

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2022 ET CONFÉRENCE DES PARTIES

MARDI 8 MARS 2022

Le Bistrot – Les Bateaux Parisiens – Port de la Bourdonnais

Assemblée générale

Jean-François DALAISE, Vice-Président et Secrétaire Général de l'Alliance Seine-Escout, a présenté les points suivants :

- Rapport moral de l'association ;
- Rapport financier de l'association ;
- Résolutions de l'Assemblée générale ordinaire ;
- Délibération du Conseil d'Administration.

Le détail des éléments présentés est disponible dans le rapport moral et ses annexes, transmis aux adhérents de l'Alliance.

Le résultat des votes des résolutions de l'Assemblée générale est le suivant :

Résolution n° 1 – Approbation du rapport d'activité sur l'année 2021.

Cette délibération, mise aux voix, est **adoptée**.

Résolution n°2 – Approbation du rapport financier et du rapport du commissaire aux comptes sur l'exercice 2021.

Cette délibération, mise aux voix, est **adoptée**.

Résolution n°3 – Approbation du budget et montant des cotisations annuelles.

Cette délibération, mise aux voix, est **adoptée**.

Résolution n°5 – Renouvellement du tiers des membres du Comité de Direction.

Cette délibération, mise aux voix, est **adoptée**.

Le résultat des votes des résolutions du Conseil d'Administration est le suivant :

Résolution n°1 – Adhésion des nouveaux membres

Cette délibération, mise aux voix, est **adoptée**.

Résolution n°2 – Election du bureau de l'Association

Cette délibération, mise aux voix, est **adoptée**.

En conclusion de l'Assemblée Générale, **JF DALAISE** rappelle que l'Alliance reste mobilisée pour assurer le dialogue avec les acteurs politiques et économiques. Elle demeure vigilante pour éviter les glissements de calendrier, pour encourager des prises de décision rapides concernant l'emprunt de bouclage et pour mobiliser l'ensemble des parties prenantes attachées au fluvial.

Il remercie également les Bateaux Parisiens pour leur accueil, et a une pensée pour Pierre Bellon, fondateur de Sodexo – propriétaire des Bateaux Parisiens –, décédé en janvier 2022.

Conférence des parties

Animation par Yann Josse, senior manager EcoAct, et Cyril Toutain, dirigeant d'Originis

Jean-François DALAISE, Vice-Président et Secrétaire Général de l'Alliance Seine-Escout, introduit la conférence des parties, et laisse la parole à Franck GRIMONPREZ, Président de Log's et Président du Cercle Economique de l'Alliance Seine-Escout, qui souhaitait interpeller les représentants de la Société du canal Seine-Nord Europe et de HAROPA Ports.

Franck GRIMONPREZ, Président de Log's et Président du Cercle Economique de l'Alliance Seine-Escout.

Franck GRIMONPREZ a rappelé toute l'importance des projets Seine-Nord Europe et Seine-Escout, structurants pour la Région Hauts-de-France, la France et l'Europe. Il souligne l'importance de l'écoute des différents usagers, notamment économiques, de cette future infrastructure, et la nécessité de se projeter en 2028 ou 2030, date de mise en service du canal Seine-Nord Europe qui reste à confirmer.

Les organisations professionnelles restent attentives à l'avancée du projet, et expriment des attentes sur le foncier, l'organisation des ports intérieurs et leur raccordement au transport ferroviaire, car la multimodalité demeure un enjeu clé pour leur compétitivité.

Franck Grimonprez rappelle qu'au sein du Cercle Economique, on retrouve des entreprises de poids, qui donnent leur plein soutien au projet. Ces entreprises se posent des questions pratiques sur la maintenance des ouvrages d'art, la réalisation des bords à quai, le devenir du canal du Nord ou encore le statut juridique des futurs ports intérieurs.

Si le Président du Cercle économique salue la création de Norlink Ports, il s'interroge sur les capacités de coopération entre Norlink Ports et HAROPA Ports.

En conclusion, F GRIMONPREZ rappelle que « seul on va plus vite, mais ensemble on va plus loin ». La coopération de l'ensemble des acteurs sera nécessaire pour faire de ce projet un atout majeur pour le développement économique de la région.

PARTIE 1 : où on en est aujourd'hui, quels chantiers prévus pour demain et avec quel calendrier ?

- Point sur les avancées récentes sur le projet Seine-Nord Europe

Jérôme DEZOBRY, Président du Directoire de la Société du canal Seine-Nord Europe rappelle tout d'abord que la réalisation d'un canal constitue une aventure extraordinaire, un défi hors norme. La société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est en place et ne cesse de recruter.

Puis en réponse aux interrogations de Franck GRIMONPREZ, il précise que, sur la question de la gestion des ouvrages, la SCSNE est en charge de la construction du canal SNE mais que c'est VNF qui exploitera la partie du réseau Seine-Escaut en France, dont le canal Seine-Nord Europe. Il souligne à cette occasion que l'investissement de VNF a pris une ampleur inédite, avec 345 millions d'euros de budget prévus en 2022 pour fiabiliser et développer le transport fluvial.

En ce qui concerne le canal Seine-Nord Europe, des acquis importants ont eu lieu en 2021, avec notamment la signature de l'arrêté d'autorisation environnementale sur le premier secteur. Il s'agit d'une zone de biodiversité importante, ce qui implique la mise en œuvre d'importantes mesures compensatoires du point de vue environnemental. Il y a eu une période difficile liée aux inondations, un temps nécessaire pour identifier les espèces protégées et invasives... Mais cela avance sur le terrain. Il souligne également que des études sont en cours sur les raccordements ferroviaires des futurs ports intérieurs.

Diffusion d'une vidéo sur la maquette 3D de l'Ecluse de Noyons.

- Point sur l'instruction administrative du projet

Sur les 3 autres secteurs, Jérôme DEZOBRY souligne qu'il est important de prendre du temps pour mener les études d'impact dans les règles. La Société du canal Seine-Nord Europe bénéficie du soutien précieux de l'administration, et notamment du préfet de Région, pour faire avancer le dossier dans les temps. L'Europe représente également un soutien important. La crise sanitaire a induit des retards, entre 6 mois et un an. Certaines réunions de concertation ont pu être organisées en visio-conférence, mais certains processus ont pris du retard.

Le projet a par ailleurs été mis à l'honneur lors [du dernier colloque de l'AFIT \(Agence de Financement des Infrastructures de Transport\) France.](#), consacré à la décarbonation des mobilités.

- Point sur les chantiers lancés et prochainement envisagés sur l'axe Seine, maillon stratégique de Seine-Escaut

Antoine BERBAIN, Directeur général délégué de HAROPA PORT PARIS, rappelle que le transport fluvial est au cœur du projet stratégique de l'établissement réunissant les ports du Havre, Rouen et Paris, soumis à la validation du conseil de surveillance. La capacité à accueillir des volumes plus importants de marchandises, notamment sur le port du Havre, est avérée, mais le report sur le fluvial pour ce qui concerne la desserte terrestre des territoires demeure trop faible et doit être un axe prioritaire de développement. Le fluvial est bien utilisé pour le transport de céréales, en articulation avec le port de Rouen qui concentre 50% des exportations de céréales françaises. De fortes perspectives de croissance sont associées à la mise à grand gabarit du réseau Seine-Escaut, avec une complémentarité à construire avec le transport ferroviaire. Le BTP bénéficie également des capacités du transport fluvial, comme le montre actuellement le chantier du Grand Paris.

Plusieurs transformations majeures sont en cours. Le transporteur CMA-CGM s'est notamment engagé à supprimer les surcoûts de manutention pour le transport fluvial dans les terminaux portuaires du Havre et de Fos-Marseille, afin de faciliter le report modal vers la voie d'eau. Cela constituera un véritable gain de compétitivité par rapport au routier et répond à une revendication historique de la filière fluviale française.

- Point sur les aménagements portuaires au sein de HAROPA PORT

Les aménagements de Port 2000 sont en cours de finalisation sur les postes 11 et 12. Le projet de chatière fluviale, soumis à validation du conseil de surveillance, dispose désormais d'un plan de financement. Le dossier de demande d'autorisation a été déposé et déclaré recevable. Une enquête publique commencera prochainement, avec une ambition de démarrer le chantier en 2023.

Jérôme DEZOBRY rappelle que le développement des ports fait partie de la décision d'exécution de la Commission européenne sur le projet Seine-Escaut. L'Europe regarde le projet avec une vue globale d'accompagnement du développement de la façade maritime, qui est devenue la porte d'entrée de l'Europe suite au Brexit.

Quel devenir pour le canal du Nord ?

J DEZOBRY : Sur le canal du Nord, une concertation est en cours avec les collectivités territoriales pour statuer sur son avenir. Sur certaines sections, il sera remblayé. D'anciennes rivières sont également restaurées. D'autres sections du canal seront réutilisées pour le transport fluvial.

Concernant les plateformes multimodales, que sait-on aujourd'hui de leur futur statut juridique, de leur raccordement au ferroviaire ?

J DEZOBRY : on ne parle plus de plateformes, mais de ports intérieurs. En ce moment, nous connaissons une phase d'études et de concertation. La SCNSE construit les quais et prépare le terrassement des terrains pour ces futurs ports intérieurs. Des modalités spécifiques pour le foncier ont été ajoutées dans le cadre de la LOM : en tant qu'établissement public régional, la société du canal peut acquérir le foncier et pourra le rétrocéder par la suite. A Nesle, les équipes s'activent pour faire passer les réseaux de canalisation, le raccordement ferroviaire, les routes, tandis qu'à Péronne, un ouvrage est en cours de réalisation pour préparer un futur raccordement ferroviaire.

2EME PARTIE : Du politique et de l'institutionnel aux acteurs économiques

Philippe MARINI, Président de l'Alliance Seine-Escaut et Maire de Compiègne, souligne combien le passage à une phase de réalisation concrète des travaux a changé la perception à l'égard du canal Seine-Nord Europe au sein des territoires concernés.

Philippe HOURDAIN, Président de la CCI des Hauts-de-France, rappelle que la CCI régionale a fait partie des premiers militants en faveur du canal Seine-Nord Europe qui aura un effet structurant très fort pour la région, non seulement en termes d'infrastructures de transport, mais aussi d'unité. La création de Norlink Ports a engendré un électrochoc pour rassembler les acteurs.

Il existe aujourd'hui une volonté partagée de créer un hub logistique en suscitant des initiatives logistiques associant fluvial et ferroviaire et en concertation avec les chargeurs. L'objectif est de renforcer le catalogue des prestations pour les clients, d'être ouvert sur l'extérieur et d'être de plus en plus opérationnel. Il y a aujourd'hui une réelle maturité sur ces enjeux que l'on peut constater lors des réunions notamment pour trouver des stratégies communes. Le Canal Seine-Nord Europe a changé la manière de penser selon Philippe Hourdain.

En ce qui concerne les délais de réalisation, le Président de la CCI des Hauts-de-France espère qu'ils seront tenus. C'est une question de confiance et de visibilité pour les parties prenantes.

Philippe Hourdain souligne que la CCI régionale a également un rôle à jouer pour accompagner les entreprises qui souhaitent travailler pour le canal, notamment via la plateforme CCI Business.

Didier LEANDRI, Président d'Entreprises Fluviales de France, se félicite tout d'abord des bonnes nouvelles enregistrées par le transport fluvial depuis une dizaine de mois... et évoquées ici comme l'avancée du projet de chatière fluviale à Port 2000 ou la suppression des surcoûts liés à la manutention fluviale dans les ports maritimes.

Il rappelle que dans le schéma d'approvisionnement des matériaux de la SCSNE, une des mesures phares est le recours aux modes massifiés (fluvial et ferroviaire). La politique de la SCSNE est une politique bas-carbone, déclinée dans les travaux et les marchés de travaux, avec l'émergence de solutions complémentaires au routier, que ce soit pour l'évacuation des déblais ou le transport des matériaux de construction.

Selon l'étude Abington-Setec commandée par VNF, la fluvialisation du chantier du canal SNE pourrait générer un potentiel trafic de près de 9 millions de tonnes sur 5 ans, qui concerne essentiellement l'évacuation des déblais. Il y a une recherche de mutualisation avec d'autres chantiers existants. Ainsi, des synergies pourraient être possibles entre le chantier MAGEO et celui des secteurs 2, 3 et 4 du canal SNE.

Didier Leandri estime qu'il n'y a pas d'inquiétude à avoir pour la question de la flotte. La profession sera prête à présenter assez de bateaux et d'équipages pour répondre aux besoins. Il s'agira de profiter de ces opportunités pour réorganiser la filière du fluvial, avec de la formation professionnelle, de la construction navale, et une réflexion autour du transport fluvial tel qu'il est conçu aujourd'hui.

Il invite les acteurs ici présents à lancer une organisation autour du « canal et batellerie », pour travailler au nouveau modèle de transport fluvial dans le contexte du canal Seine-Escout.

André SALOMÉ, Vice-Président de la Communauté de communes de l'Est de la Somme, souligne qu'une forte mobilisation existe historiquement autour de la réalisation du port intérieur de Nesle, car le territoire a une tradition ancrée autour de l'agroalimentaire et du fluvial. Il existe à Nesle une variété d'activités qui pourraient bénéficier du transport fluvial avec des industries de transformation du blé, de la production de mélasse de betterave, de la cogénération, des caramels, de la farine d'insecte... Le futur port intérieur de Nesle compterait environ 90 hectares. En complément de ce futur port intérieur dédié aux produits manufacturés, il y a aussi un projet de port privé à Languevoisin qui serait spécialisé dans les céréales et les pondéreux.

En ce qui concerne le statut juridique de ces futurs ports intérieurs adossés au canal Seine-Nord Europe, plusieurs formes juridiques sont possibles. A ce stade, il est envisagé un syndicat mixte pour gérer les 4 plateformes et une SEMOP pour chaque port intérieur. Cela reste à confirmer.

Jérôme DEZOBRY rappelle qu'il existe une bande de 500 m autour du canal, qui sert à positionner les infrastructures en fonction des études publiques, c'est la liberté d'évolution du projet. Cette bande ne sert pour l'instant qu'aux projets déclarés d'utilité publique, c'est-à-dire le canal et les quatre ports intérieurs prévus. Elle sera ensuite restituée, sauf la servitude d'utilité publique pour les chemins de service. Il y aura une nouvelle consultation publique pour statuer sur son devenir.

- Témoignage d'un acteur engagé : au-delà de l'intérêt professionnel, un engagement personnel et sociétal

Sylvain GOLLIN, Directeur Général de Tractebel, entreprise d'ingénierie franco-belge de 5000 personnes adhérente au Cercle économique de l'Alliance, juge que le rôle du Cercle doit être de faire entendre la voix des chefs d'entreprise, avec en perspective : un développement économique équilibré pour l'ensemble du territoire. Il estime que peu de territoires disposent d'un projet aussi structurant que Seine-Nord Europe / Seine-Escout. Il y a là une vraie opportunité de contribuer à une mutation profonde du territoire, avec un projet structurant et bas-carbone pour la décennie qui arrive.

Message vidéo de Carole BUREAU-BONNARD, Députée de l'Oise, Présidente du Groupe d'études « Voies navigables, transports multimodaux, canaux », de l'Assemblée nationale

Carole BUREAU-BONNARD rappelle qu'il existe aujourd'hui un consensus autour du projet et une nécessité de fédérer les acteurs et d'accompagner le développement des activités économiques qui y sont liées. A l'occasion de cette mandature, un plan de financement a pu être bouclé entre l'Etat, les collectivités territoriales et l'Europe. Il s'agit selon elle aujourd'hui de travailler à l'implantation d'entreprises bord à canal dans les Hauts-de-France.

Thierry MARCHAND, secrétaire administratif du groupe d'étude « Voies navigables, transports multimodaux, canaux », de l'Assemblée nationale, souligne que les Députés de ce groupe d'études sont des militants du canal, y compris dans ses dimensions patrimoniales et environnementales. Il invite les acteurs du projet à ne pas hésiter à faire remonter leurs préoccupations auprès des membres de ce groupe d'étude.

En conclusion, **Philippe MARINI, Maire de Compiègne et Président de l'Alliance Seine-Escout,** remercie l'ensemble des participants et fait le vœu que la réalisation de ce canal Seine-Nord Europe soit exemplaire au niveau international.

Contacts

Adhésion et fonctionnement de l'association : Jean-François Dalaise, Vice-Président - Secrétaire général

Secrétariat de l'association : Carine Spander

Contact : contact@alliance-seine-escout.org

Plus d'informations sur <https://alliance-seine-escout.org/>

A propos de l'Alliance Seine-Escout

L'Alliance Seine-Escout regroupe des collectivités territoriales, des organismes socioprofessionnels, des chambres consulaires et des personnalités mobilisées autour de la réalisation de la liaison fluviale européenne Seine-Escout.

Ce grand projet européen, qui fait l'objet d'une décision d'exécution de la Commission européenne du 27 juin 2019, a pour objet de contribuer à la décarbonation du transport de marchandises au sein de l'Union européenne et de favoriser le transport de marchandises par voies navigables, via la création d'un réseau fluvial continu à grand gabarit, efficace et cohérent de grande capacité, reliant les nombreux ports maritimes et intérieurs de cette vaste région transfrontalière européenne. A l'achèvement de Seine-Escout, le bassin de la Seine sera directement relié par une voie navigable intérieure continue à grand gabarit au bassin de l'Escaut dans le nord de la France, en Belgique et aux Pays-Bas, ainsi qu'à d'autres grands bassins fluviaux tels que le Rhin et la Meuse.

L'Alliance Seine-Escout, nouvelle dénomination adoptée en 2021 de l'Association Seine-Nord Europe créée en 2003, est présidée par Philippe MARINI, Maire de Compiègne.