

Club des Villes et EPCI Seine-Nord Europe / Seine-Escaut : Synthèse de la rencontre du 29 juin 2017 à Compiègne

Le jeudi 29 juin 2017, l'association Seine-Nord Europe a organisé à l'Hôtel de ville de Compiègne la deuxième réunion de son Club des Villes & EPCI Seine-Nord Europe / Seine-Escaut. Cet événement fut l'occasion de réunir de nombreuses parties prenantes territoriales impliquées sur le projet, autour d'un thème illustré par différents témoignages : « la relation entre les territoires, les ports intérieurs et les plates-formes multimodales ».

En ouverture, Philippe MARINI, Maire de Compiègne et Président de l'association Seine-Nord Europe, souligne que cette réunion intervient à un moment charnière de la vie du projet et contribue à donner de la matière aux acteurs des territoires qui doivent aujourd'hui intégrer Seine-Nord Europe dans leur stratégie de développement économique et d'aménagement du territoire.

« Nous avons souhaité mettre l'accent sur les relations entre les collectivités territoriales, les plates-formes multimodales, les ports intérieurs et les ports maritimes. C'est un sujet majeur car il en va de la réussite de ces sites industriels et logistiques, de leur performance économique et de leur pérennité territoriale. »

La feuille de route de la Société du canal Seine-Nord Europe

Membre du Directoire de la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), Jérôme DEZOBRY présente l'organigramme de cette structure qui pilotera le chantier. En termes de relation avec les territoires, les principaux interlocuteurs des collectivités seront les Directeurs de secteur (au nombre de 4) et les Directeurs de territoire chargés de la concertation sur le terrain.

Cette société doit se choisir un siège. Les dossiers des 5 villes candidates (Arras, Amiens, Cambrai, Compiègne, Noyon) seront prochainement étudiés par une Commission spécifique au sein du Conseil de surveillance présidée par le Préfet des Hauts-de-France. Une réponse est attendue pour le mois d'octobre 2017. Sur ce sujet, Philippe MARINI précise que les villes de Cambrai et de Compiègne ont fait acte de candidature commune.



De gauche à droite : Au pupitre, Régine BREHIER, en tribune, Jérôme DEZOBRY, Philippe MARINI, Laurent DEGROOTE et Jean-François DALAISE

Depuis la dernière réunion du Club organisée à Douai en décembre 2016, la déclaration d'utilité publique modificative a été obtenue. Des travaux de compensation environnementale ont été lancés dans le cadre de conventions passées avec les départements. De premiers marchés ont été signés sur le secteur 1. L'allotissement est prévu pour 2018 avant les appels d'offre travaux. Pour préparer cette prochaine phase, la SCSNE travaille en lien avec les partenaires des dispositifs Canal Solidaire et Canal Emploi. Ainsi, des clauses d'insertion ont été intégrées au marché de maîtrise d'œuvre tandis que 25 métiers clés ont été définis avec la Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTP) en vue du chantier.

Les Contrats territoriaux de développement qui doivent être établis pour chacun des 4 secteurs sont en cours de définition et de finalisation. Ces contrats permettront d'harmoniser les cartes et propositions, techniquement et financièrement.

La réflexion des CESER sur le développement des axes Seine et Escaut

Président du CESER Hauts-de-France, Laurent DEGROOTE rappelle que les 3 CESER des régions Normandie, Hauts-de-France et Ile-de-France ont constitué, il y a 8 mois, un groupe de travail commun sur le développement conjoint des axes Seine et Escaut : « il s'agissait de passer d'une défense des intérêts particuliers de chaque territoire à un intérêt collectif afin de porter un lobbying interrégional pour la voie d'eau. »

Le Président du CESER Hauts-de-France souligne l'importance des autres aménagements prévus dans le cadre du projet européen Seine-Escaut : le projet MAGEO, mais également différents aménagements sur la Seine comme l'accès direct à Port 2000 au Havre. Il estime qu'il y a aujourd'hui une volonté commune d'aller dans le même sens, pour mieux développer nos ports maritimes et le transport par voies navigables. Sur la base de ces réflexions, le groupe de travail des CESER se propose d'écrire une nouvelle stratégie économique. Un schéma interrégional de la voie d'eau semble ainsi nécessaire à l'échelle des 3 régions.

Présent dans la salle, Jean-Luc LEGER, Président du CESER Normandie, fait valoir aussi la nécessité de dépasser en Normandie une certaine défiance vis-à-vis de Seine-Nord Europe. Il rappelle qu'il existe déjà un CPIER (Contrat de plan interrégional) qui associe l'Ile-de-France et la Normandie et qui comprend différents aménagements sur la Seine. Il faut accentuer cette coopération selon lui. Il estime que le développement passera demain par une coopération interrégionale, mais également interportuaire, au niveau de l'arc Manche : de Cherbourg à Dunkerque.

Plusieurs questions sont posées sur la coopération interrégionale, la sensibilisation des chargeurs, la préparation des emplois et la formation au sein des territoires, et le coût du projet MAGEO.

Jérôme DEZOBRY rappelle le principe d'approche globale et progressive qui a sous-tendu la reconfiguration du projet menée par Rémi PAUVROS, et confirme l'intérêt d'une vision économique commune à construire entre les Régions Normandie, Ile-de-France et Hauts-de-France. Améliorer la lisibilité de la conduite du projet est un objectif premier de la SCSNE car il s'agit, selon lui, de transparence et de confiance dans le projet. Des informations sont déjà en ligne sur le site www.canal-seine-nord-europe.fr. Sur la préparation à l'emploi, un document, qui sera finalisé à l'automne, permettra de préciser le rôle des partenaires impliqués : Région, Départements, CCI, Pôle emploi.

En ce qui concerne MAGEO, VNF nous a précisé suite à la réunion que le coût global (études, travaux et acquisitions foncières) de ce projet, sous maîtrise d'ouvrage de VNF est de 288 M€ TTC, dont 257 M€ pour les travaux. »

Les dispositifs de coopération portuaire : Norlink Ports et HAROPA

Stéphane RAISON, Président du Directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque, rappelle en introduction quelques chiffres clés. Les ports français représentent un trafic de 360 millions de tonnes (dont 10 millions d'EVP), les ports européens, c'est 3,7 milliards de tonnes (dont 80 millions d'EVP).

	CALAIS 2015 <ul style="list-style-type: none">• Investissement : 863 Millions d'€• Emplois chantiers : 2 000
	CANAL SEINE-NORD EUROPE <ul style="list-style-type: none">• Investissement : 4,5 Milliards d'€• Emplois : 45 000 emplois d'ici à 2050
	CAP 2020 <ul style="list-style-type: none">• Investissement : 700 – 800 Millions d'€• Valeur ajoutée : 1,8 Milliards d'€• 16 000 emplois créés à terme

Le récent rapport sénatorial réalisé sur le Port de Dunkerque a débouché sur 27 propositions. Parmi celles-ci, la nécessaire amélioration de la gouvernance collective des acteurs portuaires et logistiques de l'axe Nord a été soulignée. Après une première tentative de coopération portuaire lancée en 2011 en Nord-Pas-de-Calais, l'objectif de la nouvelle association Norlink Ports est d'apporter plus de services à l'ensemble des acteurs portuaires, car c'est ce qui les intéresse au-delà des infrastructures.

Avec Norlink Ports, il s'agit de promouvoir des schémas de transport et logistique intrarégionaux fiables et compétitifs entre ports maritimes et ports intérieurs et entre ports intérieurs, pour rapatrier la valeur ajoutée des chaînes logistiques et développer l'emploi régional. Il s'agit également de contribuer à la désaturation des axes routiers, décarboner les transports et préparer l'arrivée du canal Seine-Nord Europe.

En conclusion, Stéphane RAISON rappelle, qu'au-delà de Seine-Nord Europe, deux autres projets d'infrastructure majeurs concernent la Région : Calais Port 2015, qui permettra notamment de mieux s'ouvrir à la Grande-Bretagne, et Dunkerque Port CAP 2020, l'extension des bassins qui offrira de nouvelles capacités conteneurs.

Alain LEFEBVRE, Directeur général des Ports de Lille, souligne le contexte de création de Norlink ports : fusion des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie et réforme des CCI. L'association Norlink ports a pour objet de mettre en exergue les potentiels des territoires. Elle a aussi des déclinaisons micro-économiques.

Pour Alain LEFEBVRE, la coopération entre les milieux portuaires et les autorités locales est un élément capital pour le développement logistique et son acceptabilité. Parmi les thématiques clés de cette collaboration, il énumère le potentiel économique, la rentabilité et l'accessibilité des futures plates-formes qui seront adossées au canal. « *Il n'existe pas de recette standard, il faudra agir au cas par cas* » selon Alain LEFEBVRE. Norlink ports a vocation à accompagner ce dialogue et être un partenaire des collectivités locales.

Pour sa part, Régine BREHIER, Directrice générale de HAROPA/Ports de Paris, a souligné la complémentarité des ports du Havre, de Rouen et de Paris, réunis au sein de HAROPA. L'objectif de ce rapprochement est de construire un système portuaire de niveau européen plus compétitif et plus innovant.

Concrètement, ce rapprochement permet de proposer une offre à la fois commune et diversifiée, des solutions de bout en bout, un travail avec les filières utilisatrices du système portuaire à l'échelle interrégionale, et enfin, un guichet unique pour les clients. Au-delà du fret, HAROPA travaille également sur un schéma directeur de développement du tourisme fluvial.

L'exemple des ports et plates-formes de la Seine-Amont

Eric FUCHS, Directeur de l'agence Seine-Amont de HAROPA Port de Paris, précise en introduction que cette agence s'étend sur l'ensemble du domaine portuaire fluvial en amont du bief parisien comprenant les plates-formes de Bonneuil-sur-Marne, Lagny, Evry et Montereau. Avec 26 ports publics, 31 ports privés actifs répartis sur 4 départements, 3 cours d'eau (la Seine, la Marne, et le Loing), le territoire géré par l'agence représente un important potentiel de développement de l'activité fluviale. En quelques chiffres, la Seine-Amont, c'est 9 millions de tonnes de trafic, une surface gérée de 367 hectares sur 26 sites, soit 37 % du patrimoine de Ports de Paris, et 100 000 m² de bâtiments.

Eric FUCHS présente ensuite en quelques slides les différentes plates-formes situées sur la Seine-Amont. Il prodigue ensuite quelques conseils en

matière de dialogue avec les territoires au stade de la création ou du développement portuaire :

- Réaliser un diagnostic partagé ;
- Déterminer les conditions de la faisabilité avec les acteurs locaux et les services de l'Etat ;
- Réaliser une étude de contexte pour connaître l'ensemble des parties prenantes ;
- Pratiquer la co-construction dès l'élaboration du programme pour enrichir la démarche et assurer son acceptabilité avant les enquêtes publiques ;
- Suivre les étapes des concertations règlementaires en maintenant une instance de concertation qui sera associée au suivi de la réalisation des aménagements et de l'exploitation.



Le Schéma d'Aménagement et de développement durable du port de Bonneuil-sur-Marne a été présenté au cours de cette réunion

Eric FUCHS évoque ensuite quelques conseils, au stade cette fois-ci de la promotion et du suivi d'exploitation portuaire :

- Mettre en place une instance portuaire de concertation et une association représentant les clients du port concerné ;
- Organiser des réunions « clients » sur site pour développer des synergies locales ;
- Développer des synergies sur le port avec la CCI et les acteurs locaux responsable du développement économique pour faire la promotion du territoire et du port concerné (salons, présentations, etc.) ;
- Disposer de ressources internes dédiées à la commercialisation (GIE HAROPA pour l'amont et ressources en agence pour l'aval et le local) ;
- Mettre en place des observatoires (trafic, nombre d'emplois, biodiversité, etc.) pour mesurer les actions portuaires ;
- Disposer d'une procédure ou si possible d'une certification ISO14001 pour suivre un registre des plaintes et contrôler ainsi son impact sur l'environnement.

L'exemple du port de Longueil-Sainte-Marie

Xavier HUET, Directeur du Syndicat Mixte du port fluvial de Longueil-Sainte-Marie, dresse un rapide historique du port fluvial, créé sur un site en friche de 24 hectares et aménagé en 3 zones : la zone conteneurs, la zone vrac et la zone écologique humide.

Xavier HUET souligne que le temps est une dimension importante à prendre en compte : « *Il s'agit d'un temps long, très long, même quand vous disposez déjà du foncier* ». Ainsi, le traitement de la dimension environnementale du projet (création de la zone humide) a nécessité deux ans de délai. Au total, entre les premières études et l'inauguration du port, il s'est écoulé 8 ans. Le coût total du projet est de 16 millions € et a mobilisé des financements des collectivités membres du Syndicat mixte ainsi que des subventions de l'Etat (CPER), du FEDER et de VNF.



Démonstration de chargement de conteneurs sur le site du port de Longueil-Sainte-Marie

Le terminal conteneurs est d'une superficie de plus de 30 000 m² et dispose d'un quai de 190 m pouvant être élargi à 300 m. Son exploitation est assurée par les Terminaux de Seine dans le cadre d'une Convention d'Occupation Temporaire (COT) de 10 ans. Le terminal granulats (30 000 m² et ponton de 15 m) est exploité par la société CEMEX dans le cadre d'une COT de 20 ans. 3 activités y sont assurées par CEMEX : le négoce de granulats, la fabrication de béton prêt à l'emploi et le recyclage de déchets de bâtiment.

Un espace écologique humide de grande qualité a été créé à l'occasion du déplacement du ru de Gaillant qui traversait alors la future zone vrac. Une superficie d'environ 30 000 m² a été aménagée en remplacement de l'ancien ru.

Xavier HUET met en avant le fait que les premières études ont été réalisées en 2005. Plusieurs études de marché ont conforté ensuite la pertinence économique du projet, notamment dans la perspective de Seine-Nord Europe. Le projet de plate-forme de Longueil-Sainte-Marie a été ensuite inscrit au CPER 2007-2013. Les parcelles ont été acquises en décembre 2007. Un Syndicat mixte, ayant pour objet « *d'étudier, d'aménager, de réaliser, d'exploiter, de promouvoir le port fluvial de Longueil-Sainte-Marie dans le cadre d'une plateforme multimodale* » a été créé en février 2008 et associe différentes collectivités locales. La phase études et enquête publique s'est déroulée de 2009 à 2012 et les travaux de 2012 à 2013. Le port a été inauguré le 8 novembre 2013.

Le site de Longueil-Sainte-Marie dispose d'atouts géo-logistiques évidents :

- Préexistence d'une activité logistique avec de nombreuses entreprises ;
- Accès routier par l'A1 Paris/Lille (à 20 minutes de l'aéroport CDG) ;
- Accès fluvial par l'Oise, offrant une liaison vers les ports du Havre et de Rouen, et ceux de la Mer du Nord, au débouché Sud du futur canal Seine-Nord Europe ;
- Accès ferroviaire via la ligne Ormoy-Villers/Boves avec un embranchement particulier existant.

A terme, la réalisation des travaux du canal Seine-Nord Europe et ceux de MAGEO permettront une navigation optimale entre Longueil-Sainte-Marie et les ports du Nord et ceux de l'axe Seine. La création d'une aire de retournement proche du port, à l'aval du viaduc SNCF, est également à l'étude.

Par ailleurs, une récente étude a identifié 3 activités potentielles de fret ferroviaire générant un flux d'environ 15 trains par semaine. Un projet de desserte ferroviaire a été défini en 2 phases avec un premier objectif de mise en exploitation à l'horizon 2021.

Suite à cette dernière intervention, la réunion s'est poursuivie par une visite du site portuaire de Longueil-Sainte-Marie et ses terminaux conteneurs et vrac.

Les présentations projetées par les intervenants lors de cette réunion sont disponibles sur notre site web :

www.seine-nord-europe.asso.fr