

# Contribution des C@CI au livre blanc de l'Association Seine-Nord Europe

*Bureau du 27 novembre 2008*

Les C@CI du Nord – Pas de Calais souhaitent exprimer leur satisfaction de se voir associées aux réflexions concernant le projet Seine-Nord Europe. Elles reconnaissent l'esprit de partenariat et d'écoute vis-à-vis des territoires concernés par ce projet.

Le réseau consulaire du Nord - Pas de Calais s'est déjà prononcé en faveur de la construction du canal, lors de la consultation relative à l'Avant projet de Canal Seine-Nord Europe, en février 2006. Cet avis indiquait la nécessité, pour le Nord - Pas de Calais, d'afficher une ambition réelle pour le transport fluvial, face aux défis posés par l'explosion des transports de marchandises. Nous en avons les atouts :

- Un grand port : le développement de Dunkerque et celui de la voie d'eau sont liés et s'alimenteront mutuellement,
- D'importants chargeurs qui utilisent déjà la voie d'eau et d'autres qui pourraient l'utiliser. Il existe un potentiel important démontré dans les études (matériaux, automobile, grande distribution...),
- Un savoir faire, tant dans la gestion des plates-formes portuaires que dans l'offre de prestations,
- Une implication forte et reconnue des CCI dans le développement de la voie d'eau, autant pour l'aménagement que pour la gestion de ports fluviaux. Le réseau consulaire souhaite d'ailleurs s'impliquer en faveur du développement économique généré par le projet Seine-Nord Europe.

## **/ Seine-Nord Europe, une opportunité de développement du trafic fluvial**

Les C@CI du Nord – Pas de Calais tiennent à rappeler l'importance de la voie d'eau dans le développement futur de la région. Devant les saturations actuelles et futures des grands axes routiers régionaux, la diversité des modes de transport s'impose. Le Canal Seine-Nord Europe représente une opportunité supplémentaire de développement du trafic fluvial, en reliant le Bassin Parisien au Nord de l'Europe, via le Nord - Pas de Calais et la Picardie.

Actuellement, les voies d'eau existantes ne permettent qu'une faible exploitation de ce mode de transport (7 millions de tonnes par an) et ne contribuent que modestement au développement économique de la région. La mise à disposition d'une voie d'eau à grand gabarit ne peut donc que dynamiser l'ensemble de nos activités et contribuer notamment à renforcer le port de Dunkerque dans sa dimension interrégionale.

## **/ Des projets d'aménagement au service de la voie d'eau : les plates-formes multimodales**

Le projet Seine-Nord Europe prévoit la construction de quatre plates-formes multimodales qui sont celles du Noyonnais, de Nesle, de Péronne et de Cambrai-Marquion.

Celles-ci conforteront notre positionnement en tant que hub régional et européen, ainsi que notre leadership français en matière d'attractivité d'entreprises et d'investissements étrangers. Elles garantiront une amélioration considérable de la logistique des entreprises qui est un des vecteurs de l'économie. Il est d'ailleurs important que les entreprises qui s'installent sur ces plates-formes saisissent l'opportunité du transport multimodal et utilisent réellement le mode fluvial.

A propos du développement des infrastructures liées aux plates-formes, les C@CI souhaitent que ne soit pas oublié l'axe Est-Ouest (Dunkerque-Valenciennes) et ne pas privilégier uniquement l'axe Nord-Sud (Anvers-Paris). La plate-forme de Marquion doit offrir une diversité d'offres comparable à celles de Douges, et non se limiter à un rôle secondaire. Son emplacement privilégié à l'intersection des deux axes fluviaux devrait encourager les collectivités locales à s'investir dans le projet et dans les zones d'activités autour de Marquion pour ne pas oublier cet axe Est-Ouest (Marquion-Béthune-Dunkerque et Marquion-Valenciennes-Belgique). Il est nécessaire également de réserver de vastes espaces de développement à proximité des canaux.

La plate-forme de Marquion doit être reconnue comme un point nodal important des chaînes logistiques de la région Nord - Pas de Calais, au cœur d'un réseau complet d'infrastructures de transport :

- Autoroutier, en réalisant l'échangeur complet A2-A26 afin que les liaisons Marquion-Paris puissent se réaliser dans les deux sens,
- Routier : en améliorant la qualité de la liaison RD 939 Cambrai-Marquion-Arras et, en particulier, en réalisant les contournements de Marquion, Haucourt et Vis-en-Artois. Ces réalisations permettront une bonne desserte de Marquion depuis l'Arrageois en évitant des nuisances très importantes pour ces villages, liées au transit de fret routier,
- Ferroviaire : en réalisant le barreau Cambrai-Marquion-Arras, à la fois pour le trafic fret et passagers,
- Fluvial et fluvio-maritime : en intégrant les ports intérieurs.

En associant la base aérienne de Cambrai, la plate-forme de Marquion pourrait jouer un rôle majeur de plate-forme quadrimodale de dimension européenne, si les études le confirmaient.

Il est important que les territoires puissent s'approprier la gouvernance de ces plates-formes pour maîtriser au mieux leur développement. Primordiale pour le développement équilibré des territoires, cette gouvernance doit mobiliser notamment les collectivités locales concernées, le réseau consulaire et l'ensemble des partenaires économiques.

En attendant la mise en service du canal Seine-Nord Europe, les C@CI insistent sur la nécessité de valoriser les sites existants et de travailler à leur coordination et leur complémentarité. La réflexion concerne non seulement le canal à grand gabarit, mais également l'ensemble du réseau fluvial, en intégrant les préoccupations des grands chargeurs. Le développement des activités liées à la voie d'eau est complémentaire au développement du port de Dunkerque.

## **/ Seine-Nord Europe, une opportunité de développement de la région Nord – Pas de Calais**

Les C@CI du Nord – Pas de Calais reconnaissent, en la voie d'eau, une réelle opportunité de développement économique régional.

Le chantier pourrait générer jusqu'à 10.000 emplois directs et indirects le long du canal (selon VNF).

Le transport fluvial offre aux entreprises la possibilité de réduire significativement les coûts de transport. Il contribue également à améliorer leur bilan énergétique et leur bilan carbone. C'est un enjeu économique déterminant pour les prochaines décennies qui s'inscrit dans la déclinaison des grands axes du « Grenelle de l'Environnement ».

Le transport fluvial offre également des opportunités d'implantations et de développement des activités à caractère industriel et agricole ainsi qu'une reconstitution de zones d'approvisionnement à une échelle territoriale plus élargie.

Le développement du trafic fluvial permettra également la création d'emplois dans la logistique, notamment par l'implantation de centres de distribution, interconnectés depuis et vers les ports de Dunkerque, de la Basse Seine et du Benelux. La réflexion sur l'accompagnement économique doit être à l'écoute de la demande : Qui peut utiliser la voie d'eau ? Où sont-ils localisés ? Quelles sont leurs attentes et comment y répondre ? Et quels investissements réaliser ?

L'offre logistique doit être structurée autour d'un maillage dense et complet d'infrastructures autoroutières, routières, ferroviaires et fluviales, en intégrant les ports intérieurs (intermodalité). Les lieux d'échanges de marchandises (ports maritimes, ports fluviaux, plateformes multimodales) pourront alors aisément s'organiser en réseaux cohérents.