

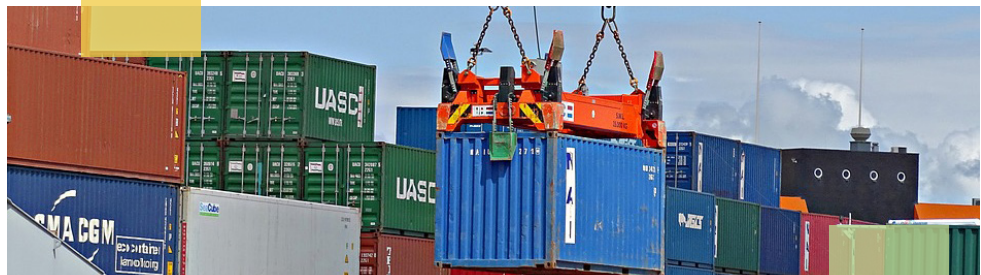
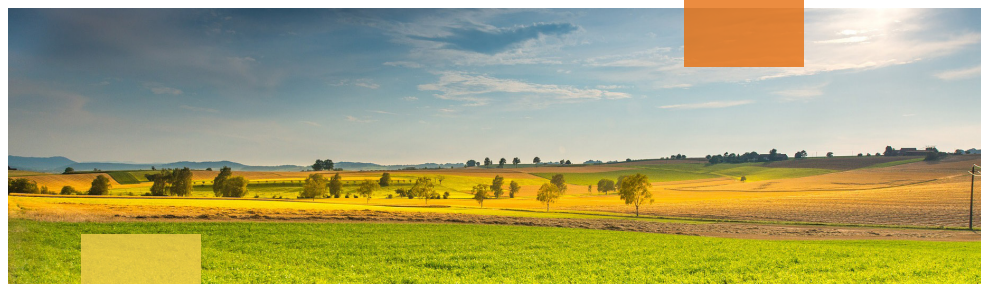


CESER

Hauts-de-France

Conseil Économique, Social et Environnemental Régional

RAPPORT-AVIS



CANAL SEINE-NORD EUROPE

Leviers de développement pour la région

Rapporteurs

Paul LHÔTE - Martine BOURDON

25 avril 2017

Eclairer l'avenir

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Hauts-de-France, réuni en Assemblée Plénière le mardi 25 avril 2017 à Lille, sous la présidence de M. Laurent DEGROOTE, Président,

Vu :

- la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,
- la loi la loi n° 86-16 du 16 janvier 1986 relative à l'organisation des régions,
- la loi n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République,
- la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,
- l'article 250 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (loi Grenelle 2),
- la loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral,
- la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République,

Vu le projet de Rapport-avis élaboré par le Groupe de travail 5.3 « Le Canal Seine-Nord Europe : Levier de développement pour la région » (Vice-président : Paul L'HOTE),

Après avoir entendu Martine BOURDON et Paul L'HOTE, Rapporteurs,

Après en avoir délibéré,

ADOpte le présent avis :

Votants : 151

Pour : 129

Contre : 2

Abstention : 20

Table des matières

Liste des Conseillers du groupe de travail 5.3	7
Liste des personnes auditionnées	9
Introduction	11
Préambule : La reconfiguration du projet suite au rapport Pauvros	13
Le Projet Canal Seine-Nord Europe	14
La société de projet	16
1. Le CSNE, créateur d'emplois ?	17
1.1. <i>La phase chantier, quel impact pour la région ?</i>	17
1.1.1. La démarche Grand Chantier	17
1.1.2. L'emploi pendant la phase de construction	18
1.1.3. Comment favoriser les emplois locaux ?	20
❖ Les pistes d'actions pour la thématique emploi local lors du chantier	22
1.2. <i>L'exploitation du canal, comment dynamiser le secteur fluvial ?</i>	23
1.2.1. Le fret fluvial en région	23
1.2.2. Les opportunités liées à l'exploitation du canal, vers la création de nouveaux flux et métiers ?	24
2. La formation professionnelle, enjeu essentiel !	27
❖ Les pistes d'actions pour la thématique formation	28
3. Le canal, dynamiseur économique et territorial ?	29
3.1. <i>L'aménagement des territoires</i>	29
3.2. <i>La multimodalité</i>	30
3.3. <i>Le tourisme</i>	31
❖ Les pistes d'actions pour la thématique aménagement du territoire	32
4. L'environnement et l'agriculture	33
❖ Les pistes d'actions pour la thématique environnement et agricole	35
5. Préconisations	36
6. Conclusion	38
Lexique	39
Déclaration des groupes	40

Liste des Conseillers du groupe de travail 5.3

Vice-président :

M. Paul L'HÔTE, 2ème collège, FO de Picardie

Premier Collège : ENTREPRISES ET ACTIVITÉS PROFESSIONNELLES NON SALARIÉES

Mme Martine BOURDON	<i>MEDEF du NPDC</i>
M. Christophe BUISSET	<i>Chambre régionale d'agriculture de Picardie</i>
Mme Dany DOUDOUX BERZIN	<i>Chambre de Commerce et d'Industrie de Picardie</i>
M. Sébastien HOREMANS	<i>Union Régionale CGPME de Picardie</i>
M. Jean-Luc MARCOTTE	<i>Chambre régionale des Métiers de l'Artisanat de Picardie</i>
Monsieur LORIS MONTCLAIR	<i>Fédération des Jeunes Chambres Economiques de Picardie</i>
Mme Ginette PLATRIER	<i>MEDEF de Picardie</i>
M. Henri-Luc PRIMONT	<i>Union professionnelle Artisanale Régionale du NPDC</i>
Mme Monique VANHILLE-SANQUER	<i>Union Nationale des Professions Libérales du NPDC</i>
M. Jacques VINCENT	<i>MEDEF de Picardie</i>

Deuxième Collège : SYNDICATS DE SALARIÉS

Mme Denise BOULINGUEZ	<i>FO de Picardie</i>
Mme Véronique DESCAMPS	<i>CGT de Picardie</i>
M. Henri HASSAN MOHAMED HASSAN	<i>CFDT du NPDC</i>
Mme Murielle MULOT	<i>CGT de Picardie</i>
M. Bruno VASSEUR	<i>CGT du NPDC</i>

Troisième collège : VIE COLLECTIVE

M. Robert GUERLIN	<i>Fédération régionale de générations mouvement les aînés ruraux de Picardie</i>
M. Guy LACHEREZ	<i>Fédérations départementales de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme pour la pêche et la protection aquatique et la fédération régionale de chasse</i>
Mme Sylvie LEFEBVRE	<i>Mutualité Sociale Agricole de Picardie</i>

Liste des personnes auditionnées

- **M. André SALOMÉ**, Président de la Communauté de Communes du Pays Neslois
- **M. Cyril TOUTAIN**, chargé de communication de la Communauté de Communes du Pays Neslois
- **M. Stéphane DEMIILLY**, Député-maire d'Albert et Président de la Communauté de Communes du Pays du Coquelicot
- **M. Nicolas BOUR**, Responsable des liaisons européennes et de l'innovation chez Voies Navigables de France (VNF)
- **Mme Catherine JACQUARD**, Directrice adjointe chez VNF
- **M. Jacques PETIT**, Maire de Marquion et vice-Président de la commission thématique relative aux transports du Conseil régional
- **M. Hervé GUIDOUX**, responsable de l'agence Pôle Emploi de Noyon
- **M. Stéphane FORTRYE**, représentant le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF)
- **M. Christophe LEPERCQ**, Président régional du bassin Nord Pas de Calais, Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale
- **M. Stanislas BARTHELEMY**, Maire de Longueil Sainte-Marie et Vice-Président du Syndicat Mixte du port fluvial de Longueil Sainte-Marie
- **M. Christian DECOCQ**, Délégué Général du Groupement d'Entreprises Régionales d'Intérêt Fluvial (GERIF)
- **M. Alain SUR**, Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTP)
- **M. Nicolas GAUBERT**, Service Europe à la Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP)
- **Mme Charlotte DESCOMBRE**, Fédération Régionale des Travaux Publics
- **M. Nicolas DELECOURT**, Fédération Régionale des Travaux Publics

Le groupe de travail tient à remercier l'ensemble des personnes auditionnées pour leur disponibilité et les précieux éléments dont ils ont fait part dans le cadre des travaux sur le Canal Seine-Nord Europe.

Introduction

Le Canal Seine-Nord Europe est un projet français d'envergure européenne avec pour principal intérêt, l'ouverture d'une liaison grand gabarit entre la Seine et l'Escaut. Le Nord de la France est considéré comme le carrefour routier de l'Europe, c'est une zone de passage obligatoire pour le transport de fret à destination des pays du Nord et du Sud de l'Europe. Avec le CSNE, le Nord de la France va renforcer sa position stratégique sur l'Europe grâce aux liaisons routières, fluviales et ferrées.

Les études réalisées par VNF et la mission de reconfiguration projettent que la réalisation du canal permettra la création de 8 000 à 10 000 emplois directs et indirects par an sur une période de 8 ans. Il est vital pour les zones géographiques concernées que les acteurs économiques locaux (CCI, CCIR, branches professionnelles, Pôle Emploi, entreprises du BTP, collectivités territoriales, SNCF, VNF, etc.) s'investissent sur les potentialités offertes par la construction du canal. Selon les estimations proposées au travers des différentes études économiques, à l'horizon 2050, ce seront 45 000 emplois créés sur la seule perspective d'un doublement du trafic global.

Pour la région Hauts-de-France, le CSNE est un projet majeur dont le chantier et l'exploitation doivent être porteurs d'emplois locaux et de dynamisme territorial. Toutefois, la création d'emplois pour la région dépendra en partie de la carte de formation proposée par le Conseil régional. Le chantier du CSNE va nécessiter de la main-d'œuvre issue de nombreuses branches professionnelles (Travaux publics, bâtiment, industrie métallurgique, etc.) qu'il faudra fournir en personnels formés et qualifiés.

Concomitamment à la mise en eau du canal, les plateformes multimodales devront être vectrices d'attractivités pour les territoires à conditions qu'elles soient dimensionnées et développées en fonction de leurs atouts. Elles joueront un rôle important dans le développement de l'intermodalité en région et combleront, en partie, via l'utilisation de la voie, l'augmentation du trafic routier sur les grands axes régionaux.

Enfin, le Canal doit devenir un outil de logistique incontournable pour les secteurs agro-alimentaires, industriels, commerciaux, etc. Avec le soutien des acteurs publics et privés, le CSNE doit être source d'une réindustrialisation des territoires et des hinterlands grâce au développement des plateformes et des activités connexes.

Le CESER, dans le présent rapport, a choisi d'informer, de manière synthétique, 4 thématiques qui lui semblent primordiales dans l'élaboration du CSNE : l'emploi, la formation, l'aménagement du territoire et l'environnement et l'agriculture. Pour chaque thématique, le CESER a défini des axes de réflexions à destination de l'ensemble des acteurs du projet, qu'ils soient économiques, institutionnels, ou autres, afin de faire du projet Canal Seine-Nord Europe un levier de développement économique pour la Région des Hauts-de-France.

Préambule : La reconfiguration du projet suite au rapport Pauvros¹

Suite à l'abandon du Partenariat Public Privé (PPP), l'Etat a confié au Député du Nord Rémi Pauvros, la reconfiguration du projet, en lien avec le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. Dès le démarrage de la mission, le Député a voulu élargir le projet en intégrant des réflexions sur la compétitivité des ports et des territoires.

La mission réduit en priorité le coût du projet grâce à la réutilisation du canal du Nord sur 10 km, il supprime également une écluse, abaisse le bief de partage de 17 mètres et réduit de moitié la plus haute initialement prévue de 25 mètres. Enfin, le développement des plateformes multimodales est dorénavant confié aux collectivités territoriales (Régions, Départements, EPCI). Ces actions vont permettre la baisse du coût du projet sans remettre en cause techniquement le rôle et l'utilisation du Canal. Son gabarit restera identique et pourra accueillir des barges de 185 mètres de long pour 11,5 mètres de large avec une capacité de 4 400 tonnes.

La deuxième priorité est l'augmentation du financement européen. Initialement à hauteur de 6,22 % (330 M€), le CSNE va entrer dans le cadre du nouveau Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE) et devient éligible (déclaration de Tallinn) à un financement européen de 40 % des coûts de construction et 50 % du coût des études.

Dans la continuité de recherche de financement, le Député Pauvros va intégrer les Départements au financement du projet. Accompagnée par les Conseils régionaux, la part des collectivités dans le financement arrive à 1 milliard d'euros.

Enfin, la partie du financement manquante sera assurée par un emprunt auprès de la Banque Européenne d'Investissement et de la Caisse des Dépôts et Consignations. Celui-ci sera remboursé via des recettes issues d'un péage, d'une Eurovignette ou d'un autre mode de financement, l'écotaxe devant financer les infrastructures de transports ayant été abandonnée par l'État.

La gestion du canal sera assurée par une société dont les actionnaires seront VNF et les collectivités. La société sera ouverte à d'autres partenaires et dédiée au développement du transport fluvial et des emplois.

Ainsi reconfiguré, les économies réalisées sont estimées entre 550 et 650 M€ portant le coût total du CSNE à 4,5 milliards d'euros HT.

¹ Mission de reconfiguration du Canal Seine-Nord Europe Réseau Seine-Escaut, Un projet pour la relance de la croissance, Rémi PAUVROS, décembre 2013

Le Projet Canal Seine-Nord Europe

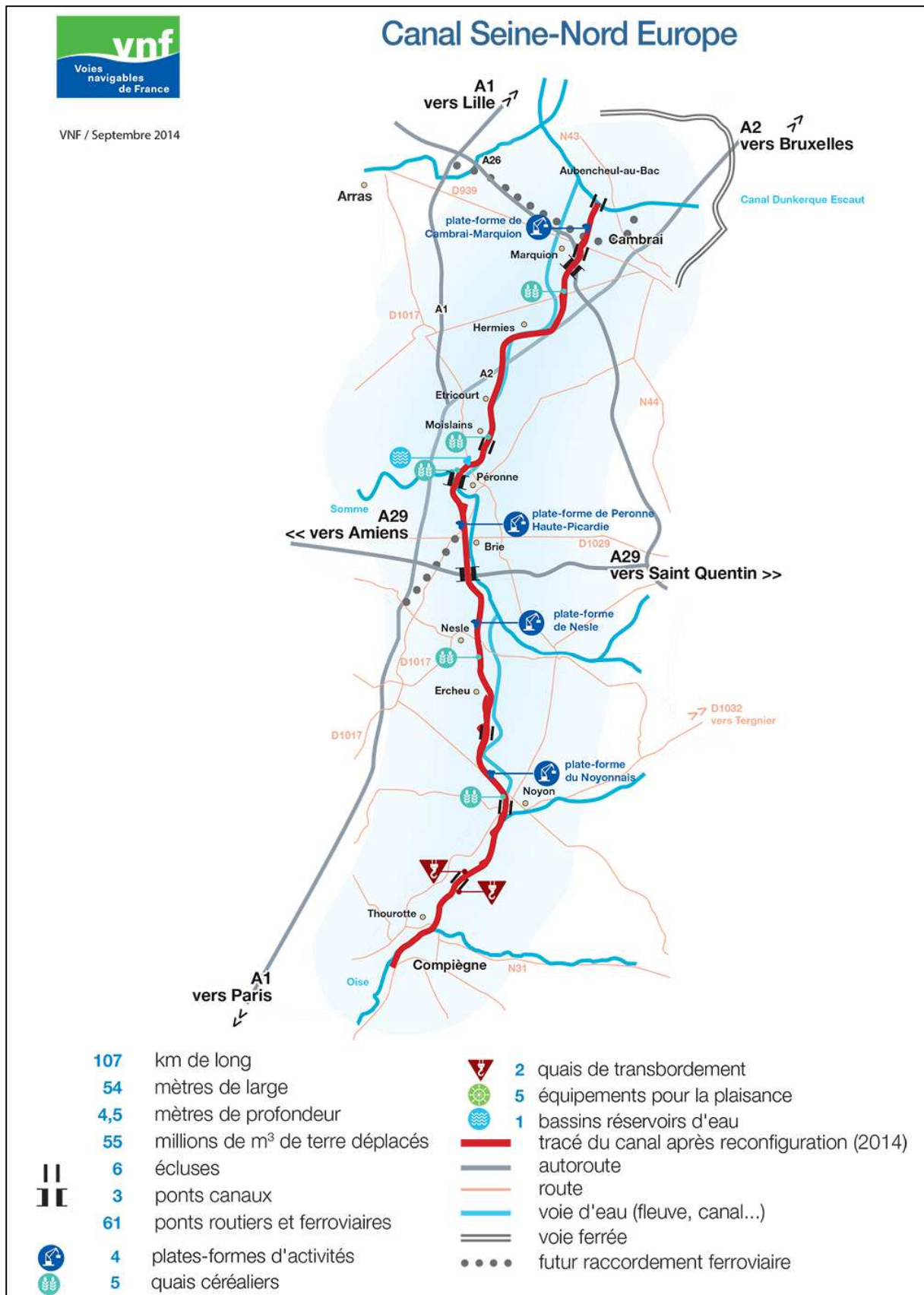


Figure 1 : Tracé CSNE, source : VNF

Le CSNE doit démarrer sa construction au cours de l'année 2017 pour s'achever en 2024. Long de 107 km, il sera composé de 6 écluses (de 13 à 25 mètres de haut), 61 ponts, 3 ponts canaux (jusqu'à 1.300 mètres), 4 plateformes multimodales, 3 quais industriels et des ports de tourisme.

Le CSNE est estimé à 4,8 milliards d'euros, financés selon la répartition suivante :

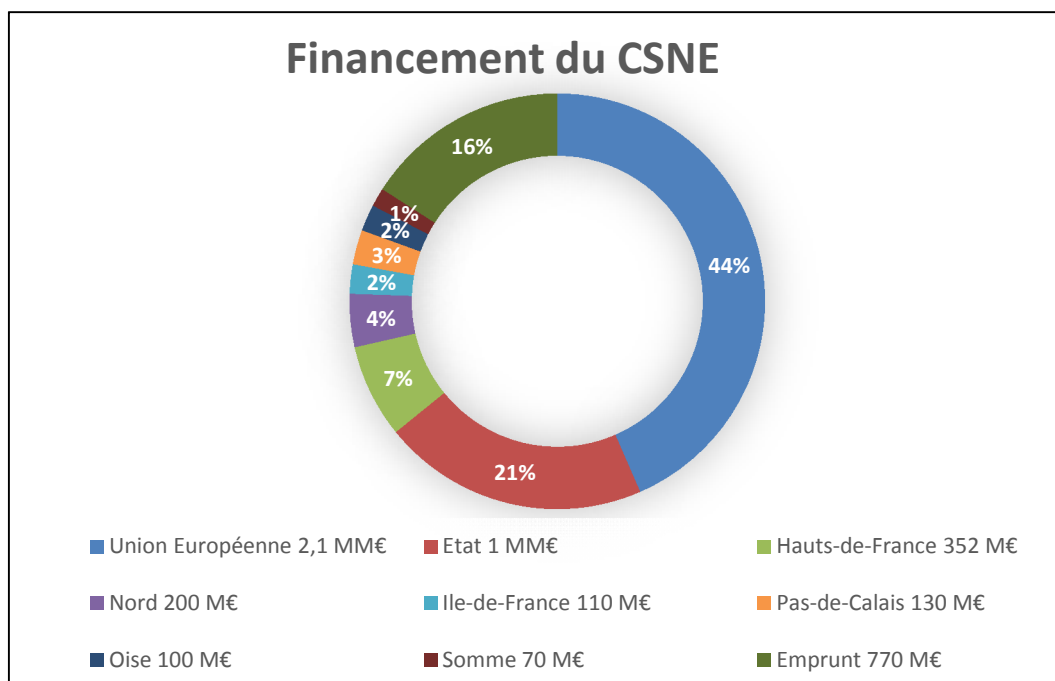


Figure 2 : répartition du financement pour le CSNE

- 2,1 milliards d'euros par l'UE ;
- 1 milliard d'euros de subventions de l'Etat ;
- 110 M€ par la Région Ile de France ;
- 352 M€ par la Région des Hauts-de-France ;
- 70 M€ par le Département de la Somme ;
- 100 M€ par le Département de l'Oise ;
- 200 M€ par le Département du Nord ;
- 130 M€ par le Département du Pas-de-Calais ;
- 770 M€ sous la forme d'un emprunt.

La société de projet

Selon le site internet du Canal Seine-Nord Europe², la Société de projet ; « sera responsable du chantier, mais veillera aussi à la mise en place des outils qui permettront d'engager le développement économique en lien avec l'infrastructure. Pour cela, le Secrétaire d'Etat en charge des transports a confié à VNF la responsabilité de la préfiguration de cette société. Il s'agit de contribuer à la définition du cadre juridique, mais aussi à la mise en place des moyens opérationnels (équipe, moyens matériels...) pour permettre à la société de fonctionner.

L'ordonnance du 21 avril 2016 relative à la société du Canal Seine-Nord Europe définit le cadre général d'organisation de cette société de projet. Elle prévoit notamment que cette société sera dirigée par un « conseil de surveillance » qui réunit en particulier des représentants des collectivités territoriales participant à son financement, des représentants de l'Etat, de VNF. La société du canal Seine-Nord Europe disposera également d'un « comité stratégique » réunissant des représentants des communes, des intercommunalités, des chambres professionnelles et des associations agréées de protection de l'environnement. Cette société sera mise en place de manière effective par la publication d'un décret avant fin 2016.

Une fois le canal Seine-Nord Europe construit, il sera remis à VNF qui l'exploitera ».

La Société de projet sera un établissement public qui aura pour mission principale, en tant que maître d'ouvrage, la réalisation du Canal Seine-Nord Europe. En plus de cette mission, la société aura la compétence du développement économique en lien avec cette infrastructure.

Le premier Conseil de surveillance de la Société du Canal Seine-Nord Europe a élu le 20 avril 2017 Rémi PAUVROS comme Président. Les statuts de cette dernière ayant fait l'objet du décret n°2017-427 du 29 mars 2017 publié le 30 mars 2017. Le CESER regrette le retard pris à cet égard depuis le courant de l'été 2016. De plus, le nouveau gouvernement va avoir besoin de temps pour intégrer ce projet et cela pourrait avoir des répercussions sur la date de début des travaux.

² www.canal-seine-nord-europe.fr

1. Le CSNE, créateur d'emplois ?

Le CSNE est le projet régional du 21^{ème} siècle. Tout au long de la réalisation du canal, les travaux auront un impact sur les territoires, à la fois par les emplois directs qu'il va créer, mais également par les emplois indirects et induits qui seront soit créés, soit pérennisés par les activités connexes. La phase de construction est l'élément clé pour le territoire des Hauts-de-France, elle doit être abordée en amont par l'ensemble des acteurs économiques afin d'offrir à la région des réelles retombées économiques. Cela passera par une coordination à tous les niveaux.

1.1. La phase chantier, quel impact pour la région ?

1.1.1. La démarche Grand Chantier

La démarche Grand Chantier va permettre de mobiliser l'ensemble des acteurs économiques (État, collectivités, Chambres consulaires, Pôle Emploi et d'autres structures socio-économiques publiques locales) sur les questions de l'emploi et de la formation, du développement économique, de l'accueil des travailleurs, de l'insertion environnementale, de la communication et de l'accompagnement des collectivités. L'une des priorités de la démarche Grand chantier pour le dossier Canal Seine-Nord Europe est d'informer et de fédérer les acteurs économiques autour des besoins du chantier en termes d'expertises et d'emplois.

Coordonnée par l'Etat, la démarche « Grand Chantier » a été organisée en 7 thématiques³ : l'emploi, la formation, l'insertion des publics éligibles, le tourisme, l'environnement, le développement des entreprises et l'accueil du chantier (transport, hébergement). Dans ce cadre, le préfet de région des Hauts-de-France a en charge le pilotage de 5 actions mises en place fin 2015 sous la responsabilité de « chefs de file » :

- « Canal emploi », intègre les missions d'emploi, d'insertion et de formation. Il réunit le SGAR, la Région, le Département et Pôle Emploi afin de définir les besoins en main-d'œuvre et en formation, en partenariat avec VNF, qui quantifiera les secteurs concernés et les besoins que nécessitera la construction du canal. La mission canal emploi doit définir en amont, la quantité de main-d'œuvre disponible sur le territoire, le nombre de personnes à mettre au niveau, en matière de qualification, et définira des plans de formation en accord avec la Région, ses partenaires (CFA, lycées professionnels, etc.) et les branches professionnelles concernées ;
- « Canal formation », porté par la Région, vise à répondre aux besoins de formation des métiers du chantier en modifiant si besoin la carte de formation. Elle permettra également la mise à niveau des salariés et demandeurs d'emploi ;
- « Canal solidaire » est mené par les Départements. Son objectif est de définir une politique d'insertion par l'emploi et de professionnalisation afin de promouvoir l'accès et le maintien durable à l'emploi. Cet outil a permis la mise en place de la Clause d'Insertion par l'Activité Economique (CIAE) dans les marchés du chantier. La CIAE offre ainsi la possibilité aux personnes inscrites dans un parcours d'insertion professionnelle de consolider et finaliser un projet professionnel, le tout en partenariat avec les entreprises attributaires de marchés. Lors

³ Source : *Voies Navigables de France*

de la phase chantier, Canal solidaire sera mis en œuvre localement en partenariat avec les acteurs de l'emploi et de la formation ;

- « Canal entreprises », géré par la CCIR, regroupe les partenaires économiques et les groupes de travail de la thématique développement économique. L'objectif de la mission est d'informer les différents milieux économiques du projet CSNE et des besoins du canal en matière de main-d'œuvre, d'infrastructures d'hébergements, de matériaux, etc. et des retombées qu'il pourrait générer pour les territoires. La communication autour du projet est essentielle afin de faire connaître les futurs besoins du canal auxquels les entreprises locales pourront répondre ;
- « Canal connexion », porté par la DREAL, accompagne le développement territorial en lien avec le projet, c'est-à-dire l'organisation logistique autour du projet, moyens de transport, hébergement, restauration, etc. nécessaires pour les personnes employées sur le chantier.

La procédure Grand Chantier permet également l'ouverture du chantier aux PME et aux emplois locaux grâce à l'allotissement en 4 secteurs. Ces allotissements permettent l'ouverture, de façon raisonnable, des appels d'offres aux entreprises locales, tout en mutualisant leurs moyens afin de travailler en coopération sur les lots du chantier et limiter les niveaux de sous-traitance au rang 2.

1.1.2. L'emploi pendant la phase de construction

Enjeu majeur pour la région, l'emploi autour du canal fait l'objet d'une attention particulière des branches professionnelles concernées. Les chiffres annoncent 8.000 à 10.000 emplois directs et indirects par an pendant la phase de construction sur les 8 années de travaux. Face à la crise des secteurs des Travaux Publics, du bâtiment, de l'industrie du béton, etc. depuis 2008 (33.000 emplois⁴), le canal est porteur d'activités indispensables à l'essor de l'activité des secteurs concernés. Toutefois, l'échelle européenne du projet ne doit pas être négligée ; elle va étendre les appels d'offres et multiplier la concurrence entre les entreprises. L'une des solutions afin d'éviter les abus potentiels dans l'emploi des travailleurs détachés consiste à respecter les règles (code du travail, convention collective, etc.) lors de la rédaction des appels d'offres et d'imposer un contrôle strict pendant la construction.

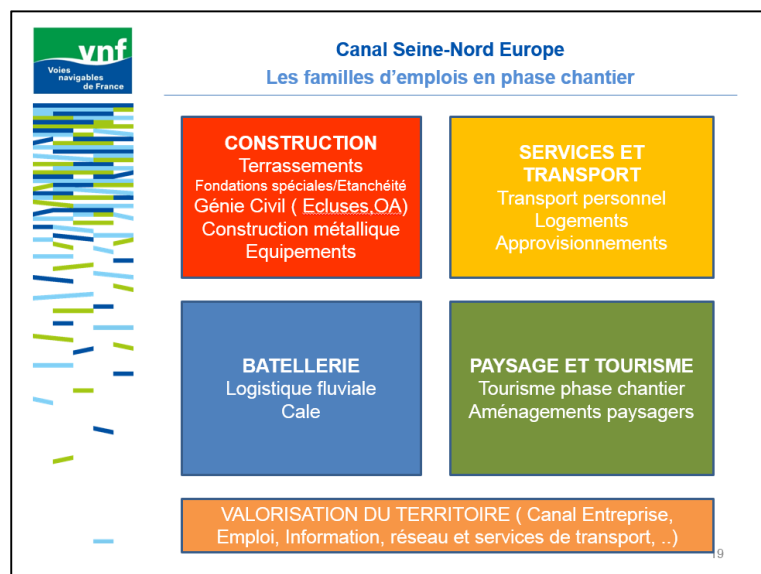


Figure 3 : Métiers nécessaires à la création du CSNE, source : VNF

Le secteur du BTP sera notamment un acteur clé de la réussite des entreprises françaises. Les 8 années de construction et les dizaines d'années d'exploitation vont demander un suivi et une ingénierie importants afin d'assurer le bon fonctionnement du canal. De même, les plates-formes multimodales,

⁴ https://www.challenges.fr/entreprise/btp/le-secteur-des-travaux-publics-connaît-sa-pire-année-depuis-30-ans_54696

les entreprises de logistique, etc. seront demandeuses d'une main-d'œuvre formée et compétente dans des domaines qui leur sont propres.

Le chantier du canal va nécessiter un besoin en main d'œuvre sur différents secteurs allant du terrassement, de la construction d'écluses à la construction de ponts, de quais, etc.

Le chantier fera donc appel à plusieurs types de métiers :

- les métiers du terrassement : chefs de chantier, géomètres, conducteurs d'engins (chargeuses, pelleteuses, poids lourds de type dumper, bulldozer....)
- Les métiers liés à la construction des écluses et des ouvrages d'art : ce sont les métiers du génie civil, des bureaux d'études (technicien, ingénieur) aux emplois de chantier (chef de chantier, conducteur de travaux, contrôleur de travaux, coffreur bancheur....)
- Les métiers de la route liés notamment au rétablissement des routes croisées par le canal et les aménagements divers (parkings, abords de bâtiment)
- Les métiers de la canalisation et des réseaux : dévoiement de réseaux et alimentation diverse des infrastructures.

Au-delà des métiers propres à la construction et à l'entretien du Canal, d'autres activités vont se développer : ainsi il permettra aux territoires de bénéficier d'opportunités qui créeront de nouveaux emplois :

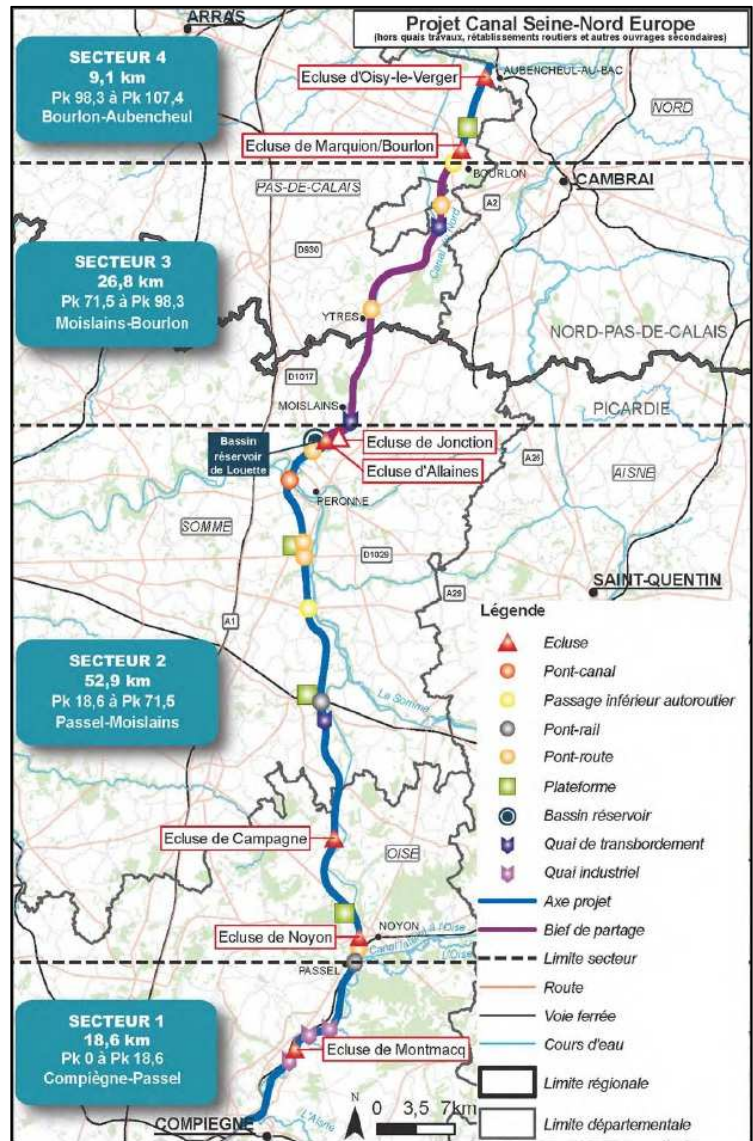


Figure 4 : Projet CSNE et secteurs des travaux, source : VNF

- La batellerie devrait connaître une augmentation de son trafic d'après les chiffres annoncés ; Cette dernière devra en partie muter afin d'accompagner l'exploitation du CSNE. A ce jour, la batellerie française est en retrait face aux bateliers néerlandais et belges. Ce secteur en France, considéré comme « artisanal », doit se professionnaliser afin de concurrencer les entreprises du Benelux. Enfin les armateurs, comme les bateliers, vont connaître des mutations. L'ouverture d'un marché à grand gabarit entre la Seine et l'Escaut va nécessiter, pour les armateurs désirant

conquérir de nouveaux marchés, des investissements importants, notamment dans l'achat de péniches de 4.400 tonnes.

- Des services seront indispensables pour la nécessité du chantier et des équipes de construction, créant par la même occasion de nombreux emplois indirects : restauration, hébergement, transport, etc. ;
- Un tourisme lié au chantier pourra également se développer selon les territoires : guides touristiques, services de transport, restauration... L'imbrication des ces secteurs est une opportunité de faire visiter la Région à travers d'autres richesses.

Enfin, l'enjeu du transport fluvial dans l'acheminement et l'approvisionnement du chantier est une question que VNF et ses partenaires soulèvent afin d'exploiter, dès le début des travaux, les avantages de la voie d'eau pour le déplacement des marchandises. Une réflexion sur l'utilisation complémentaire du réseau ferré est également en cours. Cela permettrait d'assurer tant aux armateurs, qu'à la batellerie et aux gares concernées une charge de travail pendant la phase chantier, mais également, un renforcement de l'activité tout en réduisant l'impact des transporteurs sur le réseau routier.

Selon VNF, l'impact du canal Seine-Nord sur l'emploi lors de la phase de construction permettrait de créer entre 64.000 et 75.000 emplois directs, indirects et induits (soit entre 8.000 et 9.400 emplois par an pour un chantier de 8 ans). Les emplois se répartiraient à 30% pour la partie nord des Hauts-de-France et à 70 % pour la partie sud.

1.1.3. Comment favoriser les emplois locaux ?

Le CSNE est un projet porté par les Départements, les Régions, l'Etat et l'Union Européenne. Les appels d'offre lancés pour la construction du canal et l'approvisionnement en matériaux ne concerneront pas seulement le territoire français et ses entreprises. Il appartiendra à nos entreprises locales et nationales d'être les plus compétitives pour obtenir les marchés. Pour cela, les entreprises sont dans l'obligation d'anticiper les futurs besoins du canal.

Dans ce contexte, l'Etat, sous l'égide du Préfet a lancé le Service Public de l'emploi de Proximité (SPE-P) qui a pour objectif de préparer l'ensemble des acteurs à répondre aux besoins et enjeux du CSNE.

En amont des premiers travaux, sous la coordination des Préfets de régions, le SPE-P est un service regroupant l'ensemble des acteurs économiques afin de définir une organisation territoriale pour la phase des travaux. Le SPE-P CSNE se définit sous trois territoires, Compiègne, Péronne et l'Artois-Cambrésis. La coordination auprès des territoires est à la charge des sous-préfets.

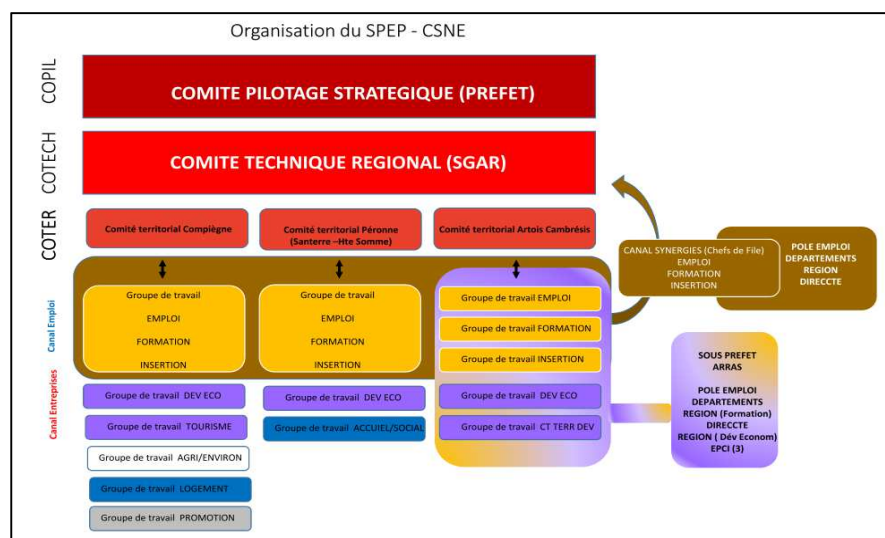


Figure 5 : Organisation du SPEP - CSNE, source : Conseil régional Hauts-de-France

Le tableau ci-dessus montre l'ensemble des acteurs et thématiques abordées dans le cadre du SPE-P. Le comité de pilotage est confié au préfet et le comité technique au SGAR. Pour des raisons techniques et d'organisations, le SPE-P a été découpé en trois territoires similaires aux phasages des travaux du canal permettant à chaque territoire concerné de travailler en parfaite collaboration avec les acteurs et institutionnels de leur secteur.

Concernant les clauses sociales, il existe dans notre région, en plus de la législation nationale, un accord signé entre les partenaires sociaux du secteur bâtiment et le préfet de région relatif à la lutte contre le travail illégal et sur lequel il faudra s'appuyer. De plus les consignes de sécurité devront être rédigées en français et dans la langue du salarié détaché et un interprète devra être mis à disposition autant que de besoin. Enfin les collectivités devront imposer aux employeurs des clauses de sécurité sociales et environnementales dans leurs appels d'offre afin d'éviter le phénomène de dumping social qui touche particulièrement la branche du bâtiment.

❖ Les pistes d'actions pour la thématique emploi local lors du chantier

Communiquer :

- Intégrer le Canal Seine-Nord Europe dans le Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) ;
- VNF, en tant que maître d'œuvre, doit définir et communiquer le plus rapidement possible le calendrier des travaux, les branches professionnelles et métiers impactés et le nombre d'emplois nécessaires à la réalisation des 4 phases de chantier afin d'anticiper les besoins et préparer les formations adéquates aux emplois ;
- Sur la question des emplois indirects et induits, informer l'ensemble des acteurs (logistique, hébergement, restauration, etc.) de l'activité qui va se développer sur leur territoire afin qu'ils se préparent.

Suivi du chantier :

- La société de projet devra se doter de moyens humains nécessaires pour réaliser des contrôles internes répondant à la législation (contrôle des cartes professionnelles, etc.) ;
- La DIRRECTE devra être vigilante sur la question des travailleurs détachés (rémunérations, hébergements, heures de travail, etc.) tout au long du chantier et veiller au respect des clauses et conventions collectives françaises ;
- Mettre en place un dispositif coordonné entre l'Etat / les Collectivités territoriales / la Société de projet / VNF / les entreprises titulaires et sous-traitantes du chantier afin de préparer l'insertion et la reconversion professionnelle des salarié-e-s pendant et après le chantier ;
- La sous-traitance des appels d'offre ne doit pas dépasser le niveau 2 afin de garantir une lisibilité dans le suivi des entreprises ;
- Les clauses sociales devront respecter les temps de travail, ainsi que les conditions de sécurité et d'hébergement. De même, les rémunérations devront également respecter les conventions collectives françaises ;
- Les consignes de sécurité doivent être rédigées en français et dans la langue du salarié détaché, un interprète doit être mis à disposition autant que de besoin.

Faciliter l'accès à l'emploi :

- La mise en place d'un guichet unique à destination des entreprises, notamment les PME, semble être une solution afin de les accompagner tout au long du chantier ;
- Intégrer dans les appels d'offres un critère de développement local et de retombées économiques pour les territoires ;
- Créer des lots de tailles « raisonnables » pour toucher toutes les tailles d'entreprise ;
- Utiliser la voie d'eau pour l'acheminement des matériaux lors de la phase chantier. Cela permettrait de limiter l'impact du chantier sur le réseau routier et offrirait de l'activité aux chargeurs et à la batellerie.

1.2. L'exploitation du canal, comment dynamiser le secteur fluvial ?

1.2.1. Le fret fluvial en région

Le CESER Hauts-de-France, dans son rapport-avis intitulé « Le mode fluvial, un moteur de compétitivité des Hauts-de-France » présentait le fret fluvial ainsi :

« La part modale régionale serait de 2% en Nord Pas de Calais et de 2,8% en Picardie. La part modale du fluvial en région Rhône-Alpes se situe à peu près au même niveau, alors que la Haute-Normandie atteint 12,5% de part modale fluviale, en raison de la part importante du transport de pondéreux⁵.

Le trafic fluvial de marchandises du bassin Nord a connu une progression de 30% depuis 2001, le bassin Rhône-Saône, une progression de 70%.

En 2013 et 2014, en Nord Pas de Calais, le trafic stagne pour remonter légèrement en 2015 : +3% en transport de vrac et + 6% en transport de conteneurs⁶. Le port de Dunkerque est le premier port fluvial régional, avec un tiers des trafics fluviaux du Nord Pas de Calais. En Nord Pas de Calais, le secteur des céréales domine le transport fluvial de marchandises (42% du trafic fluvial) avec le port de Dunkerque, comme troisième port céréalier de France. Les matériaux de construction représentent 21% des trafics fluviaux du Nord Pas de Calais et en troisième position, on trouve la métallurgie avec l'activité fluviomaritime du port de Dunkerque (liée à la présence d'Arcelor Mittal sur le site portuaire).

L'activité conteneurs du Nord Pas de Calais n'est qu'à 3%, le bassin fluvial régional se situant derrière la Seine, le Rhin. Cependant, le trafic conteneurs régional est en forte croissance (10% en 2015), dans un contexte national à la baisse. Le terminal conteneurs de Valenciennes a connu une hausse de 25% de son trafic en 2015⁷ et le terminal de conteneurs de Lille a connu une progression de 40% en 2014 par rapport à 2013⁸.

En termes d'échanges de marchandises par le mode fluvial, les pays du Benelux sont les premiers partenaires du Nord Pas de Calais (90% des importations totales et 90% des exportations régionales totales également)⁹.

Le trafic sur le réseau picard tend à baisser. En effet, le bassin de la Seine, qui a longtemps dominé le transport fluvial connaît une récession depuis 2013, due aux difficultés des secteurs du charbon et des matériaux de construction¹⁰. Le bassin de la Seine est, avec la Moselle, l'un des bassins français qui résiste le moins à la crise actuellement.

En Picardie, le réseau fluvial navigable permet le transport de deux types de marchandises, principalement des matériaux de construction (sur le canal de la Sambre à l'Oise comme sur le quai de Vendeuil : plus de 60% des marchandises transportées par voie fluviale) et des produits agricoles comme des céréales (essentiellement sur le canal de Saint-Quentin et sur l'Aisne canalisée : 25% des marchandises transportées par fleuve). »¹¹

⁵ Audition de MM. Vincent MOTYKA, Directeur DREAL Nord Pas de Calais-Picardie et Jean-Marie DEMAGNY, Directeur-adjoint, 14 mars 2016.

⁶ Audition de MM. Vincent MOTYKA, Directeur DREAL Nord Pas de Calais-Picardie et Jean-Marie DEMAGNY, Directeur-adjoint, 14 mars 2016.

⁷ Audition de M. Gilbert BREDEL, Managing Director Contargo North France, 28 juin 2016.

⁸ Audition de M. Alain LEFEBVRE, Directeur des ports de Lille, 7 juillet 2015.

⁹ Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Nord Pas de Calais Picardie, CCIR Nord de France et Consortium des Voies Navigables du Nord, Avril 2016.

¹⁰ Audition de M. Stéphane FORTRYE, Comité des Armateurs Fluviaux, 2 mai 2016.

¹¹ Rapport-avis : le mode fluvial, un moteur de compétitivité des Hauts-de-France, rapporteur Philippe HOURDAIN, octobre 2016

Le CESER préconisait 6 axes de réflexions afin de rendre le transport fluvial plus compétitif :

- Développer une stratégie régionale nouvelle pour le transport et la logistique fluviale ;
- Optimiser les infrastructures fluviales et les services associés ;
- Anticiper et organiser le développement des plateformes multimodales le long du canal Seine-Nord Europe/Seine Escaut ;
- Inciter les entreprises à recourir à l'intermodalité et à la mobilité durable pour le transport de leurs marchandises ;
- Renforcer la formation et l'attractivité des métiers du fluvial ;
- Renforcer la recherche et l'innovation dans les domaines du transport et de la logistique fluviale.

1.2.2. Les opportunités liées à l'exploitation du canal, vers la création de nouveaux flux et métiers ?

Selon les estimations de VNF (Figure 6 : Prévisions trafic CSNE en millions de Tonnes, source : VNF), la construction du canal via l'utilisation du canal du nord, va être source d'un trafic pouvant atteindre 10 MT/an. Une fois en eau, le canal devrait avoir un impact positif sur le fret fluvial. Ainsi, les chiffres annoncent pour le nouvel axe fluvial un trafic de 15 MT dès 2027, avec une progression constante jusqu'à 24 MT en 2050.

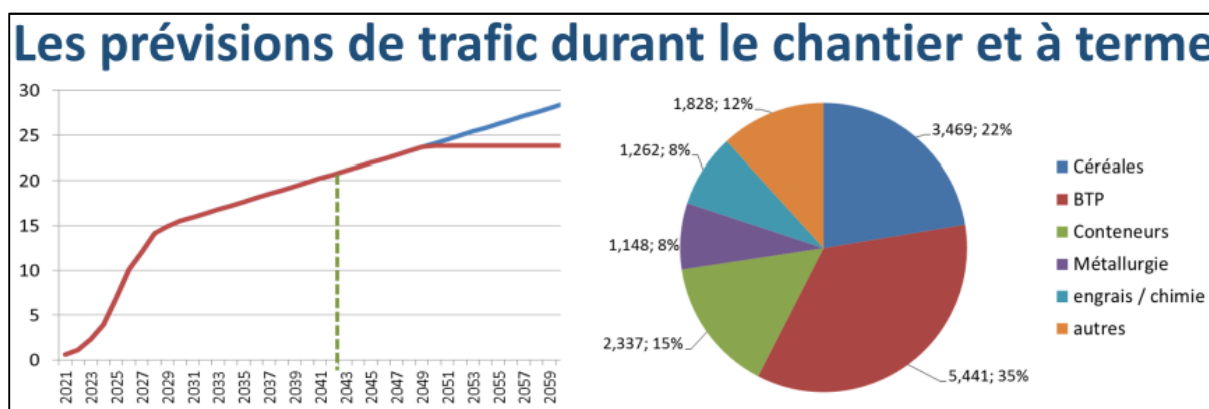


Figure 6 : Prévisions trafic CSNE en millions de Tonnes, source : VNF

Les emplois créés lors de la phase chantier vont laisser place aux métiers nécessaires à l'exploitation du canal. Qu'ils soient techniques, afin d'assurer le bon fonctionnement de l'infrastructure, en passant par les emplois créés sur les plateformes, le CSNE, grâce aux aménagements connexes va permettre la création d'emplois directs, indirects et induits.

- Pour le secteur agricole et agro-industriel¹², la massification des flux de transport sera génératrice d'économies d'échelle importantes rendant le fluvial plus compétitif ;
- Dans le domaine du BTP, le transport représente parfois plus de 60 % du prix global. Cette réduction des coûts de transport (Figure 7 : comparaison des distances parcourus pour 1 kg de pétrole consommé, source : VNF) est une solution économique permettant d'accéder à des ressources plus lointaines. De plus, pendant la phase chantier du canal, l'approvisionnement en matériaux de construction pourrait s'effectuer par la voie d'eau (canal du Nord). Enfin les installations pourront être pérennisées le long

¹² Source : <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/Objectifs>

du canal afin de servir les marchés de construction du Grand Bassin Parisien, du Nord de la France et du Benelux ;

1 kilo-équivalent pétrole consommé permet de transporter 1 tonne sur	
Camion sur autoroute (y compris voyage à vide)	50 km
Train complet (sans indication de voyage à vide)	130 km
Grand Rhénan (péniche de 110 à 135m de long) (y compris voyage à vide)	175 km
Barge de 185m (4400 tonnes) (y compris voyage à vide)	275 km

Figure 7 : comparaison des distances parcourus pour 1 kg de pétrole consommé, source : VNF

- La voie d'eau va permettre le développement de l'économie circulaire, filière émergente permettant le recyclage et la valorisation des déchets. L'importance des volumes transportés et l'optimisation des flux amont-aval (transport de déchets/matières premières secondaires) est particulièrement adaptée au transport fluvial. VNF va utiliser la voie d'eau pour transporter les déchets dès la phase chantier sur le canal du Nord ;
- Pour les autres filières à potentiel de développement autour de la voie d'eau : automobiles, pétrole/chimie/engrais, mécanique/engins lourds, sidérurgie/métallurgie, grande distribution et industries alimentaires, l'approvisionnement en combustibles et l'utilisation de conteneurs en phase chantier permettront de préfigurer de nouvelles chaînes logistiques pour préparer l'ouverture du canal Seine-Nord Europe. Le secteur touristique bénéficiera également du canal. La dimension de l'infrastructure qui comprend plusieurs ouvrages notables sera de nature à générer de l'activité touristique. Le tourisme lié au canal pourra également profiter aux autres sites touristiques de la région.

En se basant sur une période d'exploitation à moyen terme, soit 10 ans après la mise en service de l'ouvrage, l'impact sur l'emploi¹³ pourrait s'élever à :

- 60 postes permanents pour l'exploitation linéaire du canal ;
- 3.200 emplois sur les 4 plateformes multimodales ;
- 2.000 emplois dans la batellerie (hors manutention portuaire) ;
- 700 emplois dans le tourisme.

Cela représenterait un total de 6 000 emplois directs, et en prenant en compte les activités complémentaires et les emplois indirects et induits, le total pourrait atteindre les 10 000 à 15 000 emplois.

¹³ Etude Socio-économique Seine Escaut final 2020, 2015, p.49

❖ Les pistes d'actions pour la thématique emploi lors de l'exploitation

Pour le CESER, l'avenir des armateurs/bateliers est une question essentielle pour le développement de la filière logistique régionale

- Accompagner/réorganiser humainement et financièrement la filière de la batellerie pour l'aider à se développer ;
- Mener une réflexion globale sur l'ensemble de la chaîne logistique, intégrant tous les acteurs afin de rendre les modes complémentaires et non concurrentiels.

Le CSNE comme vecteur d'innovations et d'activités

- Développer la batellerie de demain en intégrant des innovations (motorisation, péniches modulables, auto-déchargement, etc.) ;
- Renouveler et moderniser la flotte via des aides financières ;
- Développer de nouvelles activités (déchetterie fluviale (River'tri à Lyon), etc...).

2. La formation professionnelle, enjeu essentiel !

Comment développer l'ensemble de ces secteurs sans aborder la question de la formation ? Les quatre grandes catégories (Figure 3 : Métiers nécessaires à la création du CSNE) vont nécessiter une main-d'œuvre formée. Pour y parvenir, des dispositifs sont mis en place, notamment via le « canal emploi » avec comme chef de file le Conseil régional des Hauts-de-France.

La formation de proximité est un enjeu essentiel afin que les entreprises régionales puissent faire de l'emploi une priorité. Cela demande un programme de formation si l'on souhaite voir de la main-d'œuvre potentielle acquérir les compétences et les qualifications nécessaires aux démarrages des travaux, c'est-à-dire maintenant, pour des emplois adaptés, des formations qualifiantes et des parcours d'insertion.

Sous l'égide du Préfet, un comité de pilotage est mis en place au niveau des trois territoires (Compiègne, Péronne et l'Artois-Cambrasis). La première mission est celle de l'emploi, la formation et de l'insertion pour aboutir à un contrat territorial de développement.

L'enjeu de la Région est d'accompagner les publics (actif privé d'emploi, bénéficiaires du RSA, salariés, etc.) vers des emplois liés au CSNE en développant une offre de formation complète (initiale, apprentissage et continue). Pour un actif privé d'emploi ou un salarié, il est indispensable de déterminer le socle de connaissance nécessaire pour accéder à un emploi :

- Evaluation initiale suffisante → certificat → emploi
- Evaluation initiale insuffisante → formation → évaluation → certificat → métier

La procédure Grand chantier a pour mission d'accueillir au mieux les travailleurs et les acteurs participant au chantier (dispositif dans lequel la formation occupe une place privilégiée).

Le canal formation, issu de la démarche Grand chantier, doit identifier les besoins en main-d'œuvre dans chaque catégorie afin d'organiser un carte de formation capable de répondre aux attentes des salariés et demandeurs d'emploi.

De plus, la démarche Grand chantier vise à garantir que tout sera mis en œuvre pour accueillir le chantier et les entreprises et ainsi saisir toutes les opportunités pour les territoires.

La Fédération Régionale Hauts-de-France des Travaux Publics possède déjà un important circuit de formation de qualité et la profession est prête à accueillir le chantier :

- Lycée professionnel public de Travaux Publics de Bruay la Buisnière
- Lycée Paul Langevin de Beauvais
- IUT génie civil des Universités de Béthune et d'Amiens
- L'école des Mines de Douai, Centrale, Polytech'Lille, les écoles d'ingénieurs HEI et ICAM
- La formation professionnelle continue : Le CPO fc, ELFE formation, L'AFPA

Sans oublier les lycées professionnels, les centres de CFA et BTS et le Comité Central de la Coordination de l'Apprentissage dans le BTP.

Il est impératif que la Société de projet se mette en place dans les meilleurs délais afin de lancer les appels d'offres et définir les ressources humaines nécessaires pour que le Conseil régional, mais également les entreprises, adaptent leurs formations aux besoins du CSNE.

Dans une région où le taux de chômage touche 12% de la population, dont en grande partie les jeunes de moins de 25 ans, le CSNE est une opportunité unique d'attirer des jeunes vers les métiers des travaux publics grâce à des plans de formation adaptés.

❖ Les pistes d'actions pour la thématique formation

- Intégrer le Canal Seine-Nord Europe dans le Contrat de Plan Régional de Développement des Formations et d'orientations Professionnelles (CPRDFOP) ;
- Mettre en place une carte de formation répondant aux besoins du chantier ;
- Créer un cursus de formation logistique spécifique aux thématiques fluviales et ferroviaires ;
- Développer la formation autour de la batellerie et des métiers de maintenance ;
- Créer un centre de formation en région Hauts-de-France dédié aux métiers du fluvial et à l'exploitation de la voie d'eau.

3. Le canal, dynamiseur économique et territorial ?

3.1. L'aménagement des territoires

Le CSNE va permettre le développement de l'activité fluviale. Toutefois, pour que les territoires (hinterlands) profitent pleinement de cette infrastructure de transport, les plateformes doivent être des outils de logistiques destinées à capter et distribuer les flux de marchandises. Étapes relais dans la chaîne logistique, les plates-formes seront aussi des lieux de transformation des marchandises, créant ainsi une plus-value supplémentaire au mode fluvial. Sur le long du tracé, 4 plateformes sont programmées (Noyon, Nesle, Péronne et Marquion) et leur organisation est confiée aux collectivités locales (EPCI) en partenariat avec l'Etat, la Région et les Départements.

Prévues pour être en fonctionnement au lancement du canal, les plateformes sont en cours d'élaboration sur les activités qu'elles développeront.

- Si celle de Nesle, de par sa proximité avec la plateforme de Languevoisin, déjà en activité et représentant 20 % du trafic sur le canal du nord, semble s'orienter vers le stockage et le transit de céréales et pondéreux, elle souhaite également développer une activité logistique autour des conteneurs.

Sa proximité aux autoroutes A29 et A1 et le rail en fait une plateforme au potentiel tri-modale (eau, rail, route).

LE PAYS NESLOIS ET LE CANAL SEINE-NORD EUROPE
LA PLATEFORME DE NESLE

Le port de Nesle en chiffres : une surface totale de 90 hectares

- une desserte ferroviaire (ligne Dijon / Le Havre),
- un terminal à conteneurs et vrac,
- un parc logistique,
- un parc agro-industriel,
- trafic escompté de 1 Million de tonnes,
- trafic escompté de 14 000 conteneurs.



L'étude réactualisée d'Eurotrans en octobre 2015, respecte l'esprit du Rapport Pauvros : « Dans un premier temps, les surfaces aménagées seront de l'ordre de 50 hectares et de 400 mètres de quai. »

Figure 8 : Plateforme de Nesle, source : Communauté de Communes du Pays Neslois

La plate-forme de Marquion : le projet initial

Avant la reconfiguration, le projet Seine-nord était développé dans le cadre d'un PPP (partenariat public-privé), avec :

- 4 plates-formes (Marquion, Péronne, Nesle, Noyon) développées par VNF
- Une superficie de 156 ha pour celle de Marquion (plus importante du tracé) ;
- Avec une zone portuaire, une zone industrielle, une zone logistique, une zone de services ;
- Trimodale (rail-route-voie d'eau) ;
- 1 500 emplois directs



1) Ecluse de Marquion-Bouton
2) Office de tourisme A29
3) Zone de services (restaurant, commerces, services aux transporteurs)
4) Terminal conteneurs
5) Parc d'activités industrielles étrangères
6) Voie ferrée
7) Cacherelles
8) Parc d'activités logistiques
9) Parc d'activités industrielles ligères

CC Osartis Marquion - ZA - Rue Jean Monnet - 62490 Vitry-en-Artois | Tél : 03 21 600 600 - Fax : 03 21 600 601

Figure 9 : plateforme de Marquion, source : Communauté de communes Osartis Marquion

- La plus grande plateforme se situera à Marquion. A vocation tri-modale, elle devrait accueillir différentes activités : industrielles, logistiques, portuaires et de services. Sa proximité avec des plateformes déjà en activité comme Dourges (Delta 3) et Valenciennes ne doit pas être un frein à son développement. De par sa position géographique, elle possède cependant l'avantage d'être au centre des flux entre le bassin parisien et le Benelux. La signature le 18 avril 2017 des actes de cession de l'ancienne base aérienne 103 permet de mettre à disposition les terrains

pour le projet « E-Valley », base logistique à destination d'entrepôts à usage industriel, de commerce et de bureaux, pouvant accueillir, à terme, environ 1.300 emplois. La mobilisation de L'État aux côtés des collectivités et du porteur du projet doit se concrétiser en parfaite synergie avec les futurs aménagements du Canal Seine-Nord Europe, en particulier celui voisin de Marquion. Enfin cette plateforme devra jouer pleinement son rôle de hub logistique et de déserte des ports maritimes et intérieurs.

- Péronne possède un projet de plateforme multimodale évolutive : la 1^{ère} phase de 7 ha (dont dépollution site Flodor) puis une 2^{ème} phase de 13 ha (Zone d'activité portuaire) et de 16 Ha (extension du parc d'activité) ;

- La plateforme de Noyon sera localisée sur la commune de Sermaize avec un projet évolutif de 6 Ha et un parc d'activités « cœur de Picardie » de 34 Ha, réalisé en 2 tranches (16 Ha puis 18 Ha). Le coût est estimé à 6,3 M€, hors raccordements et aménagements portuaires. Noyon possède l'avantage d'être à la fois entre le futur tracé du CSNE et à proximité du Canal de Saint-Quentin (via le canal latéral de l'Oise). Ce dernier permet, via le réseau Freycinet, d'alimenter l'Est de la France. De plus, le canal de Saint-Quentin borde la gare de triage de Tergnier (plus en activité) permettant ainsi de repenser l'aménagement et l'acheminement du fret via une multimodalité à créer. En effet, la voie d'eau doit être complémentaire des deux autres modes, route et fer.

3.2. La multimodalité

Le canal doit être un outil de développement du fret grâce à la mise en place d'une complémentarité entre les modes. La voie d'eau va être valorisée par le CSNE et doit devenir un mode de déplacement prioritaire pour le transit des marchandises non périssables (industriel, matériaux de construction, automobile, etc.).

L'enjeu et la réussite du CSNE passera par l'appropriation de l'ensemble de la chaîne logistique à l'utilisation de la voie d'eau. Le fret ne représente que 4 % du trafic marchand en France, ce chiffre s'explique par des choix politiques antérieurs favorisant le modèle routier (développement des autoroutes, etc.). Le manque d'infrastructure fluviale reliant de grandes métropoles en France et en Europe va être en partie levé grâce au canal. En effet, bien qu'à l'avenir le canal constitue une solution supplémentaire pour les chargeurs et logisticiens, l'aire de chalandise du transport fluvial reste limitée à cause d'un faible maillage du territoire.

Or, dans une logique de massification des marchandises, la complémentarité entre les deux modes devra être réelle et s'effectuer via les plateformes multimodales. Celles-ci devront être équipées d'infrastructures (portiques) nécessaires aux transits du fret. A l'heure actuelle, la complémentarité du fer et de la voie d'eau se fait majoritairement avec la route.

Afin de rendre les modes eau/fer complémentaires, l'Etat doit prendre des mesures pour les rendre plus compétitifs et prendre en compte la nécessité de développer le fret ferroviaire. En particulier il faut rétablir une liaison ferroviaire Est-Ouest contournant la région Parisienne (Rouen-Amiens-Reims) complémentaire à l'axe Nord-Sud créé par le Canal. Le fret ferroviaire étant délaissé au profit des transports voyageurs, contraignant les logisticiens à acheminer les marchandises de nuit ou hors périodes de pointe. La chaîne logistique ne peut ainsi trouver une réponse cohérente en ce mode qui impose plus de contraintes que de souplesse. Le report modal vers la route s'effectue, bien que le coût soit plus élevé, car ce mode de transport offre une modularité et une accessibilité aux territoires que n'offrent pas les modes eau/fer.

Pour le CESER, cette question doit être un axe de réflexion pour le Conseil régional dans la rédaction d'un document structurant l'offre logistique qui intègre toutes les problématiques économiques et environnementales.

3.3. Le tourisme

Le CSNE va être un vecteur d'attractivité pour les territoires lors de la phase chantier, mais il doit être source d'activité une fois le canal en eau. A l'image du Viaduc de Millau, le CSNE sera une infrastructure de 107 kilomètres composé de plusieurs ouvrages d'art remarquables (pont-canal, écluses de 20 mètres, etc.) traversant des territoires ayant une richesse touristique.

Le tourisme est une activité qui permet le développement économique des territoires, à condition que ces derniers mettent en place une stratégie touristique coopérative (Conseil régional, Comité Régional du Tourisme, Offices de Tourisme, EPCI, etc.) de mise en valeur des atouts des territoires et d'attentes des visiteurs. Le travail coopératif sur le canal sera essentiel, cet ouvrage va toucher une multitude de secteurs. Le CSNE doit être perçu par les acteurs économiques comme un vecteur d'attractivité dès la phase chantier. Les travaux, notamment autour des ouvrages d'art, vont attirer des visiteurs. La nécessité d'appréhender une activité touristique connexe aux travaux (musée du projet, visites des sites importants, etc.) doit être réfléchi en amont.

Lors de l'exploitation du canal, de nombreuses activités fluviales et touristiques pourront être développées sur l'ensemble du tracé. Ainsi, une réflexion sur le tourisme fluvial est indispensable avec des aménagements dédiés (quais d'amarrage, port de plaisance, croisière, etc.). Ces activités, souvent positionnées en zone urbaine, sont vecteurs d'attractivité pour les territoires, qui peuvent, grâce à une stratégie touristique collaborative, dispatcher les visiteurs sur d'autres centres d'intérêt et sites. Des croisières organisées avec des points d'étapes pourraient être créées afin de relier les pays du Benelux à Paris en passant par les Hauts-de-France par exemple.

Selon les estimations de VNF, le canal va permettre la création de 700 emplois dans le secteur du tourisme. A cela il faut ajouter les emplois créés grâce aux activités connexes porteuses de dynamiques locales.

❖ Les pistes d'actions pour la thématique aménagement du territoire

Pour le CESER, les plateformes sont indispensables pour la région. Elles vont créer le lien entre le canal et les territoires. Elles vont permettre le développement des hinterlands, des ports maritimes et intérieurs tout en facilitant le transit des marchandises. Cela passera par :

Une stratégie commune :

- Développer une stratégie de coopération entre les ports intérieurs afin de créer une complémentarité entre les différents sites. De même, afin d'être en adéquation avec les différents modes de transport (route et rail) ;
- Créer un schéma de cohérence logistique afin d'harmoniser et de développer un véritable réseau entre les ports maritimes et les ports intérieurs. Ce schéma permettrait la définition d'une stratégie de logistique globale intégrant la multimodalité (eau, rail, route) et l'ensemble des acteurs de la logistique afin de répondre au besoin de report modal ;
- Rendre les modes de transport eau/fer compétitifs par rapport au routier ;
- Créer des aides financières pour inciter les entreprises à utiliser la voie d'eau.

Des plateformes fonctionnelles :

- Développer les plateformes en fonction de l'attractivité et l'activité des territoires et en faire des hubs logistiques ;
- Envisager la plateforme logistique de Noyon comme hub logistique entre le grand gabarit et le Freycinet afin d'alimenter les territoires situés à l'Est. Cela permettrait de conserver et de développer un réseau secondaire important tout en maintenant une activité fluviale (Freycinet) pour les bateliers ;
- Créer un centre (national ou régional) de recherche, de formation et d'innovation du fluvial sur le tracé du canal permettant de tester la R&D et de former en conditions réelles ;
- Créer des centres techniques sur le tracé du canal permettant l'entretien des bateaux. L'ajout d'une ou plusieurs infrastructures de maintenance permettrait de développer de nouvelles activités et ainsi créer de nouveaux emplois et savoir-faire.

Un aménagement concerté :

- Intégrer les plateformes dans le Schéma Régional de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) ;
- Sécuriser le réseau routier aux abords des plateformes et des villes concernées, notamment par des voies de contournement des aires urbanisées ;
- Penser le tourisme autour du canal comme un vecteur d'attractivité et de développement économique sur l'ensemble du tracé ;
- Mettre en place des aménagements fluviaux (quais, ports de plaisance, etc.) et des activités touristiques autour du CSNE (musée du projet, visites de sites, création de maison d'hôtes, croisières, etc.).

4. L'environnement et l'agriculture

Le CSNE va avoir indéniablement un impact environnemental tout au long des 107 kilomètres. Dans ce contexte, VNF a mis en place en 2009, lors de l'élaboration du précédent projet, un Observatoire de l'environnement afin de mesurer l'impact du projet, avant, pendant et après les travaux (10 ans). Cet Observatoire a été relancé lors de la mission de reconfiguration du projet en 2014.

Le CESER demande à ce que l'instance d'information et de concertation sur l'impact environnemental du canal mise en place, fonctionne tout au long de la durée de son exploitation, c'est-à-dire au-delà de dix ans. Elle devra notamment produire annuellement en toute transparence, les données sur l'état des pompages d'eau, les effets sur la biodiversité, l'impact carbone, etc. Le CESER propose également d'en être membre.

Le CESER souhaite mettre en avant certains axes de réflexions et d'attentions dont il fera preuve dans le suivi des travaux. Le premier point d'attention concerne la gestion de l'eau.

- Le canal se veut être exemplaire et durable. Ainsi, ce dernier doit être quasiment étanche avec un coefficient de perméabilité de 10 puissance moins 8 m/s. VNF a pour objectif une perte de 1,3 m³s (évaporation et infiltration). Cet objectif très ambitieux sera-t-il atteint ? Le canal étant uniquement alimenté par la rivière Oise, il est indispensable que l'équilibre hydrique soit conservé. Pour le CESER, ce point mérite une surveillance importante ; en effet, long de 107 km, le canal est une infrastructure conséquente, nécessitant une maîtrise d'ouvrage performante.
- L'autre point d'inquiétude pour le CESER est l'impact des prélèvements d'eau de surface et de la présence de l'ouvrage, sur le fonctionnement hydraulique du lit majeur de la rivière, plus particulièrement sur les zones humides et inondables. Un site du réseau d'espaces naturels européens, Natura 2000 y est concerné, tout comme 110 zones écologiques et paysagères remarquables. Le maintien de la majorité d'entre elles (prairies alluviales entre Clairoix et Thourotte, etc.) est conditionné par des inondations régulières. Or, les prélèvements d'eau du canal ne pourraient-ils pas les réduire, voire les supprimer ?
- Le CSNE va impacter de vastes surfaces de zone humide sur son emprise et ses abords. Au vu des SDAGE 2016-2021, le CESER sera vigilant à la compensation¹⁴ des zones humides perdues, notamment en termes de quantité (1m² détruit pour 1m² créé ou 1,5 m² restauré), mais également en termes de qualité. Effectivement, il faut proposer des espaces de zones humides avec la même équivalence fonctionnelle que les espaces perdus ou modifiés.

Outre la vallée de l'Oise, celle de la Somme possède des milieux tourbeux de qualité et une flore remarquable qui devront être préservés, à la fois pendant la phase des travaux et lors de l'exploitation du canal.

¹⁴ SDAGE 2016-2021, disposition A-9.3, p112

Enfin, la zone marécageuse de la vallée de la Sensée possède une nappe phréatique très productive que le canal ne devra pas perturber. Ce canal ne devant en aucun cas s'alimenter dans les nappes souterraines.

La gestion économe de l'eau est un enjeu fort du 21^{ème} siècle, tout comme la conservation des équilibres hydrauliques et l'alimentation en eau des collectivités. Le CESER sera particulièrement vigilant sur ces points pendant la phase des travaux et lors de l'exploitation du canal. De même, la conservation de la biodiversité doit être une priorité.

Concernant le secteur agricole, le tracé va impacter un grand nombre de terres agricoles et va, par la même occasion, entraîner un déplacement massif de terres. **A ce titre, le CESER demande à ce que les compensations en terres agricoles correspondent à 1 ha donné pour 1 ha perdu en qualité équivalente. De plus, un accompagnement des exploitants agricoles devra être mis en place, notamment pour ceux qui, impactés par le tracé, engageront une réflexion sur leurs activités. Enfin, le CESER sera vigilant à ce que la surconsommation des terres n'impacte pas les exploitations agricoles.**

❖ Les pistes d'actions pour la thématique environnement et agricole

L'environnement :

- Le CSNE doit être exemplaire sur la partie environnementale ;
- L'alimentation en eau du canal sera un point de vigilance important ;
- Les compensations, qu'elles soient dans le secteur de la biodiversité ou du secteur agricole, devront être en faveur des espaces perdus ;
- La qualité des terres restituées devront être au moins égales à celles perdues.

L'agriculture :

- Accompagner les agriculteurs qui vont être impactés par le tracé (changement d'activités, reconversions, etc.).

Valoriser :

- Développer des activités autour des sites naturels remarquables (sensibilisation, actions de préventions, etc.) ;
- Mettre en place des actions de valorisation sur des thématiques comme l'eau, la biodiversité, etc. ;
- Faire du CSNE une opportunité de nouvelles biodiversités.

5. Préconisations

Afin que le Canal Seine-Nord Europe soit vecteur d'emploi pour la région des Hauts-de-France, le CESER préconise les pistes d'actions suivantes :

- Communiquer les besoins en main-d'œuvre afin que les branches professionnelles s'organisent (formation, mise à niveau, recrutement, etc.). De même, informer l'ensemble des acteurs (logistique, hébergement, restaurateur, etc.) sur la question des emplois indirects et induits qui vont naître de l'activité qui va se développer sur leur territoire ;
- Assurer un suivi tout au long du chantier et veiller au recours à l'emploi local. Mais également limiter le niveau des sous-traitances et imposer les clauses sociales répondant aux conventions collectives françaises (rémunération, temps de travail, sécurité, hygiène, hébergement, etc.) ;
- Mettre en place et organiser un dispositif de préparation à l'insertion et à la reconversion professionnelle des salarié-e-s dès le début du chantier, pendant et pour le temps de l'après-chantier ;
- Faciliter l'accès à l'emploi par la mise en place d'un guichet unique à destination des entreprises et intégrer dans les appels d'offres un critère de développement local et de retombées économiques pour les territoires ;
- Accompagner/réorganiser humainement et financièrement les filières de la batellerie et des armateurs pour les aider à se développer et à innover ;
- Penser et développer le tourisme autour du canal comme un vecteur d'attractivité et de développement économique sur l'ensemble du tracé.

Pour que le CSNE soit moteur et créateur de nouveaux métiers, le CESER préconise :

- De mettre en place, dans un premier temps, une carte de formation répondant aux besoins du chantier et dans un second temps, des cursus de formation autour de la logistique fluviale et ferroviaire, de la batellerie et des métiers de maintenance ;
- De créer un centre de formation en région hauts-de-France dédié aux métiers du fluvial et à l'exploitation de la voie d'eau.

Afin de rendre la voie d'eau compétitive, le CESER préconise :

- De créer un schéma de cohérence logistique afin d'harmoniser et de développer un véritable réseau entre les ports maritimes et les ports intérieurs. Ce schéma permettrait la définition d'une stratégie de logistique globale intégrant la multimodalité (eau, rail, route) et l'ensemble des acteurs de la logistique afin de répondre au besoin de report modal ;
- De créer un mécanisme financier, et/ou étudier la mise en œuvre de dispositifs déjà existants en Europe, afin de rendre le mode de transport fluvial compétitif par rapport au routier ;

- De développer les plateformes en fonction de l'attractivité et l'activité des territoires et en faire des hubs logistiques ;
- De créer des centres techniques sur le tracé du canal permettant l'entretien des bateaux. L'ajout d'une ou plusieurs infrastructures de maintenance permettrait de développer de nouvelles activités et ainsi créer de nouveaux emplois et savoir-faire.

Pour que le CSNE soit respectueux de l'environnement, le CESER préconise les pistes d'actions suivantes :

- Faire du CSNE une nouvelle opportunité pour la biodiversité ;
- Compenser les secteurs de la biodiversité et agricole à équivalence des terres perdues, en terme de qualité et de quantité.
- Créer les conditions propres à la réalisation d'un ouvrage, son fonctionnement ainsi que celui des plateformes afin d'être respectueux du développement durable en recourant aux énergies renouvelables préconisées par la démarche Rèv3.

6. Conclusion

Le Canal Seine-Nord Europe est une chance pour les territoires des Hauts-de-France car il va être porteur d'une dynamique économique. Toutefois, le CESER déplore, qu'en dépit de l'Ordonnance n° 2016-489 parue le 21 avril 2016, la Société de projet ne soit toujours pas opérationnelle, avec pour conséquence, un retard dans la mise en place des plans de formation. Pour le CESER, les pouvoirs publics auront une part de responsabilité si l'emploi local n'est pas assez représenté sur le chantier. Le Canal Seine-Nord Europe est une opportunité pour la région, tant sur le plan de la construction, que lors de son exploitation. Le CESER rappelle son soutien au projet depuis sa genèse et insiste sur le rôle qu'il va jouer et jouera pour le développement économique régional.

Pour le CESER, l'ensemble des dispositifs mis en place est encourageant dans l'attente du démarrage des travaux. Cependant, certains secteurs, comme la formation, demandent des délais d'application plus ou moins long et le CESER espère que le retard pris ne sera pas préjudiciable au lancement des travaux.

Le CSNE doit être perçu par l'ensemble des acteurs économiques comme un vecteur d'attractivité et de développement des territoires à condition qu'une réflexion globale, intégrant le transport (fluvial, routier et fer), l'aménagement du territoire, la formation, le tourisme, le développement économique, etc. soit menée en amont. Le CESER espère que le SPE-P mis en place par le Préfet, regroupant l'ensemble de ces thématiques et les différents acteurs, permettra aux territoires d'être prêts au démarrage de la phase chantier.

Le CESER souhaite que le projet du Canal Seine-Nord Europe trouve sa place dans l'ensemble des schémas portés par le Conseil régional (SRADDET, SRDEII, CPRDFOP). En effet, le projet touche l'ensemble des compétences régionales qui sont ou seront mises en application à travers ses documents cadres.

Pour que le CSNE ne soit pas une simple autoroute fluviale, il est indispensable de concevoir un schéma régional de logistique intégrant l'ensemble de la chaîne logistique et les infrastructures dédiées. Pour cela, les plateformes devront être complémentaires et non concurrentielles et desservir les hinterlands et zones de chalandises des ports maritimes. Le CESER croit en une harmonisation régionale de l'ensemble des transports.

Le CESER sera vigilant aux engagements fixés par le maître d'œuvre sur l'alimentation en eau du canal et sur l'impact environnemental et agricole que va entraîner le chantier. La biodiversité et les terres agricoles devront être compensées au moins à valeur équivalente en termes de quantité et de qualité.

Enfin, le CESER tient à rappeler le rôle important joué par le Conseil régional des Hauts-de-France dans la réalisation du projet. Il se tiendra à disposition du Conseil régional et veillera au suivi du projet, de sa phase travaux à son exploitation.

Lexique

AFPA Association Professionnelle pour la Formation des Adultes

BTP Bâtiment et Travaux Publics

CESER Conseil Economique Social, Environnemental Régional

CFA Centre de Formation et d'Apprentissage

CCI Chambre de Commerce et d'Industrie

CCIR Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale

CIAE Clause d'Insertion par l'Activité Economique

CPRDFOP Contrat de Plan Régional de Développement des Formations et d'orientations Professionnelles

CSNE Canal Seine-Nord Europe

DREAL Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

EPCI Etablissement Public de Coopération Intercommunale

PME Petites et Moyennes Entreprises

RSA Revenu de Solidarité Active

SDAGE Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SGAR Secrétaire Général pour les Affaires Régionales

SNCF Société Nationale des Chemins de Fer

SPEP Service Public de l'Emploi de Proximité

SRADDET Schéma Régional de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

SRDEII Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation

PPP Partenariat Public Privé

VNF Voies Navigables de France

Déclaration des groupes



Expression du groupe CFE-CGC/UNSA Plénière du 25 avril 2017

Canal Seine-Nord Europe : Levier de développement pour la région

Le Groupe CFE-CGC / UNSA tient à remercier les rapporteurs, le groupe de travail 5-3 ainsi que les services du CESER pour la qualité du rapport-Avis.

Après de nombreuses années de tergiversations, la construction du CSNE devrait s'étaler de 2017 à 2024.

Même si tout n'est pas encore réglé: Période politique; finalisation du Budget, premier coup de pioche, nous notons l'importante contribution de la Région Hauts de France (CR et CD), à hauteur de 882 M. Cependant, pour sa pleine réussite, l'ensemble des puissances publiques concernées par cet ouvrage historique doivent en être pleinement parties prenantes.

Cette nouvelle liaison entre les voies fluviales de l'Europe du Nord et les bassins de la Seine sont un véritable levier de développement pour notre région et, au delà pour la France qui, malgré la densité de son réseau, se classe derrière les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique. Notre région compte près de 1000 kms de voies d'eau et près de 16 MT de marchandises y sont transportées. Dans ce contexte, l'arrivée du CSNE est une opportunité majeure pour:

- le développement du transport fluvial de marchandises
- le report modal de la route vers le mode fluvial, (avec les conséquences positives prévisibles sur le trafic routier et l'environnement)
- l'intégration du mode fluvial dans des chaînes multimodales de transport des marchandises
- la création d'emplois en région tant dans sa phase de construction que dans sa phase d'exploitation.

Cependant, ces créations devront concourir à réduire le chômage dans notre région. Il conviendra donc de limiter le plus possible l'utilisation de travailleurs détachés d'une part et d'anticiper l'effort de formation à la mesure du projet d'autre part.

L'optimisation et la coordination des infrastructures fluviales existantes et de l'ensemble des services associés, y compris les 4 plates-formes prévues, doivent aller de pair avec la construction du CSNE pour une synergie optimale de l'ensemble du réseau fluvial disponible.

Notre Groupe appelle à la vigilance quand à la réutilisation des 55 Millions de m³ de terres arables ou non générés par ce chantier, et son impact sur l'agriculture.

En conclusion, le rapport identifie bien les freins à lever et les leviers d'actions à mobiliser. Le groupe partage les constats du rapport-avis et soutient l'ensemble de ces préconisations. Nous estimons qu'elles sont véritablement de nature à dynamiser le développement de l'utilisation de la voie d'eau pour le transport multimodal de marchandises. Notre région possède tous les atouts pour ce faire.

Nous voterons favorablement ce rapport-avis.



Déclaration CFDT sur le rapport-avis « Canal Seine-Nord-Europe : levier de développement pour la Région »

Le chantier CSNE est un de ces projets qu'on ne voit qu'une fois par siècle dans une région comme la nôtre. Il va engager et contribuer au développement et au rayonnement de la région Hauts-de-France, mais à certaines conditions.

La mission du groupe de travail était de mettre à jour ces conditions et sur ce point le groupe CFDT salue la qualité du travail fourni.

La première condition pour que ce projet soit une réussite est l'implication réelle et efficace de tous les acteurs (financeurs, services déconcentrés de l'Etat, partenaires sociaux, etc...).

De ce point de vue, la démarche « Grand Chantier » est la bonne méthode pour mobiliser tout le monde.

La deuxième condition réside dans notre capacité à anticiper le court, moyen et long terme. Cela suppose d'articuler le potentiel de ce chantier en terme d'emplois, d'aménagement du territoire, d'activités économiques, environnementales, avec les besoins et priorités de la région. Pour ce faire, il faut que le projet CSNE trouve sa place et s'articule avec les schémas stratégiques de la région (SRDEII, SRADDET).

Enfin, La CFDT est et sera vigilante quant aux conditions de réalisation du Canal. Il s'agit là d'éviter les dysfonctionnements qui ont eu cours lors d'autres grands chantiers comme celui du terminal méthanier de Dunkerque. Rappelons que le projet CSNE est financé par l'Europe à hauteur de 40 % (cela illustre s'il en était besoin que l'Europe participe au développement de nos régions) et que par conséquent les appels d'offre seront européens. Pour lutter efficacement contre le phénomène du dumping social, le vrai courage consiste à appliquer pleinement la législation (qui donne aujourd'hui tous les outils pour que l'emploi bénéficie à l'ensemble des territoires de la région) et de donner aux services de l'Etat les moyens de faire respecter cette législation.

A l'installation de cette mandature, le président du CESER nous avait demandé de faire preuve d'audace et d'esprit innovateur.

Alors soyons audacieux dans la formation, dont celle des demandeurs d'emploi, dans l'anticipation de tous les métiers autour de l'exploitation du Canal, dans la mise en place d'un véritable schéma régional intégrant les plateformes logistiques, l'intermodalité des transports et leur compétitivité.

La CFDT votera cet avis.



CESER DES HAUTS DE FRANCE

Assemblée Plénière du mardi 25 Avril 2017

« CANAL SEINE NORD EUROPE LEVIER DE DEVELOPPEMENT POUR LA REGION »

INTERVENTION DU GROUPE FORCE OUVRIERE

Le canal Seine Nord Europe, on en parle depuis de nombreuses années.

Enfin, nous n'avons jamais été aussi près du premier coup de pioche.

Force Ouvrière a toujours été très favorable à cet immense chantier non seulement pour le développement territorial des Hauts de France mais surtout pour l'impact économique qu'il comporte avec les créations d'emplois s'y afférant mais aussi pour les demandeurs d'emplois et aussi les salariés de notre région.

Oui, il s'agit bien d'un important levier de développement pour la région.

Ce développement concernera l'activité économique tout au long du canal mais aussi le développement de l'activité de nos ports français (Hauts de France, Ile de France, Normandie) pour bénéficier aussi bien de la liaison du canal avec l'Escaut que de la proximité de la mer.

Pour Force Ouvrière, il est vital que ce canal relance l'activité économique et l'emploi en région.

On a beaucoup écrit, parlé sur les chiffres annoncés des créations d'emploi.

Selon VNF et l'Etude Socio Economique Seine Escaut :

- 8 à 10 000 emplois directs et indirects par an sur 8 ans pendant la construction.

- 10 ans après la mise en service :

- 60 postes permanents pour l'exploitation
- 3200 emplois sur les 4 plates formes
- 2000 emplois pour la Batellerie
- 700 emplois pour le Tourisme

Sans oublier les emplois liés à la formation professionnelle car FORCE OUVRIERE estime indispensable de mettre déjà en place cette formation pour les demandeurs d'emplois et des salariés.

C'est pourquoi FORCE OUVRIERE soutient vigoureusement la proposition du rapport de créer un centre de formation spécifique sur le canal et sur le territoire des Hauts de France.

Néanmoins concernant la batellerie et plus particulièrement la fabrication de bateaux, le groupe FO préconise que cela se fasse à travers notre territoire national.

On a déjà trop attendu. Il faut maintenant agir plus profondément.

La société de projet est en place ; on doit sortir au plutôt les appels d'offres attendus par les entreprises et les sous-traitants.

Le groupe FORCE OUVRIERE apprécie le travail effectué par le groupe de travail ainsi que le cabinet et le chargé de mission Fabien GAGNON qui a été précieux et efficace pour la réalisation de ce projet d'Avis.

Alors maintenant le groupe FORCE OUVRIERE attend avec impatience le premier coup de pioche (et/ou de bulldozer) qui aura lieu sur le secteur 1, les 18 kms autour de Compiègne avant le secteur 4, les 9 kms de Marquion.

Nous sommes persuadés que vous avez deviné que le groupe FORCE OUVRIERE votera favorablement le rapport Avis sur le canal Seine Nord Europe, levier de développement pour la région.

Union Régionale Force Ouvrière Nord Pas-de-Calais Picardie

10, Avenue Van Pelt – BP 145 - 62303 LENS CEDEX

0321698800 – Fax : 0321698809 – Email : udfo62@orange.fr



CESER - Assemblée plénière du 25 avril 2017

Rapport-avis « Canal Seine-Nord Europe : levier de développement pour la région »

Déclaration du groupe CGT

Evoqué depuis plusieurs dizaines d'années, le projet du canal SNE n'est pas un long fleuve tranquille.

La CGT a contribué au livre blanc dénonçant le coût exorbitant du recours au « Partenariat Public Privé ». Ce dernier a pour l'instant été écarté pour le canal, mais repris pour les plateformes multimodales, sous une forme encore plus débridée, les SEMOP : socialisation des coûts et pertes, privatisation uniquement des profits. Dès la session du 4 octobre 2016 la CGT a manifesté son opposition à leur mise en place, ainsi qu'à l'instauration de zones franches portuaires. Les zones franches permettent l'introduction de marchandises non communautaires en exonération de droits, de taxes et de mesures de politique commerciale. Cette mesure serait mortifère pour les acteurs économiques manufacturiers régionaux et métropolitains.

Le label « grand chantier » impose une clause d'insertion qui ne s'avérera efficace que si tout est mis en œuvre pour former les demandeurs d'emploi aux métiers du chantier qu'ils soient directs, indirects ou induits. Ces formations doivent être qualifiantes et accompagner la personne tout au long de son parcours.

Le rapport-avis préconise l'organisation d'une « *carte de formation capable de répondre aux attentes des salariés et des demandeurs d'emploi* ». Comment le Conseil régional pourra-t-il le faire alors qu'il vient de supprimer la subvention pour l'hébergement et la restauration pour les demandeurs d'emploi en formation ?

La multimodalité est indispensable, il faut la concevoir en tant que complémentarité des modes de transport et pas sous l'angle de la mise en concurrence.

Pour la CGT, dès lors que des infrastructures font l'objet de financements majoritairement publics comme au cas présent, la gouvernance et la régulation de l'utilisation doivent être publiques afin de garantir l'intérêt général et le développement des territoires.

Concernant la gouvernance des plateformes et ports intérieurs, la CGT porte une exigence forte de démocratie. Les salariés et leurs organisations, les populations concernées doivent pouvoir s'exprimer, disposer des informations, faire entendre leurs besoins. Ils en sont à l'heure actuelle écartés. Le « groupe de veille citoyenneté du CESER » souligne dans sa communication du 20 avril dernier « *l'aspiration à plus de transparence, plus de clarté, plus de participation dans l'élaboration, le suivi et l'évaluation des politiques publiques et notamment des politiques régionales* ».

Pour la CGT, de nombreuses zones d'ombre persistent. Ce rapport-avis n'apporte pas les éclaircissements et les réponses nécessaires à la veille du démarrage du chantier. Par exemple, sur des dimensions plus spécifiques, comme la filière de la batellerie.

Le groupe CGT reste dans l'expectative. Il s'abstiendra.

ASSEMBLEE PLENIERE DU CESER DES HAUTS DE France
25 avril 2017

Position de vote des groupes de concertation
« Milieux économiques, » « Artisanat », Agriculture et ruralité »

Portant sur le rapport-avis
« Canal Seine –Nord Europe : levier de développement pour la région »

Les groupes de concertation milieux économiques, artisanat et ruralité saluent la qualité du travail de Martine BOURDON, de Paul l'HOTE et des membres de la commission 5.3.

Le Canal Seine Nord Europe est pour les Hauts de France, d'un point de vue financier, le projet le plus important, depuis la réalisation du tunnel sous la Manche.

Conscients que ses retombées pour le territoire dépendront en grande partie de la capacité des acteurs économiques à saisir les opportunités que le canal offrira, nous considérons capitale la **communication**, tant à destination des opérateurs privés que des structures publiques et associatives. Un site internet pourrait ainsi être créé pour répertorier les opportunités du CSNE et de l'ensemble des grands chantiers de la région.

Pour aller plus loin, les milieux économiques préconisent l'instauration d'un véritable **Small Business Act** : information des TPE-PME des Hauts de France, simplification de leur accès aux appels d'offre, allègement des procédures grâce à la dématérialisation et lutte contre le travail illégal et les fraudes au détachement de travailleurs. Les clauses Molière et Courtial permettront en effet de favoriser l'emploi local. Afin de maintenir la compétitivité des entreprises du territoire, on peut également ajouter l'amélioration des délais de paiement et l'octroi d'avances conséquentes réduisant les problèmes de trésorerie. De plus, les appels d'offres pourraient intégrer, dans le cadre des sous-traitances, des dispositifs de participation des entreprises locales. Ces dernières doivent aussi bénéficier d'accompagnements spécifiques leur permettant de s'investir pleinement dans ce chantier, à travers par exemple la mise en place de réponses groupées à des appels d'offres.

Par ailleurs, avec le CSNE, nous avons la possibilité de porter **une ambition forte pour notre région en matière de logistique**. Ainsi, tout comme le précise le présent rapport-avis, il est aujourd'hui nécessaire de définir une stratégie globale permettant aux différentes plateformes (actuelles et à venir), aux ports maritimes et aux ports intérieurs de se positionner de manière cohérente et efficace. La création d'un schéma de cohérence logistique permettrait de rassembler l'ensemble des acteurs et de favoriser l'intermodalité. Les dynamiques de structuration de l'offre portuaires, telles que Norlink Port, pourront aussi être confortées.

Un projet de cette ampleur est aussi l'occasion de renforcer le dialogue interrégional : la concertation avec les CESER d'Ile-de-France et de Normandie doit ainsi être poursuivie pour impulser une dynamique globale de développement.

Pour finir, comme cela a déjà pu être précisé dans un précédent rapport-avis¹, c'est tout le secteur du fret fluvial qu'il faut soutenir. Sans réseau adapté et performant, le CSNE n'aura que peu d'impacts pour les territoires qu'il traverse. Il faut donc un **plan Marshal** permettant de développer les **infrastructures et la navigation fluviale** et favoriser la compétitivité du fer et de la voie d'eau face à la route.

Nous voterons favorablement le rapport avis.

¹ CESER Hauts-de-France, 4 Octobre 2016, « : le transport fluvial de marchandises, une opportunité structurante pour les Hauts-de-France ? »

Rapport -Avis « CSNE »

Déclaration du groupe CFTC

La CFTC souscrit aux constats et aux alertes du présent projet de rapports avis.

Plus largement la CFTC considère que le temps des attermolements n'a que trop duré. Le canal et ses équipements périphériques, les plates-formes notamment, doivent être mis en chantier.

On ne peut demander à nos concitoyens de voter pour l'Europe et dans le même temps ne pas réaliser un des équipements majeurs de dimension européenne à même de concrétiser l'ambition mise en avant.

Plus prosaïquement, pour les habitants des Hauts de France, ce sont l'activité économique et l'emploi qui découleront de la mise en service de ce canal que sont souhaités impatiemment.

La CFTC votera le projet d'avis.

Avis du groupe Transition Écologique et Solidaire sur l'Avis du CESER portant sur le Rapport -avis Canal Seine - Nord Europe : Levier de développement pour la région.

Le groupe de Transition Écologique et Solidaire (TES) tient à féliciter l'ensemble du groupe de travail, les rapporteurs et le chargé de mission pour leur travail.

Notre groupe tient à rappeler que le coût du projet de CSNE est passé de 7 à 4,8 milliards par le transfert aux collectivités territoriales de la charge de la réalisation des plateformes multimodales, l'État ne conservant que la réalisation du canal proprement dit. Le projet d'un méga-canal adapté au transport massifié par conteneurs est conçu pour s'intégrer dans les projets d'interconnexion des corridors européens. Cela amène à craindre que les plateformes multimodales faciliteront le transit des marchandises importées et amplifieront encore la concurrence des entreprises régionales par des productions à bas coûts.

Nous tenons à interpeler les membres du CESER sur des prévisions bien optimistes de création d'emplois pour la construction et le fonctionnement de ce canal. Plusieurs « dizaines de milliers d'emplois » est un **potentiel théorique basé sur un développement optimiste et à long terme**. Pour la construction du canal, ce grand chantier va être une aubaine pour les grandes entreprises de travaux publics internationaux. Depuis **la construction des cathédrales et jusqu'au dernier grand chantier régional du terminal méthanier de Dunkerque**, ce sont des corps de métiers et des professionnels de hautes compétences issus du monde entier qui interviennent majoritairement dans ces chantiers. Nous émettons donc un point de vigilance concernant la proposition du CESER sur la carte de formation proposée par le Conseil Régional pour accompagner le chantier du CSNE.

Nous relayons la même alerte exprimée par les professionnels de la batellerie, de la logistique concernant les perspectives présomptueuses, voire farfelues, de création d'emplois dans ces activités connexes. Pour illustration, la plateforme de Valenciennes, générant la moitié du trafic conteneurs régional actuel représente seulement quelques dizaines d'emplois !

Les territoires traversés par le projet Seine Nord Europe sont aujourd'hui parmi les territoires subissant les taux de chômage les plus élevés de la région. **Des promesses sans lendemain seront désastreuses**. Nous l'avions déjà dit lors de la précédente plénière et cela reste d'actualité avec les récents résultats électoraux.

Le projet de construction du canal soulève aussi au groupe TES quelques **inquiétudes écologiques** : impacts sur la faune, la flore, perturbations des fonctionnements hydrologiques en région liées à l'étanchéité, aux pompages dans le département de l'Oise. Le Président du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Sensée (affluent de l'Escaut), pourtant favorable au projet, a émis un avis réservé lors de l'enquête publique en raison de son inquiétude concernant la protection de la rivière Sensée, qui alimente en eau potable une partie des 2 millions d'habitants du Douaisis et de la MEL, par le chantier et l'exploitation du canal.

Enfin, la justification de la construction de Seine Nord Europe repose sur l'objectif d'un report modal majeur du trafic nord-sud dans notre région de la route vers le fluvial. **L'abandon de l'écotaxe a sonné le glas de toute perspective de développement massif du fluvial** et questionne la justification du projet de canal Seine Nord Europe. Ainsi l'objectif actuel du projet ne vise que le captage **des 2/3 d'un trafic prévisionnel supplémentaire**. Par conséquent, le groupe TES soutient pleinement la récente annonce par la présidence de la commission des transports du Parlement européen de la mise en place prochaine d'une eurovignette pour les poids lourds.

Le groupe de concertation Transition Écologique et Solidaire votera majoritairement l'avis.

Canal Seine Nord Europe, levier de développement pour la région

Groupe de concertation Associations et Dynamiques Citoyennes

Le canal seine Nord Europe représente à l'évidence un projet d'envergure pour la région Hauts de France à la fois à moyen terme durant la phase de construction et à long terme pour son exploitation. Le projet de rapport-avis souligne à raison son importance et en présente les différentes facettes de façon très intéressante.

Pour notre groupe de concertation, il s'avère essentiel d'en faire un instrument de dynamique pour la région:

par son impact potentiel pour l'emploi et les entreprises régionales avec ce que ceci implique en termes d'accompagnement des entreprises et des salariés,

par les opportunités de développement pour les territoires traversés et notamment ceux qui accueilleront les plateformes pour lesquels un travail en réseau paraît opportun,

par son impact sur les ports maritimes et fluviaux de la région pour qui le canal doit être une occasion de renforcer les coopérations.

Les incidences pour d'autres régions comme l'Île de France et la Normandie auraient aussi pu être soulignées.

Cette participation potentielle du canal à la dynamique de la région et de ses territoires implique qu'il soit complètement pris en compte dans les grandes orientations régionales définies, à définir ou à conforter dans le SRDEII, le SRADDET et le CPRDFOP, comme dans les politiques sectorielles. C'est le cas pour les politiques de formation comme il est souligné dans le rapport. C'est aussi notamment le cas pour la politique des transports: au-delà de l'impact sur les transports routiers et ferroviaires, il s'agit de mieux définir et développer les alternatives et complémentarités entre fluvial, ferroviaire et routier dans une politique globale.

Sur les questions relatives à l'environnement, un point complémentaire à ceux indiqués dans le rapport nous semble mériter une attention, à savoir le devenir et éventuellement le traitement des terres qui seront extraites lors du creusement du canal.

Enfin, une attention particulière devrait être accordée aux habitants de la région, et notamment à ceux qui seront directement impactés dans leurs conditions et modes de vie.

Un tel projet doit être approprié par les habitants pour qu'ils participent à la dynamique qu'il doit insuffler.

Enfin et plus globalement, pour notre groupe de concertation, les points d'insistance soulevés ici, comme les nombreuses autres questions abordées dans le rapport, exigent un vigoureux effort d'anticipation. Nous craignons que les acteurs des pays voisins de Belgique et des Pays-Bas, aient pris une longueur d'avance, que ce soit dans la batellerie, la logistique, les transports et le portuaire. Nous espérons nous tromper mais dans tous les cas, il s'avère impérieux de prendre davantage à bras le corps toutes ces questions, et de mettre en place les outils de suivi et d'évaluation pour nous adapter et faire en sorte que l'opportunité que représente le canal soit pleinement saisie.

Avec ces remarques, le groupe votera le projet de rapport-avis.



Conseil Économique Social et Environnemental Régional Hauts-de-France
151 avenue du président Hoover - 59555 LILLE Cedex - Tel : 03 28 82 82 82 - Fax : 03 28 82 58 05
Pôle d'Amiens : 15 mail Albert-1^{er} - BP 2616 - 80026 AMIENS Cedex 1 - Tel : 03 22 97 37 34 - Fax : 03 22 97 38 86