Compiègne et au pied du pont-canal, constitue « la vitrine » de l'entreprise titulaire du marché et de ses savoir-faire techniques. Ce pays entend se positionner comme « Centre d'Affaires et point d'ancrage décisionnaire du chantier ». Pour programmer ces produits touristiques, l'UDOTSI de l'Aisne souligne les difficultés à surmonter en termes de compétences géographiques.

## **4.2. Une stratégie collective de mise en réseau des acteurs touristiques : le label Canal Tourisme et la coopération inter-régionale**

De nombreuses contributions mettent en exergue la nécessaire mise en cohérence des initiatives à vocation touristiques. On peut citer par exemple la structuration de l'offre touristique dans le cadre d'un schéma régional le long de l'Oise et dans la vallée de la Somme « Grand projet Vallée de Somme » pour rendre visible l'ensemble des sites et attractions le long du canal, ou encore la « plate-forme collaborative » souhaitée par le Conseil général du Pas-de-Calais. L'idée d'un guichet unique, à l'image de ce qui a été fait par Pas-de-Calais Tourisme pour le musée du Louvre de Lens, est évoquée.

Les projets ne manquent pas : le Pays Santerre Haute Somme souhaite développer le tourisme fluvial à travers le projet touristique « la Perle bleue et verte », le Pays des Sources et Vallées soutient financièrement des porteurs de projets dans le domaine du tourisme fluvial... L'objectif partagé est de « ...favoriser l'émergence d'une offre de services concertée à l'échelle des territoires... » comme le souligne l'APAC Artois Cambrésis. La plupart des contributions se rejoignent sur la nécessité d'une coopération entre les territoires concernés : création d'un collectif d'offices de tourisme, mise en place d'une plate-forme collaborative, définition d'une gouvernance collective...

Atout France se prononce pour la mise en place d'un label ou d'une marque pour créer une identité touristique le long du linéaire fluvial et en favoriser le développement touristique. Cet organisme propose également d'uniformiser l'offre de services, les prestations et les équipements, et va même plus loin en préconisant une véritable gouvernance fédérative. L'intérêt d'une identité collective - logo commun ? - est avéré et souligné par l'Office du tourisme du Cambrésis qui annonce que le CRT Nord Pas de Calais et le CDT du Nord s'engageront dans une telle démarche. La Sous-Direction du Tourisme du Ministère de l'Economie évoque l'intérêt d'élargir la réflexion touristique aux territoires, départements et régions limitrophes. Le développement d'une offre touristique cohérente et attractive passera par le maillage des territoires et une véritable mise en réseau de tous les acteurs.

AGIS, expert en croisière fluviale, fait remarquer le bénéfice à retirer d'une démarche d'accueil des paquebots fluviaux organisée au plus haut niveau, si possible interrégional, de façon à répartir harmonieusement les incidences financières des escales, coûts de construction et recettes.

## **4.3. Les études existantes ou à réaliser**

Plusieurs contributeurs évoquent les études réalisées ou à venir sur le développement touristique lié au canal.

L'Agence Nord Tourisme souhaite définir une stratégie marketing pour « co-construire » une gamme de produits attractifs pour favoriser les fréquentations touristiques sur le modèle des expériences réussies aux Pays-Bas. Pas-de-Calais Tourisme propose d'intervenir de façon prioritaire sur les potentiels identifiés lors premier Livre Blanc de 2009 (la randonnée, le tourisme de mémoire, les produits du terroir, les ouvrages remarquables, les activités de sports nautiques) sur le modèle de l'initiative engagée en 2011 sur le territoire de l'Office de tourisme du seuil de l'Artois.

D'autres études conduites sur les territoires « lointains » s'attachent à définir des équipements ou des produits que la liaison SNE rendra encore plus attractifs. Le Syndicat Mixte Pays Cœur de Flandre estime, par exemple, que l'arrivée du canal SNE peut participer à la redynamisation du tourisme fluvial en cours le long de la vallée de la Lys. Autre exemple : la Communauté d'agglomération des Portes de l'Eure imagine le développement futur du port de Vernon sur la Seine « boosté » par le développement de la croisière fluviale en paquebots sur l'axe Nord Sud, et qui sera équipé d'un quai permettant d'accueillir trois paquebots.

L'Association des usagers du vélo des véloroutes et voies vertes de la vallée de l'Oise (AU5V) se propose d'étudier l'ouverture de la totalité des chemins de service des voies navigables et les ouvrages de navigation aux vélos et aux personnes à mobilité réduite selon le principe de ce qui a été mis en œuvre et réussi sur le réseau RAVEL des « Voies lentes » en Belgique.

Le Pays Santerre Haute Somme évoque les études réalisées sur la valorisation touristique du futur canal SNE ainsi que par la Communauté de communes du Pays Neslois. Le schéma de développement et de promotion touristique de la destination Cambrésis est en cours de réalisation et les acteurs touristiques de l'Artois ont été invités, sous l'égide de l'APAC, à définir des préconisations de mise en tourisme du canal. Le schéma touristique régional et départemental et le plan d'actions touristiques des Deux Vallées seront mis en place en 2012 et prévoient un positionnement touristique, la création de circuits d'interprétation et des aménagements de sites. La réflexion se poursuit pour élargir la démarche aux territoires voisins de Compiègne et de Noyon.

Le passage de gros convois fluviaux va limiter la pratique des sports et compétitions nautiques sur la rivière Oise. Le club d'aviron de Compiègne, pourvoyeur de grands champions, va devoir trouver d'autres zones d'entraînement. Le Maire de Choisy-au-Bac estime que cela « ne sera possible que sur l'Aisne, à Choisy-au-Bac, en amont de l'écluse du Carandeau ». Il en appelle à l'aide de l'Etat sur ce dossier.

La réalisation du canal SNE va également nécessiter de nouvelles études pour le déplacement des captages en eau.

#### **4.4. Le répertoire des sites touristiques et d'hôtellerie-restauration**

Différents recensements des ressources touristiques sont en cours afin que la valorisation touristique du futur canal prenne en compte les produits existants dans une perspective de fécondation mutuelle. La richesse des territoires traversés est éloquent, que ce soit du Nord au Sud ou - et cette remarque est importante - d'Est en Ouest. Il ne faudrait pas en effet que le canal orienté Nord Sud isole les territoires de chaque côté, ou des atouts comme l'embouchure maritime de la Somme, le musée du Louvre Lens, le site des deux caps (Grand Site de France), le Saint-Quentinois...

Au Sud, Oise Tourisme indique avoir recensé l'ensemble de l'offre touristique du Département pour une meilleure exposition. Cet organisme insiste également sur l'enjeu d'informer l'afflux de population temporaire pendant le temps du chantier sur les ressources touristiques du territoire. L'Agglomération de la Région de Compiègne souligne la richesse de la commune en la matière avec le Palais Impérial et le centre historique, le wagon de l'armistice et le mémorial de la déportation dans la forêt de Compiègne, Laigue, le château de Pierrefonds. La Communauté de communes du Pays Noyonnais a réalisé le même exercice de recensement des activités de loisirs et des hébergements.

La Communauté de communes des Deux Vallées souhaite donner à la Cité des Bateliers de Longueil-Annel une nouvelle dimension comme centre d'information sur le canal mais aussi centre d'information pédagogique sur le transport fluvial de demain, le tout inséré dans des boucles de promenade découverte reliant Longueil-Annel à Compiègne et Noyon.

Le Cambrésis évoque le caractère « fluvestre » de son territoire en insistant sur le fait que le tourisme fluvial englobe également les activités terrestres au bord des voies d'eau. Ce territoire se prête magnifiquement à une mise en valeur touristique systémique autour de la demi-boucle constituée du nouveau canal entre la halte d'Hermies et l'écluse d'Aubenchel-au-Bac puis le canal de la Sensée, le Bassin rond et la descente vers le port de plaisance de Cantimpré. Cet ensemble peut résonner par ailleurs avec les Musées des Beaux arts de

Cambrai, de la dentelle de Caudry, Matisse au Cateau Cambrésis, l'archéosite des Rues des Vignes et l'Abbaye de Vaucelles ou encore l'offre mémoire de la Grande Guerre. La volonté de l'intercommunalité de développer sur le site du Bassin Rond un espace récréatif dédié notamment aux sports nautiques est signalée.

Plus au Nord, l'agglomération de Douai a établi une cartographie des potentiels touristiques du carrefour fluvial de la Sensée et du canal SNE en rappelant que les nombreux canaux du secteur sont déjà le siège d'une intense activité touristique liée à la navigation mais aussi à la richesse écologique des marais. Le Pardon des Bateliers chaque 1<sup>er</sup> mai est depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle un support d'animation important pour la commune.

#### **4.5. Les NTIC, l'information touristique et le plan de signalisation touristique du canal**

La proposition d'un label touristique (Atout France) contient en elle-même la nécessité d'uniformiser sur l'ensemble de l'itinéraire l'information à disposition du public. Les nouvelles technologies (géolocalisation, réalité augmentée...) seront des outils utiles dans cette perspective.

L'information à terre constitue un souci partagé. Atout France recommande l'installation d'équipements d'accueil et de relais d'information tous les 20 km pour les touristes à pied et en bateau et tous les 40 km pour les touristes à vélo. Oise Tourisme souligne l'importance des points d'information qui permettront des échanges entre l'eau et la terre via le réseau des circulations douces. Le « parcours Sambre » est cité en exemple par Nord Tourisme. Il est rappelé par l'ANPEI que les plaisanciers en eau intérieure se déplacent en majorité à vélo. Les points d'information, à prévoir en trois langues (français, anglais, néerlandais), devront ainsi renseigner sur les possibilités de ravitaillement, les jours de marché, les commerces, les services d'urgence, les offices de tourisme et les moyens de transport en commun, train, cars et taxi.

La Communauté d'agglomération des Portes du Hainaut dispose de statistiques de fréquentation de l'Escaut à l'écluse de Fresnes d'où il ressort que 68 % des passages de bateaux touristiques sont de nationalité belge et néerlandaise : un indicateur de l'exigence à raisonner en termes de langues étrangères. Il convient aussi de réserver une attention particulière aux clientèles de passage venant d'Europe du Nord et de la Grande Bretagne souhaitant se rendre à Paris et dans le sud de la France. Panneaux d'information, dépliants, nouvelles technologies (web, écrans, bornes, tablettes...) sont les outils à déployer selon l'UDOTSI de l'Aisne qui suggère également une technique de « ...scénovision alliant l'histoire, le patrimoine, les témoignages au service de la valorisation des sites et de l'appropriation par les populations locales... ».

#### **4.6. L'accueil des croisiéristes et les circuits thématiques**

De l'avis de plusieurs contributeurs, le produit croisières est particulièrement porteur. Péronne, Compiègne ou Marquion-Hermies se positionnent pour l'accueil de telles unités ainsi que Noyon qui travaille sur la création d'un port de plaisance à Pont-l'Evêque. D'autres collectivités comme le Pays Santerre Haute Somme, les Pays du Cambrésis et de l'Artois, le Pays Noyonnais, la Communauté de communes des Deux Vallées envisagent la mise en place de bateaux-promenade pour des croisières plus locales d'une à trois heures de navigation. Les autres territoires, plus éloignés comme l'Aisne, entendent faire résonner leur offre touristique (architecture – cathédrales –, peinture, art déco, tourisme de mémoire...) avec ce flux nouveau de clientèle.

Les suggestions d'ordre technique concernant l'accueil des paquebots fluviaux sont nombreuses et précises. Le Pays de Santerre Haute Somme évoque la réalisation d'une aire

de retournement de ces unités de 110 à 135 m de long à hauteur de Cléry-sur-Somme avec un quai d'embarquement-débarquement. Par la voie de la société AGIS, un collectif de onze croisiéristes étrangers a fait connaître son intérêt pour le développement de la croisière sur le canal SNE, comme d'ailleurs le principal croisiériste français. Il faut savoir que 250 paquebots sillonneront les voies fluviales européennes en 2013. L'élargissement de ce marché est lié à la garantie de fluidité de la navigation de ces unités d'un type particulier et à la qualité des équipements d'accueil. AGIS justifie les investissements à réaliser par les collectivités par l'importance des retombées : 2,5 M € par an et par bateau injectés sur les territoires, 35 à 40 emplois par unité dont 30 pour l'hôtellerie et la restauration. Portés au niveau des standards européens, ces équipements doivent répondre à plusieurs exigences : un emplacement au plus près des centres-villes, des équipements sécurisés et bien connectés (desserte par autocar) pour l'avitaillement et le transport de 200 personnes embarquées. Au centre de l'itinéraire, le site Péronne est cité comme présentant de nombreux avantages.

#### **4.7. Les ports de plaisance et les haltes nautiques pour les plaisanciers, la sécurité et l'information**

La mise à disposition d'une infrastructure performante même dédiée aux unités à grand gabarit n'est pas antinomique avec la promotion d'une activité de plaisance et de loisirs nautiques sur le canal. Sur ce point, les manifestations d'intérêt sont nombreuses de la part des territoires qui souhaitent soit créer soit agrandir les équipements existants : création d'un éco-port de plaisance de 100 anneaux à Valenciennes, capacité du port de Péronne porté à 100 places et zones d'hivernage, projet de port urbain de 180 places à Creil, requalification de la halte nautique de Pont l'Evêque, projet de halte nautique et d'hivernage à Janville.

Les opérateurs de l'Artois-Cambrésis insistent fortement sur la pertinence d'une halte nautique à Hermies-Havrincourt à l'extrémité nord du canal dotée d'une capitainerie et de l'ensemble des services aux usagers nécessaires. Une marina et une aire de carénage pour de petites réparations sont évoquées. La Communauté de communes des Deux Vallées envisage l'accueil d'un bateau-promenade, d'une péniche chambre d'hôtes et l'installation d'un restaurant guinguette. Un circuit thématique éco-environnemental entre les étangs de Plessis Brion et le musée de Longueil-Annel pourrait être proposé (en prévoyant une passerelle pour la circulation de randonnée entre les trois sites du territoire).

Si elle confirme une hausse de la plaisance fluviale pratiquée par les plaisanciers français, l'ANPEI met en garde sur le thème de la sécurité de la navigation pour de petits bateaux fluviaux. La sécurisation des éclusages sur de grandes écluses constitue un point clé. L'association préconise d'abriter des remous de la navigation commerciale les haltes et de créer un arrêt de nuit isolé du bruit, en détaillant l'équipement technique de ces haltes (gestion des fluides, déchets, wc, wifi...). Elle recommande par ailleurs une tarification différenciée entre la redevance d'accostage et de stationnement proprement dite et la fourniture de services. Plusieurs sites sont indiqués comme pertinents pour des installations d'escale : Hermies, Allaines, Biache, pont-canal, Saint-Christ-Briost, Ercheu.

#### **4.8. L'exploitation des retenues d'eau**

La création d'un pôle de loisirs à Allaines est un des objectifs clairement affichés par le Pays Santerre Haute Somme. La retenue d'eau de La Louette se prête en effet à l'aménagement d'une base nautique et de loisirs et à terme la création d'une résidence de tourisme. Les communes concernées ont conscience de la nécessité d'acquérir une réserve foncière d'au moins 20 ha pour mener à bien ce projet.

Elles recommandent également l'utilisation des remblais et les délaissés pour établir un parcours de golf, très prisé de la clientèle anglo-saxonne. Ces communes attirent l'attention sur les nécessaires aménagements routiers de mise en communication des différents sites touristiques des secteurs du Pont canal, de l'étang de La Louette, de l'écluse de Moislains.



#### **4.9. Les circuits de randonnée et de véloroute/voie verte**

De façon générale les territoires disposent de réalisations ou de projets très avancés en matière de circuits de randonnée qu'il ne s'agit pas d'ignorer mais bien au contraire d'intégrer et de valoriser.

Il conviendra selon certaines communes de veiller à la préservation des liaisons touristiques naturelles. La commune de Choisy-au-Bac prend l'exemple de la liaison touristique qui relie le Carrefour de l'Armistice au musée de la Batellerie en passant par le pont du Bois de l'Ecureuil à Janville.

Pour l'AU5V, les berges du canal doivent constituer « l'épine dorsale » du réseau de véloroutes et voies vertes en développement au niveau français et européen (cf. les projets entre Noyon, Péronne, Bertincourt et à terme Douai, entre Bénélux, Picardie et Ile-de-France ou encore le projet EuroVéloroute n°3 destinée à relier Trondheim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle). La Région Picardie et les Départements de l'Oise et de la Somme souhaitent être informés des caractéristiques de la voie verte du futur canal. Une attention particulière sera portée sur les points de traversée, sur les services qui seront proposés ainsi que sur les connexions avec les autres véloroutes (en particulier l'axe Saint-Valéry-sur-Somme / Reims). Le projet Trans'Oise (240 km de circulation douce à travers l'Oise) constitue l'un des volets de ces projets : empruntant l'une des berges du canal, il ne pourra être finalisé qu'après la réalisation de ce dernier. Pour l'AU5V, les questions de balisage, promotion, station d'accueil et coordination doivent être traitées dans le cadre d'un Comité interrégional d'itinéraires. L'importance de l'éclairage d'une partie de ces itinéraires est soulignée par la Communauté de communes du Pays Noyonnais. Les synergies avec les plaisanciers fluviaux, pratiquant à 68 % le vélo, sont nombreuses. La création de sentiers de randonnée intercommunaux ou de GRP régionaux sur le modèle des réalisations des Pays de l'Est ou aux Pays-Bas est également proposée par la Communauté de communes du canton de Bertincourt. Pas-de-Calais Tourisme partage cette préoccupation concernant la randonnée et la réalisation de voies vertes.

#### **4.10. Le tourisme de nature et le tourisme de mémoire**

Ces deux thèmes touristiques reviennent et se mélangent dans de nombreuses contributions. Si la thématique nature est ainsi dominante dans le projet « Perle bleue et verte » en associant pêche, sports nautiques, canoë-kayak..., les commémorations du centenaire de la Grande Guerre constitueront un événement phare pour les régions concernées. De son côté, la MNLE Artois Douaisis Cambrésis propose de s'appuyer sur le thème de l'histoire des canaux pour faire découvrir les richesses de la faune et de la flore. La Communauté de communes des Deux Vallées envisage, elle, de faire de l'histoire du transport fluvial et de la batellerie un des supports d'animation touristique du territoire (Cité des bateliers, circuit éco-environnemental).

#### **4.11. Le devenir du canal du Nord, du canal de Saint-Quentin et des autres canaux**

Ce thème est évoqué par trois contributions. L'APAC Artois Cambrésis suggère ainsi de maintenir le tunnel de Ruyaulcourt « non pas pour la navigation mais pour le côté historique et touristique ». Le Pays Noyonnais s'interroge sur l'emprise de la darse maintenue au confluent du canal SNE, du canal du Nord actuel et du canal latéral à l'Oise sur la commune de pont l'Evêque et sur la possibilité de l'aménager pendant le chantier. Enfin, le Conseil général de l'Aisne se propose de réfléchir à une autre promotion touristique des canaux du Département non plus sous l'angle de la navigation touristique mais plutôt comme support d'attractivité dans une logique « fluvestre ».

#### 4.12. Les formations aux métiers du tourisme et les formations en langues étrangères

Pour accompagner ces projets touristiques, les acteurs économiques et touristiques du Cambrésis rappellent l'existence des BTS « Animation et gestion touristiques locales » du Lycée Fénélon de Cambrai et la licence professionnelle « Actions culturelles et promotion du patrimoine » du Centre Universitaire de Cambrai La Forêt, ainsi que les moyens du service animation du patrimoine de la ville de Cambrai. Son partenaire de l'APAC évoque son ambition de former des guides locaux, parfois bénévoles, susceptibles d'expliquer le projet en devenant de véritables « ambassadeurs ». Cette idée est également avancée par la Communauté de communes du canton de Bertincourt, quand l'Office de tourisme du seuil de l'Artois propose des actions de sensibilisation et de professionnalisation pour améliorer l'accueil de touristes notamment étrangers.

La maîtrise des langues étrangères est soulignée comme un élément essentiel de la qualité de l'accueil touristique. Seule 20 % de la clientèle des paquebots fluviaux est française rappelle AGIS. L'anglais et l'allemand sont indispensables au personnel d'hôtellerie et de restauration qui ne nécessitent par ailleurs pas de formation spécifique au caractère fluvial de leur établissement. La formation du personnel technique en charge de la manœuvre et de la sécurité du bateau est dispensée par des organismes ou des écoles spécialisées dans le cadre d'une réglementation européenne très stricte, identique à celle requise pour les unités commerciales de fret.



## 5 La liste des entreprises contributrices

Dans le cadre de la mission confiée à l'association Seine-Nord Europe, le Préfet coordonnateur avait souhaité que les entreprises soient mobilisées sur les opportunités économiques liées à la phase de pré-chantier, de chantier et post-chantier. La réalisation d'un « catalogue des ressources des territoires », à travers cet exercice, constituait également une demande du maître d'ouvrage VNF.

Dans un premier temps, l'association a diffusé auprès des entreprises, avec l'aide des têtes de réseaux économiques, des questionnaires de sensibilisation lors de l'été 2011. En octobre, les appels à contribution pour le Livre Blanc 2012 ont été diffusés auprès de ces réseaux économiques et à une première sélection d'entreprises.

Une quarantaine d'entreprises a renvoyé une contribution à l'association Seine-Nord Europe (voir panorama des contributions ci-dessous par secteur d'activité). Si la plupart des entreprises contributrices détaillent leur offre de service et expérience en vue du futur chantier, certaines manifestent leur intérêt vis-à-vis du transport fluvial, de la future liaison fluviale Seine-Nord Europe et des opportunités qu'elle va ouvrir.

**La réalisation du « catalogue des ressources des territoires » sera poursuivie par VNF au cours du premier semestre 2012 en liaison avec les Chambres de Commerce et d'Industrie.**

### Mécanique et matériels hydrauliques

Société : **Atelier de Construction Hydraulique de Picardie (ACHP)**

Siège : Albert (80) – Effectif : 50 collaborateurs – CA : 5 M€

Offre de service : conception et la réalisation de vérins et centrales hydrauliques

Société : **Carrosserie Poret**

Siège : Assevillers (80) – Effectif : 10 collaborateurs – CA : NC

Offre de service : carrosserie, réparation et dépannage en mécanique générale

Société : **CMD Engrenages et réducteurs**

Siège : Cambrai (59) – Effectif : 410 collaborateurs – CA : 76 M€

Offre de service : conception et fabrication d'organes mécaniques de transmission de puissance pour l'industrie lourde (équipements de manœuvre de porte d'écluse notamment)

Société : **Hydrotechma (Suma Group)**

Siège : Albert (80) – Effectif : 15 collaborateurs – CA : 2 M€

Offre de service : fabrication et l'entretien d'équipements (compas de bennage, vérins hydrauliques, pompes à pistons, pièces à façon) pour engins TP

Société : **Matlev SA**

Siège : Albert (80) – Effectif : 30 collaborateurs – CA : 3 M€

Offre de service : conception et fabrication de matériel de levage et de manutention

Société : **Obled-Sacsum (Groupe Socom Metallurgy)**

Siège : Valenciennes (59) – Effectif : 85 collaborateurs – CA : 12 M€

Offre de service : Chaudronnerie, tuyautage, mécano-soudure

Société : **Picardie Câblage**

Siège : Méaulte (80) – Effectif : 17 collaborateurs – CA : 1,45 M€

Offre de service : électricité et fabrication de matériel de levage et manutention industriels

Société : **Pôle Hydraulique et Mécanique d'Albert**

Siège : Albert (80) – Système Productif Local de 27 entreprises – 3000 collaborateurs

Offre de service : mécanique, hydraulique, plasturgie, aéronautique

Société : **Rousseaux Industrie**

Siège : Noyon (60) – Effectif : 10 mécaniciens – CA : 1,5 M€

Offre de service : mécanique générale et de précision, chaudronnerie, outillages et maintenance

Société : **Somepic**

Siège : Bouzincourt (80) – Effectif : 90 collaborateurs – CA : 8 M€

Offre de service : fabrication de pièces mécaniques industrielles

### Transport et logistique

Société : **Atic Services et sa filiale CFNR**

Siège : Paris (75006) – Effectif : 1425 collaborateurs – CA : 289 M€

Offre de service : services associés à la logistique vrac, produits sidérurgiques et conteneurs

Société : **Bray Transports**

Siège : Méricourt (62) – Effectif : 125 collaborateurs – CA : 12,5 M€

Offre de service : transport routier de marchandises générales, dangereuses, grande hauteur

Société : **Compagnie Fluviale de Transport (CFT)**

Siège : Le Havre (76) – Effectif : 650 collaborateurs – CA : 120 M€

Manifestation d'intérêt pour SNE, remarques sur les conditions de navigation sur l'Oise, rappel des éléments indispensables au bon fonctionnement et à une navigation en toute sécurité

Société : **Lalemant SARL**

Siège : Béthune (62) – Courtier de fret fluvial

Question technique sur l'aménagement des quais des plates-formes et le chargement des bateaux

Société : **Logistiqueau**

Siège : Beuvry (62) – Effectif : NC – CA : NC

Offre de service : transport fluvial, stockage flottant et approvisionnement par voie fluviale

Société : **Mauffrey Nord (groupe Mauffrey)**

Site (nord) : Harnes (62) – Effectif groupe : 150 collaborateurs – CA groupe : 160 M€

Offre de service : transport de marchandises et stockage

Société : **STDN**

Siège : Richebourg (62) – Effectif : 150 collaborateurs – CA : 25 M€

Offre de service : transport et manutention fluviale

### Gestion et valorisation des déchets

Société : **Baudelet**

Siège : Blaringhem (59) – Effectif : 300 collaborateurs – CA : 100 M€

Offre de service : traitement des déchets, des sédiments et terres polluées, des ferrailles et métaux

Manifestation d'intérêt pour SNE et ses plates-formes

Société : **Fricourt Environnement Recyclage (FER) (groupe Fablon)**

Siège : Fricourt (80) – Effectif : 16 collaborateurs – CA : 8 M€

Offre de service : valorisation et traitement des matières premières secondaires et déchets solides

Société : **Kyyple**

Siège : Lille (59) – Effectif : 2 collaborateurs – CA : 50 K€

Offre de service : réduction des déchets (gestion des surplus de béton frais)

Société : **vBc 3000**

Siège : Rainvillers (60) – Effectif : NC – CA : NC

Offre de service : valorisation de déchets organiques et minéraux argileux (sédiments de curage)

Société : **Vidam**

Siège : Amiens (80) – Effectif : 200 collaborateurs – CA : 25 M€

Offre de service : collecte et traitement des déchets

### Ingénierie et conseil

Société : **APAVE**

Site (nord-est) : Lille (59) – Effectif : 9800 collaborateurs – CA : 705 M€

Offre de service : contrôle, qualité, maîtrise des risques et formation.

Société : **Cap Log**

Siège : Lille-Hellemmes (59) – Consultant freelance – CA : 150 K€

Offre de service : conseil en logistique verte, transfert modal, gestion et suivi de projets.

Société : **Partnaire**

Siège : Rouen (76) – Effectif : NC – CA : 8 M€

Offre de service : travail temporaire, formation.

Société : **Socomet**

Siège : Saint-Quentin (02) – Effectif : 25 collaborateurs – CA : 2,2 M€

Offre de service : ingénierie générale, calculs de structures métalliques, manutention.

Société : **Stratego**

Siège : Villeneuve d'Ascq (59) – Effectif : 35 consultants – CA : NC

Offre de service : conseil notamment dans la logistique, le transport, l'entreposage, l'intermodal.

35

### Chargeurs

Société : **Axéral (groupe coopératif agricole)**

Siège : Orléans (45) – Effectif : 13 000 agriculteurs adhérents - 3500 collaborateurs – CA : 3,4 Md€

Manifestation d'intérêt pour le futur canal et ses sites de manutention/stockage (céréales et engrais)

Société : **Cohésis (coopérative agricole)**

Siège : Reims (51) – Effectif : 360 collaborateurs – CA : 270 M€

Manifestation d'intérêt pour SNE et ses plates-formes multimodales

Groupement de chargeurs : **Groupement des Entreprises Régionales d'Intérêt Fluvial (GERIF)**

Collectif (Rabot Dutilleul, Ramery, Lhotellier, Hiolle Industries, Grimonprez Logistique)

Effectif : 5000 collaborateurs – CA : 1,5 Md€

Manifestation d'intérêt pour SNE, remarques sur les plans techniques, juridiques et réglementaires

Société : **Groupe de Cloedt (dragage et transport, granulats, béton, environnement)**

Siège : Bruxelles – Effectif : 400 collaborateurs – CA : 130 M€

Manifestation d'intérêt pour SNE et ses plates-formes multimodales

Société : **GSM Granulats**

Siège : Guerville (78) – Effectif : 880 collaborateurs – CA : 370 M€

Manifestation d'intérêt pour SNE, remarques sur le système logistique régional, fourniture de matériaux

Société : **Fraisnor (plats cuisinés)**

Siège : Feuchy (62) – Effectif : 100 collaborateurs – CA : 15 M€

Manifestation d'intérêt pour SNE, offre de service : fourniture de repas sur chantier et PFM

Société : **PPG Industries (fabrication et distribution de peintures)**

Sites : Ruitz en Artois (62), Saultain (59), Moreuil (80) ... – Effectif : NC – CA : NC

Manifestation d'intérêt pour SNE et ses plates-formes multimodales

Société : **Procter & Gamble (biens de consommation courant : hygiène et produits de beauté)**

Site : Amiens (80) – Effectif : 850 collaborateurs à Amiens – CA : NC

Manifestation d'intérêt pour SNE (flux de marchandises en réception ou expédition)

Société : **Scapartois (société coopérative approvisionnement artois)**

Site : Tilloy les Mofflaines (62) – Effectif : 350 collaborateurs – CA : 550 M€

Manifestation d'intérêt pour SNE (importation)

Organisme : **Union des Industries Chimiques (UIC) Picardie Champagne Ardenne**

Site : Saint-Quentin (02) – Syndicat professionnel territorial fédérant 100 entreprises et 11 000 salariés

Manifestation d'intérêt pour SNE et offre d'étude logistique auprès des adhérents



Le Tome 2 de la synthèse des contributions des acteurs territoriaux du canal Seine-Nord Europe  
est édité par

**ASSOCIATION SEINE-NORD EUROPE**

8 rue Saint Florentin - 75001 PARIS

Tél : 01 42 60 36 13

Mél : [contact@seine-nord-europe.asso.fr](mailto:contact@seine-nord-europe.asso.fr)

Directeur de la publication : Jean-François DALAISE

Assistants du maître d'ouvrage : Martial BELLON – MBA CONSULTANTS

Yann JOSSE – ALLIANTIS, Jean-Raymond LE MOINE – NAVIGO

Secrétariat : Carine SPANDER

Réalisation graphique : RECRÉATION

Edité à 220 exemplaires sur les presses de l'imprimerie Valblor – Mars 2012



