

« Tous ensemble pour le Canal Seine Nord Europe »

Arras – 10 mars 2015

L'arrivée du Canal Seine Nord Europe se prépare. Le projet est étudié sous différentes approches, du point de vue du territoire, de l'emploi, de l'innovation et des infrastructures.

Les principaux points abordés :

- **La ville de Marquion – point névralgique du projet**

Sur l'ancienne base aérienne, une base e-logistique verra le jour (projet Narval) qui représentera 1300 emplois pour une superficie de 600 000 m². Une partie de la base logistique sera réservée au Canal SNE.

Les plateformes de Péronne, de Nesles, de Noyelle et de Marquion formeront un véritable hub logistique.

La reconfiguration du canal a retenu la partie est, côté Cambrai pour établir une des plateformes bord à canal.

La proposition d'une plateforme des deux côtés du canal reste pertinente en raison d'une demande qui se fait sentir de plus en plus importante.

- **Création d'un guichet unique**

Les réunions ont débuté en 2009 et ont abouti à une démarche « Canal emplois » créée sous l'égide du préfet coordonnateur et assurée par Pôle Emploi, point d'entrée unique vis-à-vis des entreprises travaillant sur le chantier. Plusieurs cycles de formation avaient été lancés, notamment des formations de caristes, qui s'étaient arrêtés en 2011 suite au recul du projet SNE.

10 à 12 000 emplois seront créés pour les chantiers et 50 000 créées à terme avec les activités liées au canal. Un tiers des emplois directs voire plus pourraient être réservés à la population

du Nord-Pas-de-Calais. Ainsi, il est nécessaire de s'interroger sur comment et quand seront formés ces futurs professionnels ? Il est important que la population du NPDC se dote de la meilleure qualification pour obtenir les futurs d'emplois et se préparer à la difficulté de la concurrence.

Une close sociale d'insertion pourrait conditionner l'attribution de certains marchés.

La région, dans le cadre de la future délégation de service public régional de la formation professionnelle, jouera un rôle décisif dans ce domaine grâce aux contrats d'objectifs sectoriels signés avec les 72 branches professionnelles.

- **Formation de la batellerie française**

L'un des intervenants, Monsieur MASCLET, s'interroge sur le métier de batelier en tant que mode de vie et mode de transport. Il ajoute qu'aujourd'hui, c'est 100 % dans le mode de transport et que la page se tourne pour les « petits bateaux ».

En outre, il évoque la pauvreté de la formation en France. L'objectif est d'accompagner les « jeunes » à s'installer, à commencer par l'acquisition d'un petit bateau par l'obtention d'un prêt.

Par ailleurs, il fait le constat que certaines villes fluviales françaises sont traversées en grande partie par des pavillons étrangers et qu'il est nécessaire que la tendance s'inverse. Pour ce faire, la reconstruction de bateaux modernes s'impose, l'acquisition de bateaux d'occasion étrangers doit être freinée.

Quelques remarques complémentaires sont apportées :

→ Importance de mutualiser les moyens d'exploitation sur les plateformes et de créer des plateformes spécialisées, « il est inconcevable qu'on achète du pétrole moins cher par la route que par le fluvial. Il faut être inventif le long du canal ».

→ La question de l'emploi suscite l'intérêt premier des élus. Une phase transitoire de 6 ans devra être mise à profit pour préparer et former les professionnels qui seront amenés à travailler sur ce projet.

→ Pour faire du report modal, des politiques d'accompagnement sont nécessaires.

→ Le Groupe vert du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais souhaite que le poids carbone soit pris en considération dans le choix des partenaires (modalités de la taxation carbone).

→ Marquion ne doit pas être mis en avant au détriment des autres villes sur le tracé : Compiègne, Péronne, Noyon, etc.

Par ailleurs, le Président de la CNBA a demandé si le canal du Nord serait fermé pendant la période des travaux. Il lui a été répondu qu'il n'était pas question de fermer cette voie d'eau. Seule la période de raccordement des deux extrémités donnera lieu à une période de chômage classique sur le canal du Nord.

Synthèse des groupes de travail par thématique

1) Identifier les besoins de formation

Obstacles :

- Calendrier de l'opération du chantier serré
- Manque de visibilité pour les acteurs du projet
- Difficulté de former dans les temps
- Absence d'intégrateur du fluvial de l'organisation logistique
- Manque de d'individus formés au potentiel offert par le fluvial (commissionnaires, logisticiens)

Leviers :

- Mettre en place un parcours de formation intégré entre les pays européens pour permettre aux bateliers français de mieux s'intégrer (formation langue)
- Formation transfrontalière élargie
- Favoriser la formation continue pour les professionnels

2) Identifier les pistes d'amélioration et d'innovation pour le matériel fluvial

Obstacles :

- Problème d'une image « vieillotte » de la batellerie. Le canal serait une opportunité de rendre plus attractif ce mode de transport.
- Problème du financement pour le renouvellement de la flotte c'est pourquoi la création d'un fond dédié serait envisagée pour mener des travaux sur l'existant et sur les nouvelles unités fluviales.
- Efficacité énergétique : les réglementations concernant les normes euro6 pour 2020 puis 2030 implique des travaux de recherche plus approfondis. Une péniche de 24 EVP qui passe au gaz est dans l'obligation de supprimer 4 EVP.

Leviers :

- Favoriser les services dans les ports : eaux usées, nettoyage de cale, etc. Les ports ne sont pas uniquement des points de transbordement.
- Il faut réveiller l'innovation, les services de recherche et développement, réorienter la recherche, créer un pôle d'excellence pour mutualiser les énergies pour réfléchir aux bons vecteurs pour demain, la question de l'interopérabilité est primordial
- Importance d'organiser des transports, les différents de gabarit. Dans certains cas, il est préférable pour le client de recevoir plusieurs fois 700 tonnes qu'une fois 3000 tonnes.

3) Identifier les pistes d'actions pour faire de ce chantier une opportunité régionale

Obstacles :

- Problématique de l'allotissement : taille appropriée et nombre.
- Incapacité structurelle des entreprises à répondre aux entreprises : interactions prévues entre maitres d'œuvre désignés (ex : close d'insertion)

- Incapacité de soutenir de nouvelles filières, manque d'accompagnement

Leviers :

- Guichet/point d'informations centralisées : portail sur toutes les informations du chantier, les investissements liés au projet. Guichet pour les appels d'offres ainsi qu'une création de deux instances territoriales aux deux extrémités du canal.
- Chantier ouvert au public en fonction de l'avancée des travaux (tourisme industriel)
- Instance de concertation et d'accompagnement des entreprises, relayer la juste information auprès des entreprises.

4) Outil de développement économique

Leviers :

- Renforcement du réseau capillaire face à la problématique du dernier km
- Importance du multimodal : les plateformes doivent être proches des autoroutes et embranchées fer, au-delà d'être bord à voie d'eau.
- Comparer les actions prises sur l'ensemble du réseau européen et harmoniser les écluses, favoriser l'accessibilité.
- Rendre la chaîne fluviale plus compétitive
- Accompagner les entreprises vers la voie d'eau par une vulgarisation de son utilisation, par l'amélioration des outils mis à la disposition des chargeurs, par la proposition de l'expérimentation du mode fluvial, et enfin par la mobilisation des acteurs de l'ensemble de la chaîne logistique.
- Communication plus large sur la voie d'eau vers le grand public et les territoires

La CNBA a ajouté les remarques suivantes aux différents ateliers de travail :

1) Pour la formation

→ Développer des campagnes de promotion pour les métiers du transport fluvial afin de favoriser son attractivité auprès du jeune public.

→ Les entreprises fluviales font régulièrement appel à des prestataires étrangers pour les réparations d'ordre mécanique ou l'électronique. Par ailleurs, la formation des emplois relevant de la gestion des réseaux et de la gestion portuaire est faible, en particulier les postes saisonniers. La formation des métiers connexes est primordiale.

→ Les formations bac+2 (logistique) et de cycle supérieur (Master transport) doivent augmenter le volume horaire dédié au transport fluvial.

→ Les formateurs des candidats aux diplômes du fluvial (tuteurs/maîtres d'apprentissage) pourraient bénéficier d'équivalences diplômantes (VAE).

→ L'augmentation de candidats à ce mode de transport devrait donner lieu à l'ouverture d'un nouvel établissement de formation, implanté sur le territoire du projet SNE.

2) Pour les pistes d'amélioration et l'innovation en termes de matériel fluvial

→ L'accès aux prêts bancaires doit impérativement être facilité pour les nouveaux entrants, issus de moins en moins du milieu fluvial, donc ne disposant pas de connaissances particulières du milieu, et faisant l'acquisition d'unités de plus en plus importantes.

→ Développer les chantiers de construction pour la cale française qui sont quasiment inexistantes aujourd'hui.

→ Assouplir les seuils d'émissions formulés par l'Europe en matière de performance environnementales et rejoindre le modèle suivi par les Etats-Unis (normes EPA).

3) Pour des pistes d'amélioration afin de faire du chantier une opportunité régionale

- Attirer les transporteurs par des services dédiés à la profession (collecte des déchets ménagers, non-ménagers, encombrants, huiles usées ; bornes à eau et bornes électriques, etc.)

- Attirer les transporteurs en rendant accessible les services urbains : possibilités de stationner, de débarquer et de franchir le chemin de services.

- L'accès aux soins et aux services d'urgence doivent être une priorité tout au long du nouveau canal : création d'un guide à destination des services de secours.

4) Pour le développement économique

- Harmoniser les taxes et charges européennes des transporteurs européens afin de favoriser une concurrence pure et parfaite

- Identifier et attirer les clients potentiels sur le nouvel itinéraire fluvial

- Faire la promotion du transport fluvial auprès des chargeurs