



Séminaire de réflexion sur la préparation des territoires aux ports intérieurs de Nesle et Péronne – Haute-Picardie



Document d'Animation en vue du débat
Nesle le 18 Juillet 2006



Séminaire de réflexion sur la préparation des territoires aux ports intérieurs de Nesle et Péronne – Haute-Picardie

0. Accueil

PERSPECTIVES D'ACTIVITES ET IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE

1. Activités & Impact des Ports Intérieurs de Nesle et Haute-Picardie
2. Chiffres clés des Territoires Concernés
3. Vision des Participants sur un projet réussi en 2020

PREPARATION DES TERRITOIRES

4. Moyens à Mettre en Œuvre pour le développement Économique
5. Moyens à mettre en œuvre pour le développement Social
6. Organisation des Projets & Modalités d'Association des Partenaires Territoriaux
7. Synthèse des Débats

Sommaire du document

PERSPECTIVES D'ACTIVITES ET IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE

1. Rappel des éléments clés du projet
2. Activité et Impact des Ports Intérieurs de Haute Picardie & de Nesle
 - A. La demande d'implantation d'activités
 - B. Le port intérieur de Peronne Haute-Picardie
 - C. Le port intérieur de Nesle
3. Les autres éléments en débat

1. Le projet de canal Seine-Escaut

1.1. Une liaison capitale entre le Grand Bassin parisien, le Nord -Pas de Calais et l'Europe

Un projet prioritaire européen (inscrit au réseau de transport européen RTE-T le 21/04/04)

Sous maîtrise d'ouvrage VNF pour la partie française (Seine – Nord Europe)

Le Résultat d'une volonté politique européenne et nationale de réaliser un chaînon manquant majeur du réseau de voies navigables avec 3 objectifs majeurs :

Assurer la mobilité durable des marchandises au cœur des pôles économiques nord européens

Développer l'hinterland des ports maritimes

Accroître la croissance de la France et de l'UE



1.2 Une infrastructure du RTE destinée à relier le système de transport du Grand Bassin parisien au réseau nord européen

Un système structuré en équipements de transport le long de la Seine

Le Nord de la France déjà relié au système européen

Seine-Nord Europe : une liaison européenne pour mailler et structurer l'offre logistique



1.3. Le tracé de référence issu des études et de la concertation

LE CANAL EN CHIFFRES

- 106 km
- 7 écluses (de 6 à 30 m de chute)
- 1 pont canal de 1,3 km au dessus de la Somme
- 55 millions de m3 de mouvement de terres
- 1 280 ha d'emprises (hors dépôts et plates-formes portuaires)
- 36 millions de tonnes de capacité
- 4 400 tonnes pour les plus grands convois qui navigueront sur le canal



4 Les zones d'activités portuaires et logistiques de Seine-Nord Europe : une composante stratégique du projet

350 ha de zones portuaires industrielles et logistiques répartis sur 4 plates-formes multimodales

↪ Bénéficiant d'une accessibilité exceptionnelle depuis les ports maritimes de la Rangée nord européenne: Le Havre, Rouen, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam

Une opportunité pour :

- ↪ Implanter des centres de distribution européens en liaison directe les ports maritimes
- ↪ Développer l'intermodalité avec le rail et la route



1.5 Les perspectives de trafic sur SNE

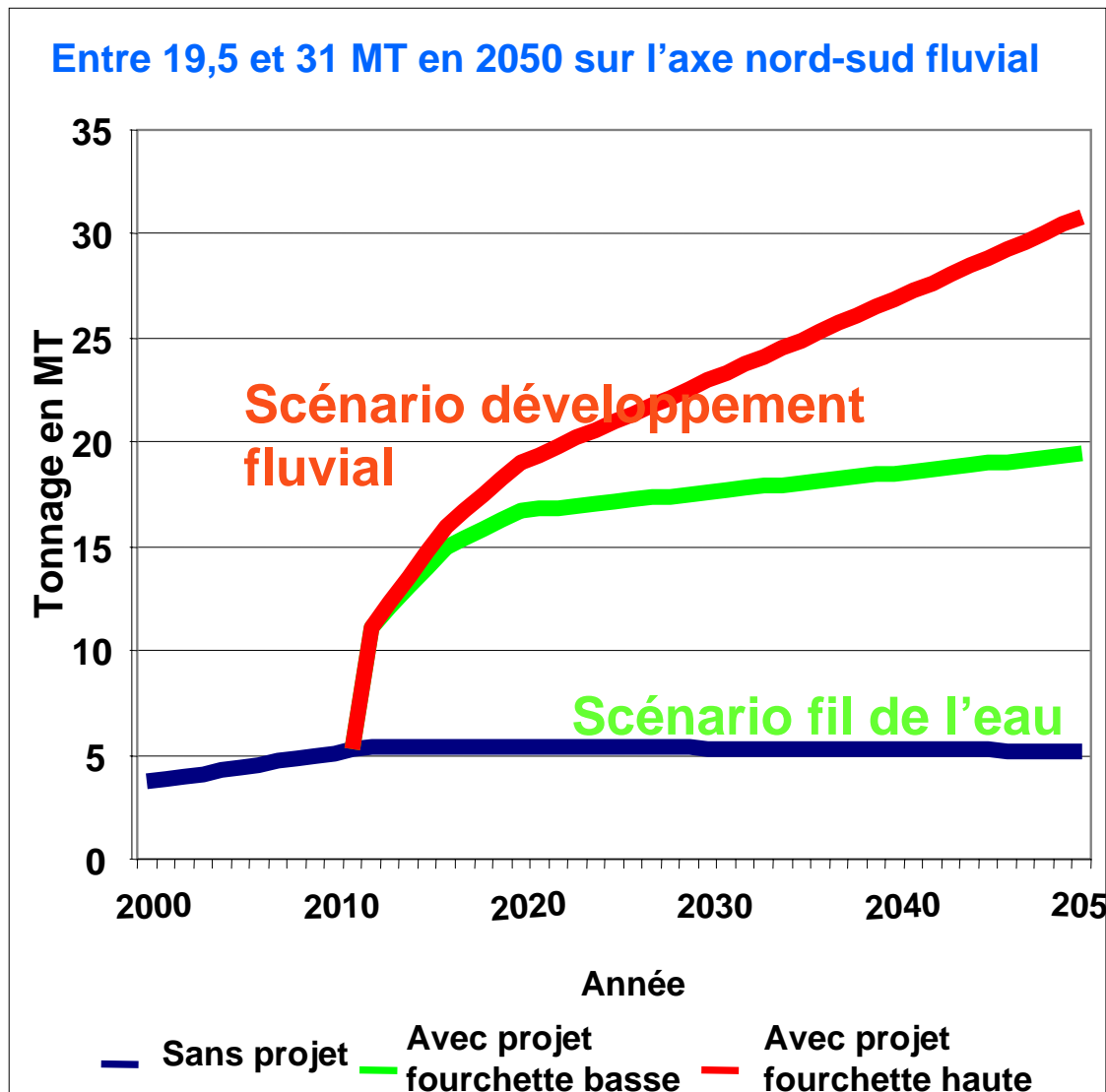
+ 8,2 Md T-km en Europe en 2020, dont 5,5 Md T-km en France

Un trafic fluvial multiplié par 4 en 2020 sur l'axe nord-sud

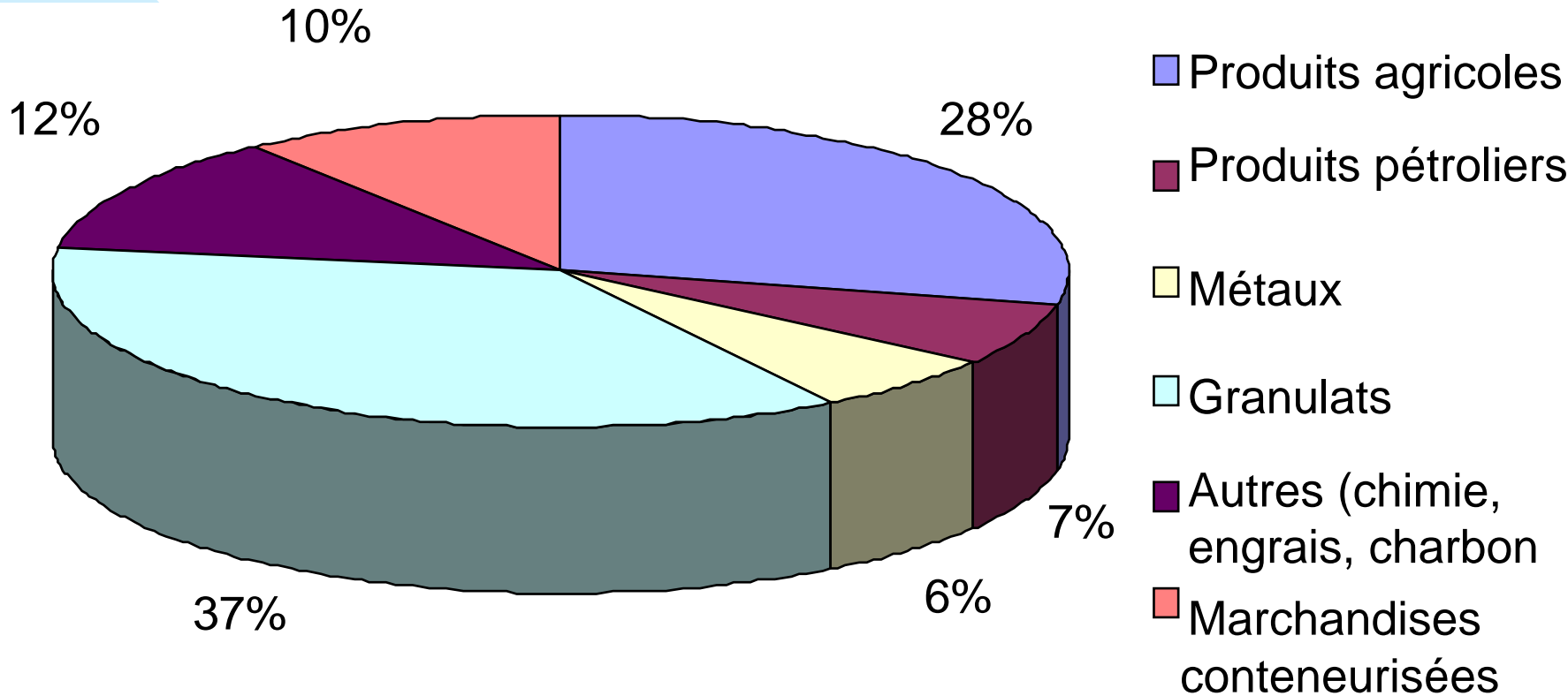
- 17 MT / an
- 280 000 EVP
- dont 1/3 généré par les zones portuaires et 2/3 en transit

Une progression de 8,5 points de part de marché de la voie d'eau dans les ports maritimes de la rangée nord

Une économie des coûts annuels de transports de 225 M€ en 2020



1.6 Composition du trafic Seine-Nord Europe en 2020



1.7. Le partenariat public privé prévu & Délais

- ❑ Le projet de canal sera réalisé en PPP du fait de sa complexité et de l'intérêt de réduire au maximum les délais de mise en service.
- ❑ Le PPP permet « d'enrichir le projet » par une association très en amont des partenaires privés, sources de synergies pour le développement d'activités annexes
- ❑ Ce PPP est régi par l'ordonnance 2004-59 du 17/6/04
- ❑ Le groupement titulaire, cocontractant de VNF, se verra confier la construction, l'entretien, l'exploitation et la gestion du canal et des équipements attenants pendant une durée qui reste à définir et comprise entre 48 et 70 ans.
- ❑ VNF versera à la société de projet gérée par le partenaire privé des loyers d'exploitation et d'immobilisation pour le canal dont le montant sera ajusté en fonction des revenus des activités annexes perçus directement par la société de projet sur les zones portuaires notamment.
- ❑ Des partenaires et clients pourront intervenir pour le développement et les implantations sur les zones portuaires.
- ❑ La signature du contrat de partenariat est prévue au 1^{er} trimestre 2008 (après DUP prévue en Décembre 2007 pour une mise en service du canal fin 2012).

1.8. Un projet socio-économiquement rentable

- ❑ Un coût compris entre **3,17 et 3,72 milliards €** (suivant la réalisation d'un ou de deux sas par écluses)
- ❑ Un bilan socio-économique compris entre **2,32 et 4,54 milliards €** (Comparaison des coûts de réalisation à la somme des bénéfices annuels futurs sur 50 ans actualisés ; variant suivant les hypothèses de valorisation des coûts externes et des avantages transports)
- ❑ Des avantages transport compris entre **4,8 et 5,8 Md€**
- ❑ Une réduction des coûts externes de **1,3 à 2,5 Md€** (60 à 95 M€ en 2020)
 - 65 % des avantages en France
 - 35 % des avantages au Benelux et en Allemagne
- ❑ Un taux de rentabilité interne économique et social compris entre **6,4 et 8,7 %**

2. Les Ports Intérieurs

- ❑ Quatre ports intérieurs (Noyon, Nesle, Péronne, Marquion), 3 terminaux agricoles, 2 quais publics identifiés dans le cadre des études d'avant-projet sommaire pour répondre:
 - À des besoins d'intermodalité de trafics fluviaux
 - À des besoins de desserte d'industries locales
 - À une demande d'implantations logistiques et industrielles
- ❑ Des ports intérieurs dont la demande d'implantation et la programmation sont en cours d'étude par VNF.
- ❑ Des ports intérieurs en complémentarité avec des installations amont ou aval sur Seine-Nord telles que Valenciennes, Lille, Delta3 au Nord et Longueil et Gennevilliers au Sud.

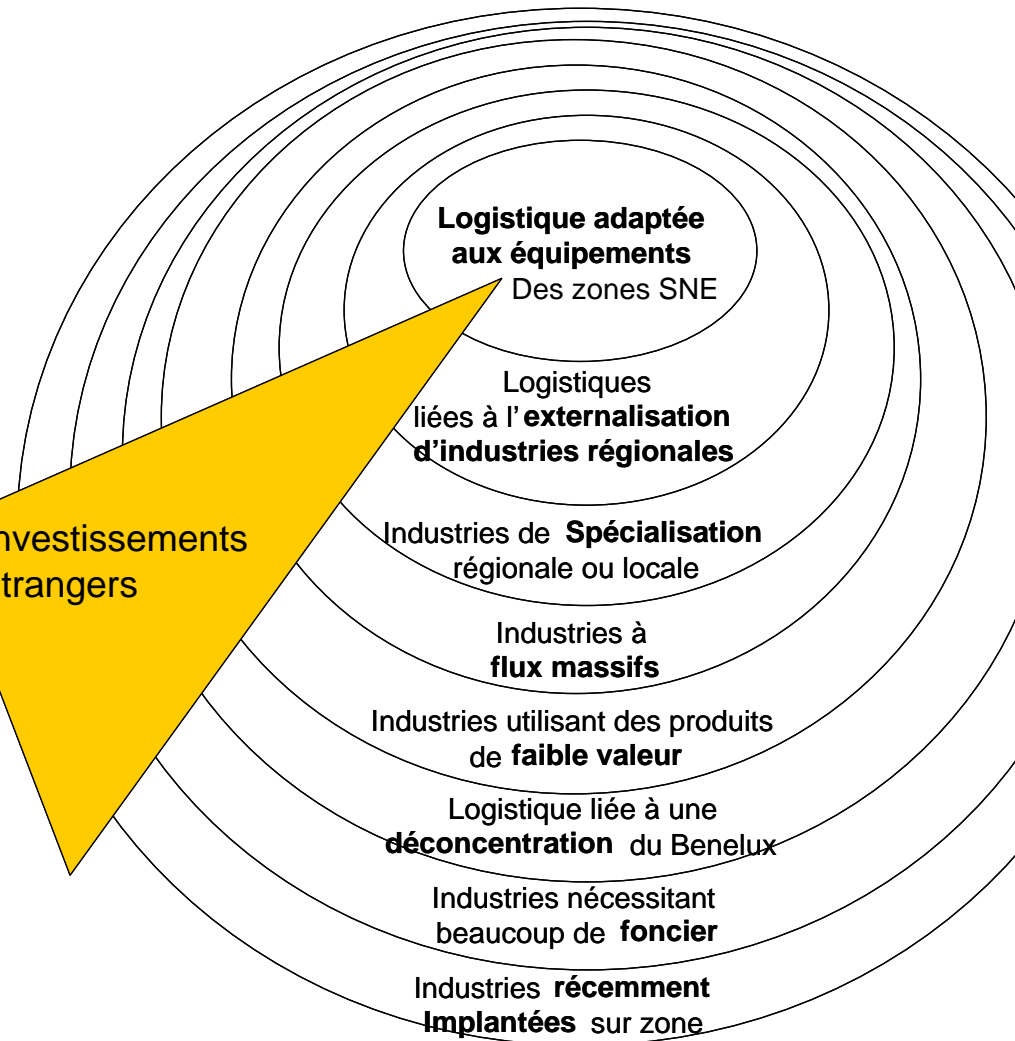
2. L'Activité des Ports Intérieurs

2.1.1 Les filières cibles d'Implantation

Une demande quantifiée et qualifiée sur la base:

- D'une sélection de filières cibles d'implantations industrielles et logistiques (à partir de critères objectifs, qualitatifs et historiques d'implantation – 19 pour l'industrie, 7 pour la logistique)
- D'un test de marché auprès d'intervenants représentatifs du mécanisme d'implantation industrielle ou logistique (23 entretiens)

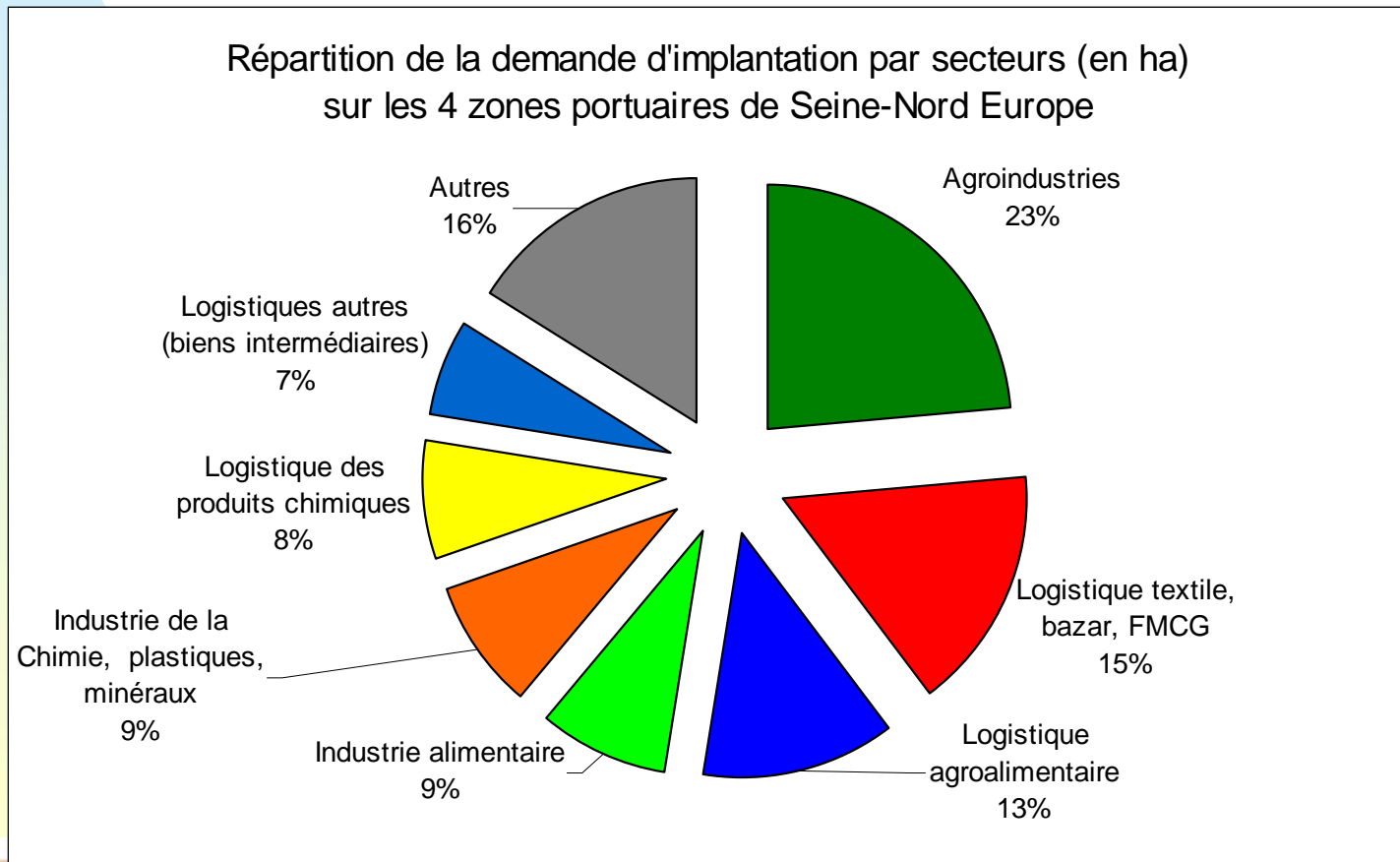
Investissements étrangers



2. L'Activité des Ports Intérieurs

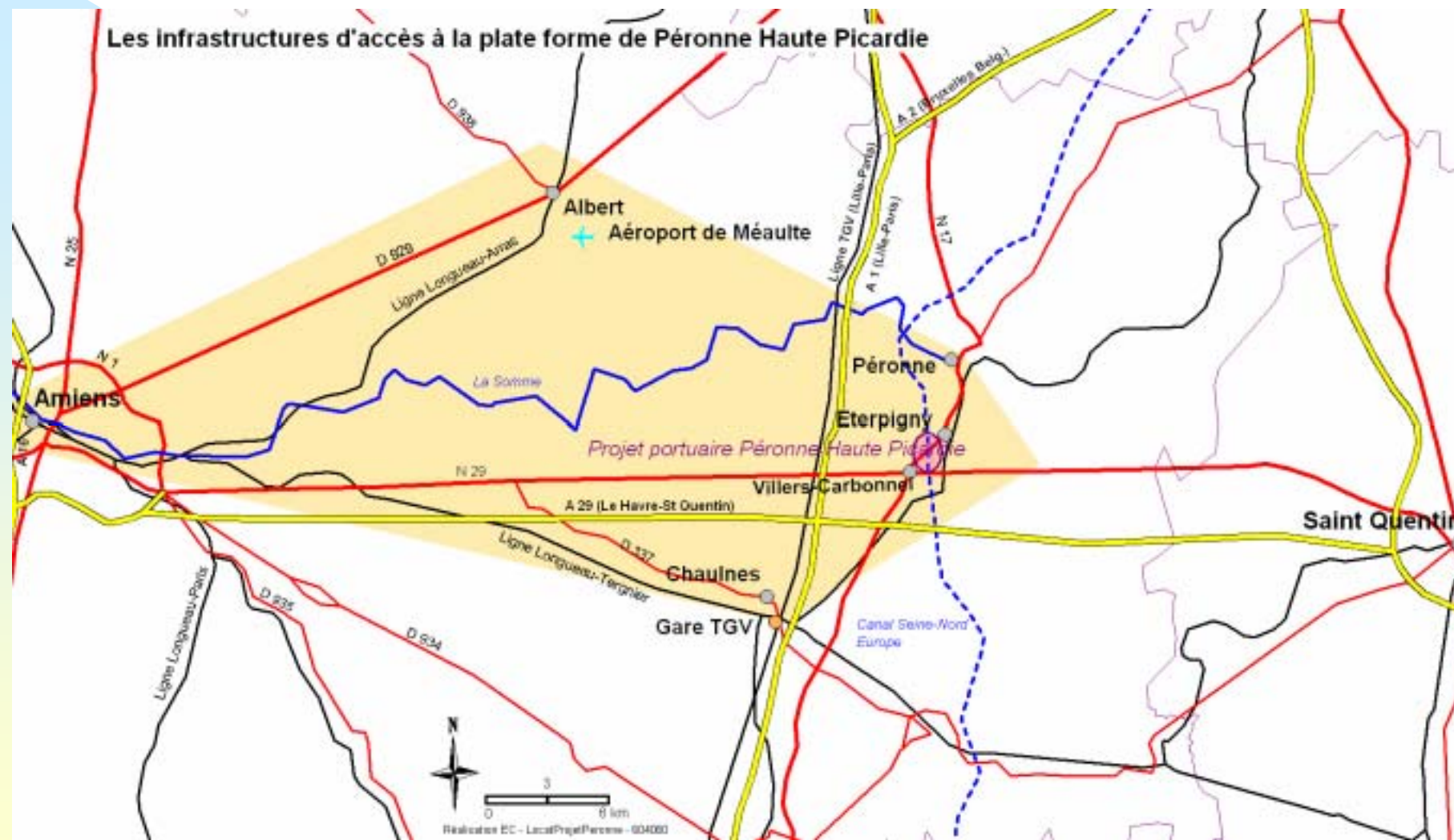
2.1.2. Les filières cibles d'implantation

- Une demande globale (sur les 4 zones) centrée sur la filière agroalimentaire (agroindustrie, industrie alimentaire, logistique alimentaire) et la logistique d'importation (EDC)



2.2 Le Port Intérieur de Péronne Haute-Picardie

2.2.1. L'accessibilité



2.2.2. Les fonctions de Péronne – Haute-Picardie



- ❑ **Trafic fluvial (prévu par les études économiques d'APS):**
 - Vrac: 1 Mt en 2020 et de 1,122 à 1,295 Mt en 2050 selon les scénarios (« fil de l'eau » ou « développement fluvial »)
 - Conteneurs : 32 000 EVP en 2020 et de 83 000 à 139 000 EVP en 2050 selon les scénarios
 - A cela s'ajoutent les trafics de céréales des ports de Cléry/Somme et Moislains (de l'ordre de 200 kt chacun)
- ❑ **Surface de la zone portuaire**
 - Surface totale 60 ha
 - Dont 50 ha d'implantations et 10 ha de port public (conteneurs)
- ❑ **Équipements intermodaux (zone Sud)**
 - Quai de 400 m
 - Desserte ferroviaire

2.2. Le Port Intérieur de Péronne Haute-Picardie

2.2.3. La demande d'implantation

- ❑ Les perspectives de la demande sont liées à :
 - la centralité régionale,
 - la proximité du croisement autoroutier A1/A29,
 - la présence de routes nationales importantes, les RN17 et RN29,
 - l'intérêt de la proximité des bassins de Péronne, Roye, Amiens
- ❑ La localisation intéresse principalement les prestataires logistiques et les transporteurs dans une logique de multimodalité.
 - la zone logistique du port sera attractive pour les implantations de centres de distribution
 - les services nouveaux offerts par le port seront profitables aux entreprises de logistique implantées sur Amiens et Albert lesquelles pourront expédier ou recevoir leurs marchandises depuis les ports maritimes de manière optimisée
- ❑ A cela s'ajoutent des perspectives d'implantation d'activités industrielles et commerciales.
 - Le secteur des matériaux de construction est notamment intéressé par un quai fluvial permettant à moyen et long termes de faciliter une bonne desserte de la Picardie.
 - L'industrie alimentaire est intéressée par l'excellente accessibilité du site et sa proximité des ressources et des marchés.

2.2. Le Port Intérieur de Péronne Haute-Picardie

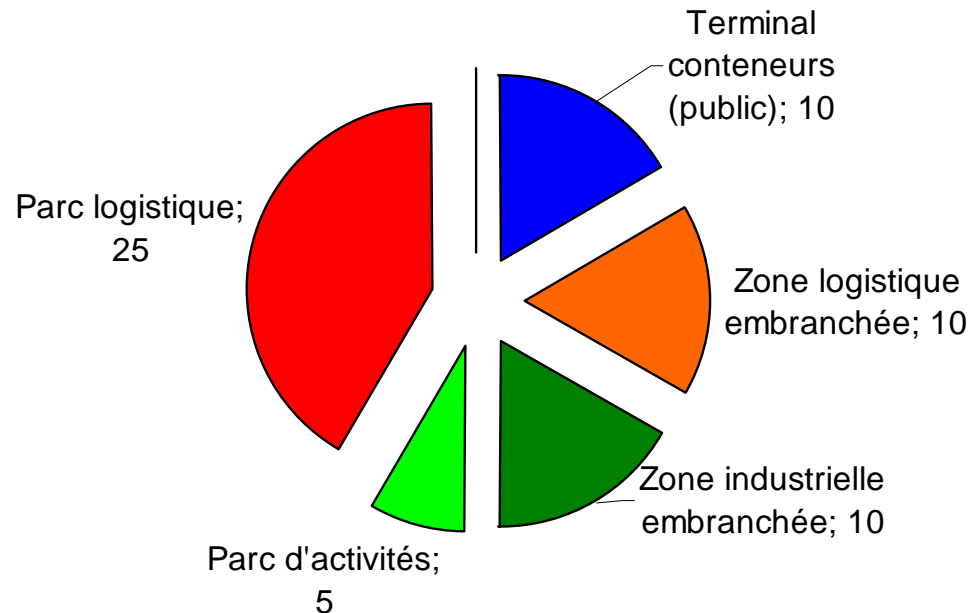
2.2.4. La qualification des zones d'implantation

❑ La qualification des zones tient compte:

- Des particularités d'implantation pour Péronne – Haute Picardie : une demande principalement centrée sur la logistique (alimentaire, importation, autres) et les industries alimentaires
- Des caractéristiques physiques des implantations de chaque filière (dimensions, besoin d'intermodalité directe ou indirecte...)

❑ Elle aboutit à 5 secteurs distincts d'implantation ou d'activités

Répartition des espaces en fonction de la demande d'implantation - plate-forme de Péronne



2.2.5. Les perspectives de programmation de Péronne – Haute-Picardie



2.3.6. L'Impact du Port de Péronne Haute-Picardie

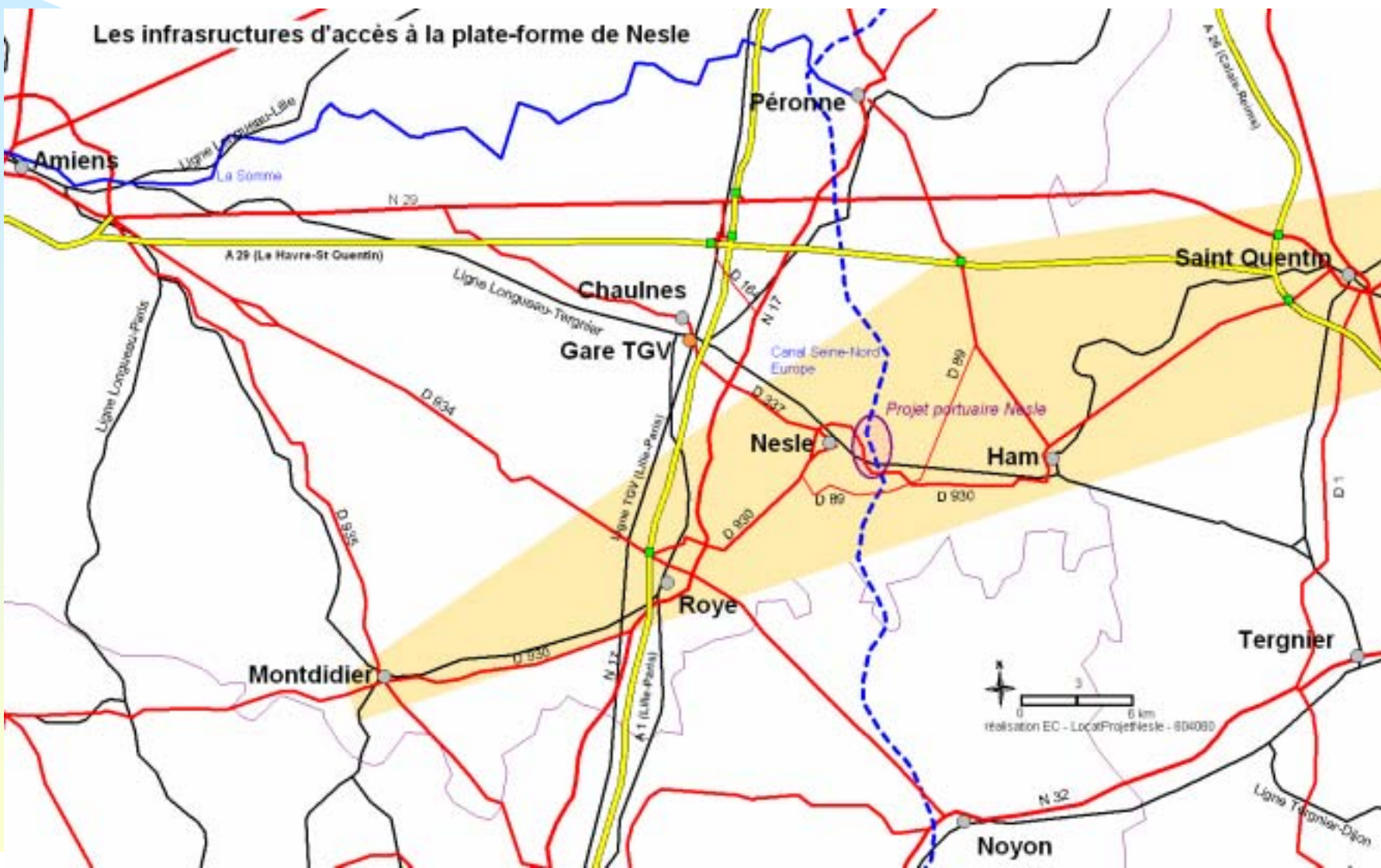
- ❑ **L'impact socioéconomique du Port de Péronne Haute-Picardie est double et concerne :**
 - Les implantations prévues sur la zone portuaire (impact direct)
 - L'impact direct et indirect du port lui-même
- ❑ **Impact direct lié au port et aux implantations (estimation sur ratios)**
 - Emplois directs : 504 emplois en 2020 (à 60% de commercialisation) et 840 emplois en 2050 (à 100% de commercialisation)
 - Taxe professionnelle : 756 000 euros en 2020 (à 60% de commercialisation) et 1,260 million d'euros en 2050 (à 100% de commercialisation)

2.3.6. L'Impact du Port de Péronne Haute-Picardie (2)

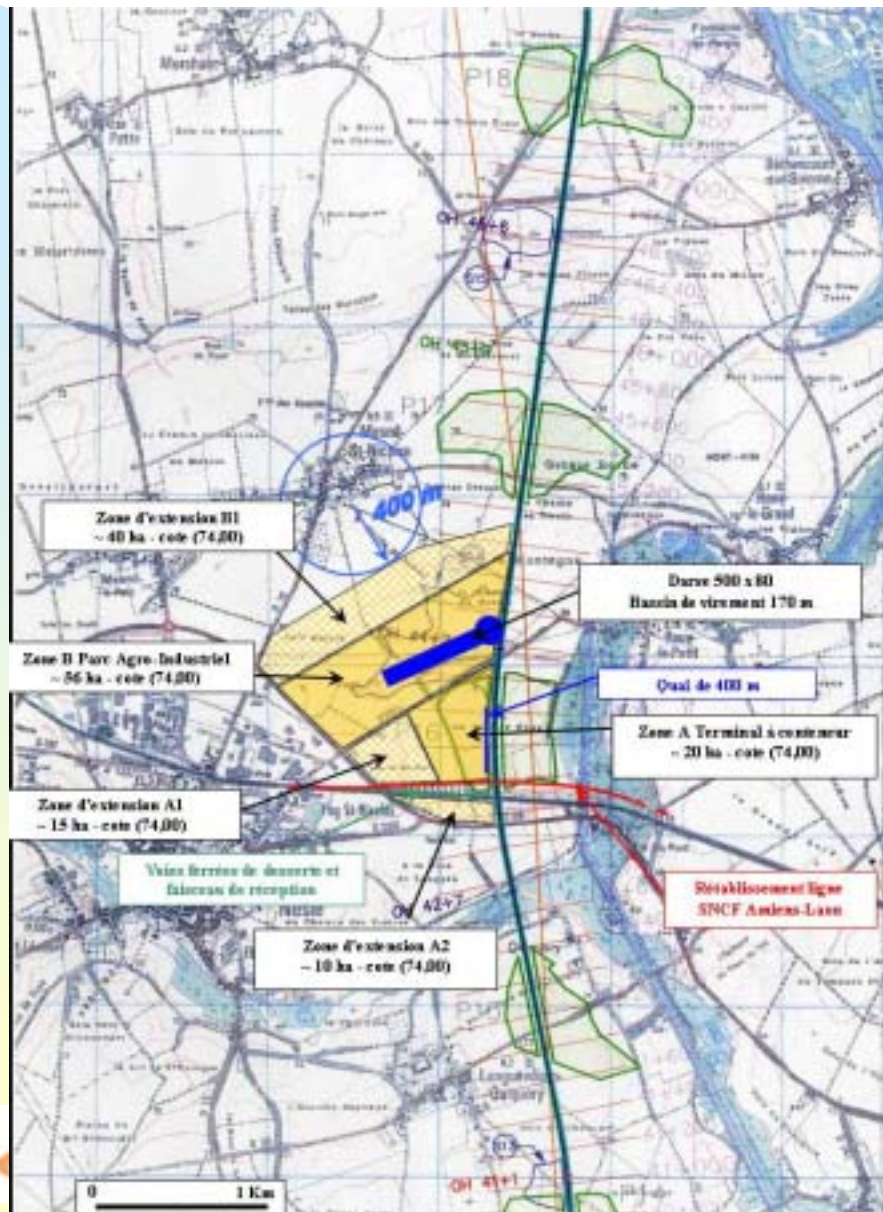
- ❑ **Emplois indirects** : ils concernent essentiellement:
 - Les activités de transport (tous modes)
 - Les achats de service (maintenance, ...)
 - Ratio usuel (ports): **1 emploi direct => 1 emploi indirect**
 - Ces activités ne sont **pas obligatoirement localisées sur zone**
- ❑ **Emplois induits**: correspondent aux revenus générés sur le territoire par les activités qui s'implantent sur la zone portuaire
 - Ratio usuel (ports): **1 emploi direct => 0,5 emploi induit**
- ❑ **Emplois concernés**: ils correspondent
 - Aux emplois préservés dans les **entreprises** existantes **utilisatrices du fluvial**
 - Aux emplois préservés dans les **entreprises** industrielles et logistiques du triangle Amiens – Albert - Péronne **confrontées à des obligations d'alternative modale**
 - Aux emplois liés aux **filières concernées par les trafics fluviaux** (ex: alimentaire)
 - Aux emplois, dans un rayon de 50 km, liés aux **atouts d'implantation** d'une zone bien desservie en transport fluvial et ferroviaire de marchandises

2.3. Le Port Intérieur de Nesle

2.3.1. L'accessibilité



2.3.2. Les fonctions de Nesle



- ❑ Trafic fluvial (prévu par les études économiques d'APS):
 - Vrac: 1,0 Mt en 2020 et de 1,418 à 1,811 Mt en 2050 selon les scénarios (« fil de l'eau » ou « développement fluvial »)
 - Conteneurs : 22 000 EVP en 2020 et de 59 000 à 100 000 EVP en 2050 selon les scénarios
 - A cela s'ajoutent les trafics de céréales du port de Languevoisin (de l'ordre de 400 kt)
- ❑ Surface totale de la zone 78 ha
 - Dont 58 ha d'implantations et 20 ha de port public (conteneurs)
- ❑ Équipements intermodaux (zone Sud)
 - Quai public de 400 m
 - Quais industriels (sur la darse)
 - Desserte ferroviaire (port et zone industrielle)

2.3. Le Port Intérieur de Nesle

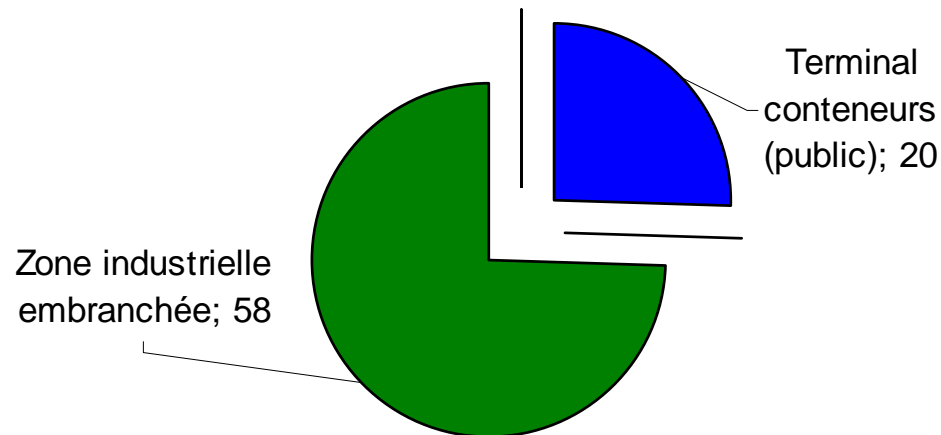
2.3.3. La demande d'implantation

- ❑ Les perspectives de demande à Nesle sont liées au potentiel de développement du pôle agro-industriel existant et aux possibilités complémentaires de fixer des implantations logistiques souhaitant bénéficier d'une trimodalité rail / route / voie d'eau.
- ❑ Le groupe agro-industriel Tate & Lyle a, en particulier, des projets pour renforcer et diversifier l'activité de son unité de production. D'autres implantations, notamment, pour la logistique des céréales et pour les biocarburants peuvent être envisagées sur ce site.
- ❑ Le site de Nesle présente également la particularité d'un très bon positionnement ferroviaire sur l'axe Amiens-Tergnier-Dijon, qui devrait constituer à moyen terme la voie ferroviaire de contournement fret du Bassin parisien pour les ports du Havre et de Rouen. Ce point de croisement intermodal de deux infrastructures majeures, offrant à la fois des services fluviaux et ferroviaires, constitue un atout pour fixer des activités à flux massifs ayant intérêt à bénéficier des deux modes massifiés.

2.3.4. La qualification des zones d'implantation

- ❑ La qualification des zones tient compte:
 - Des particularités d'implantation pour Nesle : une demande essentiellement liée à l'agroindustrie et au transport multimodal
 - Des caractéristiques physiques des implantations de chaque filière (dimensions, besoin d'intermodalité directe ou indirecte...)
- ❑ Elle aboutit à 2 secteurs distincts d'implantation. Des activités logistiques liées aux activités industrielles sont possibles sur la zone industrielle embranchée, ainsi qu'une activité de port polyvalent sur une partie du terminal conteneurs au démarrage.

Répartition des espaces en fonction de la demande d'implantation - plate-forme de Nesle



2.3.5. Les perspectives de programmation de Nesle



2.3.6. L'Impact du Port de Nesle

- ❑ **L'impact socioéconomique du Port de Nesle est double et concerne :**
 - Les implantations prévues sur la zone portuaire (impact direct)
 - L'impact direct et indirect du port lui-même
- ❑ **Impact lié au port et aux implantations (estimation sur ratios)**
 - Emplois directs : 840 emplois en 2020 (à 60% de commercialisation) et 1 400 emplois en 2050 (à 100% de commercialisation)
 - Taxe professionnelle : 1,26 million d'euros en 2020 (à 60% de commercialisation) et 2,1 millions d'euros en 2050 (à 100% de commercialisation)

2.3.6. L'Impact du Port de Nesle (2)

- ❑ **Emplois indirects** : ils concernent essentiellement:
 - Les activités de transport (tous modes) et les achats de service
 - Ratio usuel (ports): **1 emploi direct => 1 emploi indirect**
 - Ces activités ne sont **pas obligatoirement localisées sur zone**
- ❑ **Emplois induits**: correspondent aux revenus générés sur le territoire par les activités qui s'implantent sur la zone portuaire
 - Ratio usuel (ports): **1 emploi direct => 0,5 emploi induit**
- ❑ **Emplois concernés**: ils correspondent
 - Aux emplois préservés dans les **entreprises utilisatrices du fluvial**
 - Aux emplois préservés dans les **entreprises** industrielles et logistiques du triangle Montdidier – Nesle – Saint-Quentin **confrontées à des obligations d'alternative modale**
 - Aux emplois liés aux **filières concernées par les trafics fluviaux** (ex: alimentaire)
 - Aux emplois, dans un rayon de 50 km, liés aux **atouts d'implantation** d'une zone bien desservie en transport fluvial et ferroviaire
 - Aux emplois liés aux activités de (dé)consolidation ferroviaire de flux entre les façades maritimes de la Manche et de la Mer du Nord

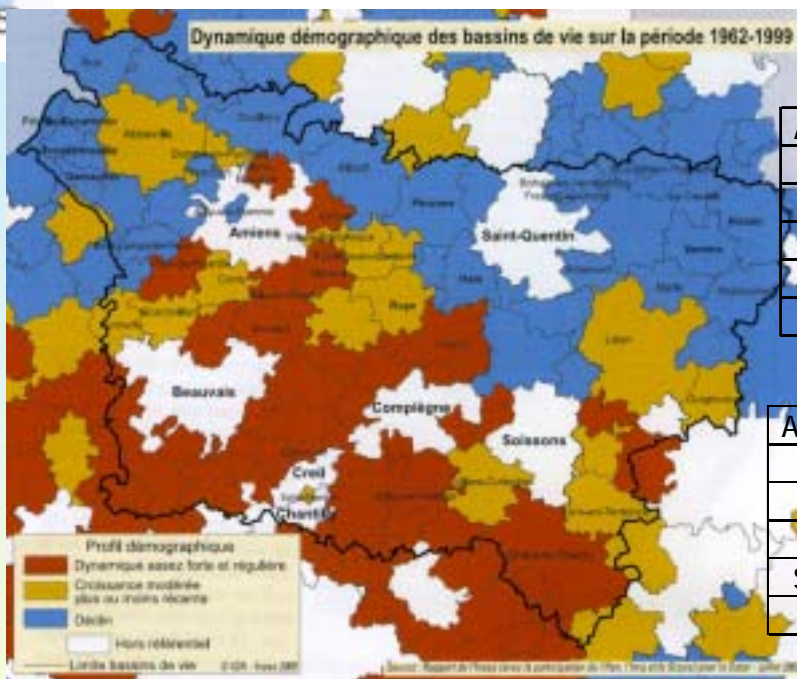
2.4. Les principaux bénéficiaires des impacts

- ❑ La démographie locale
- ❑ Les collectivités territoriales (taxe professionnelle et autres revenus liés aux implantations)
- ❑ Les entreprises locales et régionales, grâce à la baisse des coûts de transport (gros chargeurs)
- ❑ Les transporteurs routiers, fluviaux et ferroviaires
- ❑ Les prestataires de service et commerces locaux
- ❑ Le transport régional de voyageurs et les activités de la gare TGV
- ❑ L'agriculture locale (débouchés)
- ❑ Les promoteurs de filières d'excellence régionale (Pôle Industrie et Agroressources, Agrosphères...)
- ❑ Les promoteurs internationaux de facilités d'implantation en Picardie
- ❑ Les promoteurs de l'image internationale d'une Picardie associée à de grandes infrastructures européennes



Chiffres clés des Territoires Concernés (CCI de PERONNE)

Le besoin de faire face à un déclin démographique



Arrondissement	Population totale	Evolution 99-00
AMIENS	299 776	2.17%
COMPIEGNE	173 943	4.71%
CAMBRAI	158 945	-2.10%
ST QUENTIN	134 597	-2.18%
PERONNE	78 873	-0.70%

Arrondissement	0-29 ans	30-59ans	60 et +
AMIENS	44.10%	40%	15.90%
COMPIEGNE	42.90%	42%	15.50%
CAMBRAI	41.70%	40.10%	18.20%
ST QUENTIN	41.7%	40.60%	17.70%
PERONNE	38.70%	41.00%	20.30%

Bassins d'emploi	AGRICULTURE	INDUSTRIE	COMMERCE	SERVICES	TOTAL
AMIENS	-16,40%	-4,40%	9,80%	8,60%	5,30%
COMPIEGNE	-24,9%	-0,006%	5,85%	13,11%	7,30%
SANTERRE-SOMME	-16,40%	-6,40%	-2,20%	5,50%	-0,003%
SAINT-QUENTIN	-16,80%	-13,10%	6,50%	9,20%	1,10%
CAMBRAI	-9,70%	-2,76%	12,02%	23,55%	13,80%



Vision des Participants sur un projet réussi en 2020

PREPARATION DES TERRITOIRES

- EMPLOI FORMATION
- ECONOMIE
- FILIERE AGRO-ALIMENTAIRE
- DEMOGRAPHIE
- STRUCTURE URBAINE MULTIPOLAIRE
- SERVICES DE PROXIMITE
- TRANSPORTS COLLECTIFS
- DEPLACEMENTS



Moyens à Mettre en Œuvre pour le développement Économique

- ❑ Un développement de la filière d'excellence agroalimentaire sur la base des pôles de compétitivité et d'une offre d'implantation multimodale concertée
- ❑ Un développement concerté d'une filière logistique Picarde associée aux modes de transport fluvial et ferroviaire
- ❑ Une concertation régulière avec les ports de Seine-Maritime et de la Mer du Nord
- ❑ Une promotion internationale de l'offre d'implantation pour ces deux filières
- ❑ L'appui à la diversification des activités des entreprises locales liées à la compétitivité logistique et aux débouchés nouveaux

....



Moyens à Mettre en Œuvre pour le développement Social

- ❑ La préparation des territoires aux travaux de réalisation du canal (formation, accueil, hébergement)
- ❑ L'Habitat
- ❑ Une structuration urbaine multipolaire à l'échelle des zones d'influence
- ❑ Le développement du commerce et des services publics et privés
- ❑ La Formation aux métiers des filières prévues



Organisation des Projets & Modalités d'Association des Partenaires Territoriaux

- ❑ Un mode de financement en PPP qui donne un pouvoir d'initiative à VNF et à l'opérateur privé sans exclure les partenaires locaux
- ❑ Un montage qui sera **finalisé début 2008**.
- ❑ **Un intérêt de mobiliser les partenaires locaux pour maximiser les investissements et assurer un large rayonnement aux ports intérieurs**
- ❑ Les ports intérieurs traitent majoritairement des trafics de vrac destinés à des activités situés à moins de 20km mais peuvent traiter des flux de conteneurs à près de 100 km.
- ❑ Des initiatives d'Association en NPDC qui peuvent avoir un intérêt en Santerre-Somme. Cette Association aurait pour objet de :
 - Favoriser le montage de projets de développement économique et de mobilité sur le territoire du Santerre-Somme, dans la perspective de la réalisation du Canal Seine-Escaut et des plates-formes multimodales
 - Promouvoir l'accessibilité multimodale des territoires et parcs d'activités de Santerre Somme
 - Favoriser la concertation sur la réalisation d'équipements économiques et de transports du Santerre-Somme
 - Favoriser l'émergence d'une offre de services concertée à la hauteur d'une structure urbaine multipolaire à l'échelle du Santerre-Somme