

## COMPTES-RENDUS

### Assemblée générale 2021

*Animée par Yann Josse, EcoAct*

### 1<sup>ère</sup> réunion du Cercle économique

*Animée par Cyril Toutain, Originis*

MARDI 21 SEPTEMBRE 2021 – 15 H 30 A 18 H  
ATELIER DU FRANCE – PORT DE GRENELLE - PARIS

#### Assemblée générale

#### Interventions d'ouverture

***Près de 20 ans après la création de l'association Seine-Nord Europe, celle-ci a décidé, à la suite d'une consultation de ses membres, de changer d'appellation. Qu'est-ce que cela montre selon vous ?***

#### **Philippe MARINI, Maire de Compiègne, Président de l'Association Seine-Nord-Europe**

Le Président de l'association remercie l'ensemble des participants présents de leur présence à cette AG, après une année perturbée par la pandémie de COVID-19. Il souligne les progrès réalisés depuis la dernière assemblée générale. Aujourd'hui, il n'y a pas de remise en cause de la réalisation du canal, puisque les travaux ont été enclenchés et que Seine-Nord Europe est devenu une réalité pour les territoires. Ce grand projet structurant a franchi le cap de l'irréversibilité, grâce à l'Union européenne et à l'implication des collectivités locales et des acteurs économiques.

Le projet entre aujourd'hui dans une nouvelle phase. Le changement d'appellation de l'association a été adoptée pour bien marquer que Seine-Nord Europe était un maillon indispensable sur la carte européenne des voies navigables, mais il n'est pas tout. Il prend sens avec le reste du réseau sous responsabilité de VNF, avec les liens à développer et à élargir avec le front maritime, et le grand bassin parisien. La raison d'être de l'association se transforme, d'une phase de promotion d'un projet à une phase de promotion du mode fluvial sur le quart nord-ouest européen.

#### **Jean-François DALAISE, Vice-Président, Secrétaire général et Trésorier de l'Alliance Seine-Escaut**

Un changement d'échelle était nécessaire, pour développer la phase économique du projet, en tenant compte des atouts d'un système de transport et de logistique qui permettra de mailler une des plus grosses régions économiques de France avec les Flandres et la Wallonie.

Pour être pertinente, l'Alliance doit, selon Jean-François Dalaise, se positionner en amont de la réalisation pour anticiper les demandes des acteurs économiques qui doivent réaliser les décisions d'investissement pour les projets bords du canal et les projets de report modal. Ces décisions sont à prendre maintenant pour une concrétisation à horizon 2027-2028. Le rôle de l'Alliance doit être de susciter des stratégies, des décisions d'investissement et continuer à mobiliser une base large de parties prenantes.

***Si on jette un dernier coup d'œil dans le rétroviseur, que retiendriez-vous personnellement parmi les actions portées par l'association Seine-Nord Europe durant ces presque 20 ans ?***

**Philippe MARINI** : Le Président retient la capacité de l'association à maintenir un dialogue sur un projet qui est passé par différents états. Les réunions et assemblées générales ont constitué autant de temps forts pour échanger, s'informer et continuer à porter la volonté de voir la concrétisation du projet.

Il retient particulièrement les Livres Blancs de 2009 et 2012 et les réunions de concertation organisées sur l'ensemble du territoire. Le canal, même à l'état de projet, a démontré à quel point il pouvait être un levier de développement économique, une source de créativité et d'innovations pour ces acteurs territoriaux.

**Jean-François DALAISE** : Parmi les contributions de l'association, il retient également la synthèse des contributions d'organismes socio-économiques sur les bénéfices du projet Seine-Nord Europe réalisée en 2016, qui a alimenté les réflexions et la communication de la Région Ile-de-France en vue de la confirmation de son co-financement de 110 Millions d'euros.

Le grand public doit maintenant connaître le projet, et les acteurs économiques se l'approprier. Des échecs sur d'autres projets comme le projet Rhin-Rhône ont pu remettre au cause le transport fluvial, mais ces déconvenues ont été dépassées. Les Régions, les CESER et des CCI ont eu un rôle de locomotive dans le projet.

***Pourquoi aujourd'hui passer à l'échelle Seine-Escaut ?***

**Philippe MARINI** : Cette évolution répond à la logique européenne du projet. Il faut désormais voir plus loin que les 107 km du projet et travailler à une échelle économique pertinente. La voix de l'association s'allie à des voix institutionnelles fortes, comme VNF, le Groupement Européen d'Intérêt Economique Seine-Escaut, et la Société du canal Seine-Nord Europe, pour poursuivre son travail de mise en réseau des acteurs. Le rôle de l'association doit être d'unir les bonnes volontés, de faire la promotion du fluvial et de contribuer au développement des entreprises.

**Jean-François DALAISE** : Il est impératif que cette future liaison fluviale soit cohérente de bout en bout, dans un souci d'homogénéité de la liaison. C'est tout le sens de notre récente contribution à l'enquête publique préalable à la DUP sur le projet de Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO).

Il convient d'assurer une cohérence technique sur l'ensemble de l'axe Seine-Escaut et une stratégie d'aménagement globale et comparable pour les axes fluviaux Nord et Seine. Les principales améliorations de navigation que le projet MAGEO prévoit devront être étendues à la section aval de l'Oise, de Creil à Conflans. Des efforts significatifs doivent être encore réalisés pour assurer un transport fluvial compétitif de conteneurs. De ce point de vue, nous sommes loin du compte en matière de rehaussement des ponts sur le linéaire de MAGEO. La fiabilisation des grands ouvrages de la Seine constitue une autre des priorités portées par notre association. Les sous-investissements chroniques nécessitent de vrais efforts de rattrapage. Enfin, si l'on veut que Seine-Escaut constitue un vrai levier pour aider le port du Havre à devenir un port de dimension internationale, la réalisation de la Chatière fluviale au sein de Port 2000 est incontournable.

***Quels seraient selon vous les principaux objectifs à suivre pour cette nouvelle Alliance et les principaux points de vigilance à suivre ?***

**Philippe MARINI :** Notre association a toujours eu vocation à animer le dialogue avec les parties prenantes du projet. Il nous faut donc aujourd’hui élargir ce dialogue et aller au-devant des territoires concernés par le projet Seine-Escaut, en restant à l’écoute du monde économique et des collectivités de toutes tailles.

Nous contribuons régulièrement au débat, avec des prises de position sur des textes relatifs à l’écologie, à l’aménagement du territoire, et bien entendu la loi de finances... Les débats menés au sein de l’Alliance, que cela soit le Club des villes & EPCI, l’intergroupe parlementaire ou le nouveau Cercle économique, permettent à l’association d’exprimer ses positions et de contribuer au débat public.

L’association doit continuer d’écrire des publications régulières, pour donner des exemples, argumenter, sur la renaissance du fluvial comme mode de transport innovant, écologique et qui s’inscrit dans une logique européenne.

**Jean-François DALAISE :** Nous avons vocation à travailler sur la préparation de la phase d’exploitation, plutôt que sur la phase de chantier. Vis-à-vis des acteurs économiques, nous contribuerons à sensibiliser les entreprises, et notamment les chargeurs, à l’intérêt logistique et économique de Seine-Escaut.

Nous resterons attentifs aux évolutions du calendrier, qui doit être transparent pour les acteurs économiques et éviter les dérapages. Pour les territoires, Seine-Escaut constituera un véritable levier pour l’aménagement d’infrastructures industrielles et agricoles.

Il y a notamment un gros travail à mener pour accompagner la création des plates-formes multimodales prévues notamment sur le linéaire de Seine-Nord Europe, et de favoriser l’implantation bord à voie d’eau de silos agricoles. Globalement, notre rôle doit être de mieux valoriser les opportunités économiques liées à la future liaison Seine-Escaut. Il conviendra également d’encourager la transition énergétique dans le domaine fluvial, car si ce mode de fluvial disposait d’une réelle avance sur ce sujet, ses concurrents ont réalisé de récents progrès en la matière.

#### **Point d’avancement du projet Seine-Nord Europe**

***Pierre-Yves BIET, Directeur partenariats, territoires Europe, Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE)***

***(cf. Présentation en annexe)***

**Pierre-Yves BIET** remercie l’Alliance Seine-Escaut pour l’organisation de cet événement. Il rappelle l’impact de la crise sanitaire sur la Société du Canal Seine-Nord, et rend hommage à Cyr-Denis Nidier, Directeur Risques - financement - coût - délais de la SCSNE, emporté par cette maladie. Mais l’impact de la crise sanitaire a été mesuré sur le calendrier de travail de la SCSNE.

De nombreuses étapes ont été franchies ces 18 derniers mois : procédure d’autorisation environnementale dans le secteur 1, phase d’étude plus au nord... L’avancée majeure a été l’autorisation environnementale du 8 avril 2021, qui a signé le feu vert du début des travaux. Les mesures environnementales compensatoires ont également débuté, avec la plantation de 6000 arbres entre Noyons et Compiègne et 900 arbres à Cléry-sur Somme.

Il y a aujourd’hui des signes tangibles de travaux sur les territoires, ce qui est un excellent signal à envoyer aux parties prenantes locales (cf photos dans la présentation).

Sur les autres secteurs, des actions de concertation locale sont en cours afin d'informer et d'impliquer les acteurs territoriaux dans une logique de coconstruction du projet. La SCSNE est également présente dans les salons de l'emploi et noue des partenariats avec les écoles. Des efforts sont faits en termes de communication innovante, avec notamment la [page LinkedIn](#), le [site Internet](#) et la [page Youtube](#).

La ventilation des dépenses entre l'Europe, l'Etat et les collectivités est rappelée dans la présentation.

#### **Point sur le projet Seine-Escaut (sur la base des éléments transmis par VNF)**

(cf. Note de VNF en annexe)

A l'horizon 2030, dans une première phase, hors investissements sur le maillon central Seine-Nord, c'est un programme global de **1,71 milliards d'euros** (2021) qui aura été entrepris en études ou en travaux. Une seconde phase est prévue, au-delà de 2030, pour **1,25 milliards d'euros** (2021).

Des opérations structurantes d'accroissement capacitaire composent ce programme, comme la Mise au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO – 342 M€), l'accroissement du gabarit Bray-Nogent (343 M€), la remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul (68,3 M€), le recalibrage de la Lys (62,65 M€ à charge de la partie Française) ou l'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle (34,5 M€). La modernisation du réseau est également prévue au travers de la téléconduite du Nord-Pas-de Calais (38,2 M€) ou du bassin de la Seine (61,7 M€). Ces interventions sont complétées de régénération d'ouvrages (écluses et barrages) et de développement des zones de stationnement, garages d'écluses, bassins de virement et autres services à l'utilisateur.

En 2021, les premières opérations réalisées et achevées sont :

- des travaux de fiabilisation des ouvrages existants (barrages de la Seine amont, écluse secondaire du Coudray sur la Seine et écluses de Don et Grand carré sur le réseau Nord-Pas de Calais)
  - des travaux de recalibrage et d'amélioration des berges (recalibrage de la Deûle et défenses de berges de Goeulzin)
- des travaux améliorant les services à l'utilisateur sur l'axe Seine.

Les travaux d'accroissement capacitaire de la Lys, de réouverture du canal de Condé à Pommeroeul, de modernisation de l'écluse de Denain sont en cours. Plusieurs opérations vont entrer à court terme (d'ici 2 ans) en phase opérationnelle ou être terminées : fin des travaux de rénovation et allongement des écluses de Méricourt (2024), fin de la rénovation du barrage de Poses (2024), travaux de mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) (démarrage en 2024), la reconstruction du pont de Mours, téléconduite du réseau Nord-Pas de Calais, allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle, téléconduite de la Seine et de l'Oise.

A plus long terme (à partir de 2028), sont prévus l'amélioration de l'accessibilité du réseau Nord-Pas de Calais (comprenant notamment des zones de stationnement, des bassins de virement, des garages d'écluses), le doublement ou l'allongement des écluses de ce réseau, l'accroissement du gabarit de la Petite Seine entre Bray et Nogent-sur-Seine.

Les projets de VNF réalisés dans le cadre de Seine Escaut sont financés par :

- **l'Europe** au travers du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) qui contribue à hauteur de 50% du montant hors taxe des études et 40% du montant hors taxes des travaux. Au titre du MIE 2014-2022, l'Europe a ainsi inscrit **155,2 millions d'Euros** au soutien de l'action de VNF sur Seine-Escaut;

- **les Régions** qui apportent leur soutien au travers notamment des Contrats de Projets entre l'Etat et les Régions (CPER). La région **Hauts de France** contribue ainsi globalement à hauteur de **79,35 M€** (dont 75,49 M€ au CPER Nord-Pas de Calais 2015-2022 et 3,86 M€ au CPER Picardie 2015-2055). Les montants contractualisés dans le cadre du CPIER vallée de la Seine et du CPER Ile-de-France pour 2015-2020 sont de **22 M€** pour la région **Île-de-France** et **10,4 M€** pour la région **Normandie**, auxquels s'ajoutent un montant de cofinancement supplémentaire en cours de discussion dans le cadre d'un avenant 2021-2022 au CPIER vallée de la Seine de **15.5 M€** pour la région **Île-de-France** et **1.5 M€** pour la région **Normandie** ;
- à titre marginal, d'autres collectivités, qui interviennent ponctuellement sur certains projets en fonction du contexte local ou de la nature des travaux (Départements, Agences de Bassin) ;
- l'Etat, au travers des dotations allouées à VNF par l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, prend en charge le financement résiduel.

Voies navigables de France se prépare actuellement aux discussions qui vont permettre l'élaboration des instruments financiers pour la prochaine période de financement (Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe 2022-2027, Contrats de Projets 2022-2027).

## Rapport moral et financier de l'Association

(cf. Rapport Moral et Financier)

**Philippe MARINI** : Le Président rappelle le contexte et les récentes avancées du projet sur le terrain. Il souligne un contexte favorable au transport fluvial, malgré la crise sanitaire.

### a) Bilan de l'activité de l'association

En matière de communication, le Président détaille les principales réalisations depuis la précédente Assemblée générale :

- Création d'un nouveau site internet : <https://alliance-seine-escaut.org/>
- Campagne d'information et de communication
- Contribution à l'enquête publique préalable à la DUP sur le projet MAGEO
- Communications presse

### b) Vote des résolutions

- **Résolutions n°1** : l'Assemblée Générale approuve le rapport d'activité sur l'exercice 2020.
  - Cette délibération, mise aux voix, est **adoptée**.
- **Résolution n°2** : l'Assemblée Générale, après avoir entendu le rapport financier du trésorier et le rapport du Commissaire aux Comptes sur l'exercice 2020 approuve lesdits rapports. Le résultat de l'exercice soit 5.794,58€, est porté au report à nouveau. Ce dernier passera ainsi d'un solde créditeur de 18.992,86€ à un solde créditeur de 26.720,35€ après affectation du résultat. L'Assemblée Générale donne quitus au Comité de Direction de sa gestion pour l'exercice 2020.
  - Cette délibération, mise aux voix, est **adoptée**.
- **Résolution n°3** : l'Assemblée Générale, après avoir entendu le rapport du Trésorier sur le projet de budget pour l'exercice 2021, approuve ledit budget. Elle ratifie le montant des cotisations annuelles.
  - Cette délibération, mise aux voix, est **adoptée**.

- **Résolution n°4** : l'Assemblée Générale décide la création du « Cercle économique ».
  - Cette délibération, mise aux voix, est **adoptée**.
- **Résolution n°5** : il est procédé au renouvellement d'1/3 des membres du Comité de Direction.
  - Cette délibération, mise aux voix, est **adoptée**.

**Franck GRIMONPREZ, Président fondateur de l'entreprise de logistique LOG's, est nommé Président du Cercle économique nouvellement créé.** Il exprime sa satisfaction quant à la création de ce cercle qui donnera la parole aux acteurs économiques et constituera un nouveau vecteur de sensibilisation des parties prenantes économiques au transport fluvial. Le cercle sera à l'écoute des attentes des chargeurs mais aux des territoires, afin de maximiser les retombées économiques en termes de création d'emplois. L'élargissement de la zone géographique d'intervention de l'association à l'axe Seine Escaut lui semble tout à fait pertinente. Il faut, selon lui, raisonner à l'international et dans une logique d'interconnexion avec les autres modes. Transport multimodal, logistique du dernier kilomètre, e-commerce... sont autant de sujets d'actualité, stratégiques pour la liaison Seine-Escaut, et identifiées comme prioritaires par le gouvernement.

### **c) Projets de l'association**

3 projets sont présentés dans le cadre des activités de l'association :

- Réalisation d'un SIG collaboratif ;
- Evaluation des contributions environnementales du canal ;
- Lettre ouverte dans la presse.

Il est également prévu de mener une campagne de prospection auprès des adhérents potentiels de l'Alliance.

<b>Intervention au nom de l'intergroupe parlementaire</b>
---

**Carole BUREAU BONNARD, députée de l'Oise, Présidente de l'intergroupe parlementaire Seine-Nord-Europe / Seine-Escaut, Présidente du groupe d'études « Voies navigables et transport multimodaux – canaux » à l'Assemblée nationale, Conseillère municipale de Noyon, Conseillère communautaire du Pays Noyonnais**

Mme la Députée rappelle que l'intergroupe parlementaire a vocation à veiller au bon déroulement du projet, notamment que les engagements budgétaires seront cohérents avec les travaux et qu'ils seront honorés.

Elle souligne que le travail de terrain est maintenant très visible par les acteurs locaux, en particulier par les habitants. Un fort intérêt pour les réunions de concertation est observé. Il y a de réels besoins de se projeter, de voir des cartes...

Un intérêt particulier est également porté sur le sujet de l'emploi et sur la partie économique. Les partenariats créés ou en cours de création sont importants pour l'avenir et les entreprises doivent être impliquées en amont des projets. Le projet MAGEO est un sujet sur lequel elle fait preuve d'une vigilance toute particulière.

**Laurent DEGROOTE, Président du CESER des Hauts-de-France**, souligne que les acteurs concernés se trouvent dans un périmètre bien plus large que le simple tracé du canal. Il rappelle combien le rôle de la Région Hauts-de-France a été majeur pour faire avancer le projet Seine-Nord Europe. Les Régions doivent être impliquées et avoir la parole dans le projet. Suggestion est faite d'associer les CESER des autres régions pour avoir une démarche d'ensemble, et se situer dans la droite ligne du rapport de novembre 2017 sur le projet Seine-Nord Europe cosignés par les CESER des régions Hauts-de-France, Ile-de-France et Normandie.

## Réunion du Cercle économique

### Interventions d'ouverture

**Thierry GUIMBAUD, Directeur Général, VNF**

**Jérôme DEZOBRY, Président du Directoire, Société du Canal Seine-Nord Europe**

**Jérôme DEZOBRY** marque sa satisfaction avec la création de ce Cercle économique car il est important de communiquer dès maintenant auprès des entreprises et des partenaires financiers pour anticiper les investissements à réaliser. La politique d'achat de la SCSNE repose sur trois grands principes : transparence, partenariat et développement durable. Il souligne les efforts réalisés, par exemple sur la politique d'avance, pour soutenir les PME et TPE qui souhaiteraient se porter candidate au chantier. La politique de clauses d'insertion est une réussite. Les efforts réalisés sur la thématique du recrutement sont importants, avec la présence dans les salons de l'emploi, auprès de Pôle emploi et sur les réseaux (avec la réalisation d'une vidéo), pour aider entreprises et candidats à se positionner.

- [Politique d'achat SCSNE](#) ;
- [Plaquette démarche Grand Chantier](#).

**Thierry GUIMBAUD** rebondit sur le sujet de l'emploi : le chantier engendrera 6000 ETP directs et 7000 indirects dans les 10 ans, hors période d'exploitation et de maintenance. Il souligne également la dynamique que le projet engendrera dans le domaine de la logistique. Il estime très pertinent l'élargissement du champ d'action de l'association à l'ensemble de la liaison Seine-Escaut car la zone stratégique s'étend du Havre à l'Escaut.

### **Comment préparer l'après chantier ?**

**Jérôme DEZOBRY** : Les entreprises n'ont pas encore le réflexe de se tourner vers le fluvial. Il s'agit de les accompagner pour qu'elles prennent ce tournant. Dans la stratégie des entreprises, on s'aperçoit que le volet « développement durable / RSE » devient très important, au regard notamment des attentes des citoyens, le fluvial peut être une composante de cette stratégie d'écoresponsabilité du point de vue de la logistique de l'entreprise.

**Thierry GUIMBAUD** : une nouvelle tendance sur le fluvial émerge depuis 2/3 ans. Les avantages du fluvial sur le plan environnemental sont mieux pris en compte. VNF anticipe une croissance de 50 % de fret sur son réseau d'ici 2028. A charge à VNF d'accompagner les agences de développement et les chargeurs notamment via les comités usagers... Les efforts de communication sont à poursuivre. Le tourisme représente également un axe majeur d'intérêt pour l'économie locale.



**Frédéric AVIERINOS.** Il n'est pas aisé d'anticiper le potentiel sur le tourisme fluvial, les circuits de promenades... Il est nécessaire de mener de réelles études de faisabilité sur les territoires en associant davantage les entreprises.

**Jérôme DEZOBRY :** Ce travail doit être fait sur les territoires. La SCSNE a notamment organisé une réunion avec les acteurs du tourisme à Péronne pour la mise en œuvre des circuits touristiques. Une bonne intégration de ces projets touristiques au sein des territoires est cruciale. Les SIG et informations seront mis à jour sur le site internet.

**Pascal ROTTIERS.** Le transport fluvial fonctionne bien, mais des problématiques existent pour amener les chargeurs au transport fluvial. Il faut limiter les coûts de transfert de charge.

**Nicolas BOUR, NORIAP.** Les acteurs économiques ont besoin de sûreté sur les projets et les calendriers avant d'investir. Le travail avec les autres acteurs de la supply chain et le mode routier est primordial. Il y a un réel besoin de mutualisation pour faire baisser les coûts et l'Alliance peut avoir un rôle fédérateur sur cette question. Pour Nicolas Bour, la logique des CPIER (inter-Région) devrait prévaloir sur les CPER (qui concerne une seule Région).

**Jérôme DEZOBRY :** Les projets de plateformes prennent corps et les stratégies fluviales se développent au sein des ports maritimes. Il y a 3 dimensions pour les ports intérieurs : les projets privés avec lesquels la SCSNE discute, les projets de plates-formes multimodales portés par la Région Hauts-de-France, et les quais de travaux (déjà raccordés à des routes ou au réseau ferré) qui peuvent ensuite être réutilisés par les acteurs économiques. Des friches industrielles intéressantes ont été identifiées bord de canal. Elles sont souvent déjà raccordées au ferroviaire. Le projet de port de Péronne a d'ailleurs été relocalisé afin de prendre place sur une friche industrielle. Utiliser ces friches permet de redynamiser d'anciennes zones industrielles et d'économiser du foncier agricole.

**Thierry GUIMBAUD :** Le sujet portuaire est essentiel pour développer le mode fluvial. Une alliance fer-fluve existe déjà. Il faut aligner les intérêts des modes massifiés. A la fin du mois d'octobre, une autre alliance sera scellée entre VNF et HAROPA. Enfin, au sujet de la liaison Seine-Escaut, le Président de VNF évoque la possibilité de créer un Comité des usagers Seine-Escaut.

**André SALOMÉ, Président de la Communauté de communes du pays Neslois.** Il rappelle que le projet de plateforme multimodale de Nesles a fait l'objet de nombreuses discussions et qu'il n'a pas été toujours facile d'obtenir un accord, notamment sur les capacités d'extension de la plateforme. Il se demande d'ailleurs si 4 plateformes multimodales adossées à Seine-Nord Europe seront suffisantes.

**Franck GRIMONPREZ** remercie les représentants de VNF et de la SCSNE pour leur volonté affichée de renforcer le dialogue avec les acteurs économiques, et les responsables de l'Alliance Seine-Escaut pour cette nomination en tant que Président du Cercle économique.

En conclusion, **Jean-François DALAISE** estime qu'au regard des interventions de ce jour, il n'y a plus de doutes à avoir sur la pertinence de la création de ce Cercle économique. Ce nouveau dispositif va accompagner la transition souhaitée par l'association entre une action très tournée vers l'institutionnel et une action tournée vers les acteurs économiques. Il souscrit complètement à l'idée de la création d'un Comité des usagers Seine-Escaut, et propose que l'Alliance Seine-Escaut en soit l'une des parties prenantes. Enfin, pour ce qui concerne le ferroviaire, il faut effectivement raisonner en synergie et ne pas avoir peur du dialogue et de la coopération. Il remercie les intervenants de ce jour et les participants pour leur présence à cette AG et à la première réunion du Cercle économique.



**Site Internet de l'Alliance :** <https://alliance-seine-escaut.org/>

Mail : [contact@alliance-seine-escaut.org](mailto:contact@alliance-seine-escaut.org)

Tel : [01 42 60 36 13](tel:0142603613)

Siège social : Hôtel de ville de Compiègne

Siège administratif / courrier : 8, rue Saint Florentin 75001 Paris