



GROUPE DE TRAVAIL INTER-CESER

**« Axe Seine / Canal Seine-Nord Europe :
Une complémentarité à bâtir,
Des conditions de réussite à définir
Au service du développement des trois régions »**

Table des matières

I – Etat des lieux	3
1) « Seine Gateway » et « North Gateway », deux portes d’entrée pour l’Europe	3
2) L’arrivée de Seine Escaut à travers le regard des témoignages d’acteurs : entre craintes et espoirs	4
II. Œuvrer pour la construction d’un espace portuaire et logistique incontournable en Europe à l’échelle des 3 régions (Hauts-de-France, Ile-de-France et Normandie)	5
III – Les conditions de réussite	7
IV – Les actions à réaliser pour optimiser le développement du transport de fret fluvio-maritime	10
CONCLUSION	12
Annexe.....	13

1) « Seine Gateway » et « North Gateway », deux portes d'entrée pour l'Europe

De 80 à 90% des marchandises échangées dans le monde transitent aujourd'hui par la mer. Sur la base de ce simple constat, il est évident que les places portuaires représentent un enjeu stratégique. Il n'est ainsi pas surprenant d'observer qu'en Europe, la concurrence pour l'accueil des grands armements est forte, notamment le long de l'espace désigné sous le vocable de « rangée Nord », du Havre à Hambourg. Le défi à relever n'est pas seulement de pouvoir accueillir les navires dans de bonnes conditions, mais aussi d'assurer une desserte de l'hinterland en profondeur suffisamment performante pour acheminer la marchandise jusqu'au client final tout en dotant les axes empruntés d'un système et de prestations logistiques qui soient créatrices de valeurs et d'emplois. Cette performance s'apprécie évidemment à l'aune des infrastructures de transports, en particulier de leur fiabilité, mais également en fonction d'autres facteurs déterminants, tels que la fluidité du passage de la marchandise, qui soulève des questions douanières, logistiques ou numériques¹.

La notion de « Gateway » ou de corridor est communément admise pour expliquer l'écosystème portuaire : un ensemble de maillons et d'acteurs qui permettent à la marchandise de transiter de façon rapide et sécurisée d'un point à un autre. Les exemples se multiplient à travers le monde (Pacific Gateway au Canada, Thames Gateway autour du Grand Londres, Extended Gateway dans les Flandres...) et la France n'est pas en reste. Ainsi le projet « Vallée de Seine », relancé en 2009, a pour ambition de positionner le complexe portuaire havro-rouennais comme le port naturel du Grand Paris. Une délégation interministérielle a été créée en 2011 pour accompagner le dossier et en 2012, les trois ports de Paris, Rouen et Le Havre se sont associés au sein d'un groupement d'intérêt économique dénommé HAROPA pour faire valoir leurs intérêts communs. Une démarche similaire a été entreprise dans le nord de la France autour de l'association Norlink Ports, créée en 2017, qui vise au développement et à la promotion des ports maritimes et intérieurs de la région Hauts-de-France, en intégrant notamment la perspective du Canal Seine-Nord Europe.

L'Union européenne encourage cette structuration en corridors à travers la création d'un réseau transeuropéen de transport (le RTE-T), dont l'objectif est d'accompagner et de financer des grands axes internationaux de circulation des marchandises, tout en promouvant l'utilisation des modes massifiés (fer et fleuve). L'axe Seine et l'axe Nord ont tous les deux bénéficié de cette politique à travers des projets et des crédits spécifiques :

- Sur l'axe Seine, on pourra citer le contrat de plan interrégional Etat-Région (CPIER) de la Vallée de Seine, qui finance notamment la réhabilitation des écluses ou la modernisation de Serqueux-Gisors, un tronçon ferroviaire qui offre au port du Havre un « itinéraire bis » à l'axe historique vers Paris ;
- Sur l'axe Nord, on retient évidemment le projet de Canal Seine-Nord Europe, qui vise à mettre au grand gabarit fluvial la liaison entre l'Oise et l'Escaut. Il s'inscrit dans un ensemble de projets soutenus par l'UE visant à développer le fret fluvial en Europe. Corrélativement, le projet de Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO) permettra de compléter le maillon fluvial manquant entre la Seine et l'Oise.

¹ Notamment à travers la mise en place des Cargo Community Systems (CCS), outils informatiques permettant de répondre aux besoins de traçabilité de la marchandise.

L'attention apportée au développement de ces axes est bien entendu liée aux grands bassins de consommation qu'ils permettent d'approvisionner : le Bassin parisien d'une part (plus grand bassin de consommation européen) et la dorsale rhénane (ou « Banane bleue ») d'autre part. Les grands ports étrangers (Rotterdam, Anvers...) sont aujourd'hui omniprésents sur la desserte de ces bassins et en situation de concurrence avec les ports français. Le conteneur est la catégorie de marchandise qui alimente le plus cette concurrence, mais d'autres produits, à l'image des céréales ou des matériaux du BTP, doivent aussi entrer en considération.

10% environ des marchandises à destination ou en provenance du port du Havre transitent par le fleuve, et 16% à Dunkerque ; ce ratio atteint 40% à Anvers et 50% à Rotterdam. Ce retard est préjudiciable du point de vue environnemental, le transport massifié permettant de réduire notablement les externalités négatives liées au transport de marchandises, mais il empêche également les ports français d'élargir leur hinterland, le transport massifié ne devenant performant que sur la longue distance. Des raisons d'approche et de stratégie commerciale expliquent ce déficit de performance des ports français, mais il faut aussi noter le retard pris par la France en général, et par les ports du Nord-Ouest en particulier, sur la question de la multimodalité.

A ce stade, il faut rappeler que le grand gabarit fluvial (techniquement dénommé gabarit Vb) permet le passage de convoi de 180 m pouvant emporter jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 220 camions. Ce gabarit Vb est désormais devenu le standard européen pour toutes opérations de réalisation de voies nouvelles ou d'amélioration des voies existantes dans la mesure où il assure au mode fluvial les conditions de compétitivité optimale.

2) L'arrivée de Seine Escaut à travers le regard des témoignages d'acteurs : entre craintes et espoirs

Les analyses sont nombreuses quant aux effets du Canal Seine-Nord Europe, partie intégrante du corridor multimodal (voie d'eau et rail) européen Mer du Nord / Méditerranée, sur les flux, les emplois, l'économie globale, et les attentes différenciées selon la région d'origine. L'Ile-de-France entrevoit un axe de circulation supplémentaire qui donnera une option nouvelle, plus écologique, aux chargeurs et aux logisticiens pour la desserte du Bassin parisien avec l'objectif de ralentir la progression du trafic routier de fret sur l'A1. Les Hauts-de-France y décèlent une opportunité économique majeure, liée à la construction proprement dite du canal (notamment pour l'emploi dans le secteur du BTP) et à l'attrait qu'il représentera pour les logisticiens et les agriculteurs. Enfin, la Normandie s'interroge sur la compétitivité de ses places portuaires et sur un éventuel report de trafic vers Anvers au détriment du Havre et de Rouen.

Il faut aussi souligner que selon VNF, cette nouvelle infrastructure pourrait permettre de sécuriser l'alimentation en eau de la métropole lilloise.

Ces perceptions territorialisées sont légitimes mais leur expression différenciée nuit à la clarté du débat et de l'enjeu global, en l'occurrence le développement d'une solution fluviale fiable pour l'ensemble des ports du nord-ouest de la France. Les CESER proposent donc de dépasser les frontières administratives régionales pour affirmer une ambition commune forte.

II. Œuvrer pour la construction d'un espace portuaire et logistique incontournable en Europe à l'échelle des 3 régions (Hauts-de-France, Ile-de-France et Normandie)

Les trois CESER estiment qu'il est indispensable de dépasser les traditionnels antagonismes régionaux pour réussir à gagner une place significative dans le marché du transport de marchandises et de logistique, dans le contexte d'âpre concurrence européenne et internationale.

Pour y parvenir, la compétitivité de l'ensemble de la chaîne logistique portuaire fluviale et fluvio-maritime doit être améliorée – à l'échelle des trois régions, sur les deux axes Seine et Seine-Nord Europe. En effet, rappelons que le maillon le plus faible impacte l'ensemble de la chaîne. Il est donc primordial pour chaque axe d'améliorer son fonctionnement pour accroître son attractivité économique, sociale et environnementale.

Pour la construction de cet espace portuaire et logistique attractif, les trois Ceser attirent l'attention sur les points de vigilance suivants :

- A l'instar de différentes démarches de rapprochement entreprises², une coopération entre les multiples acteurs publics et privés (en somme la gouvernance) doit être organisée, par axe et à l'échelle des deux axes ;
- Une meilleure prise en considération des besoins des clients (chargeurs, logisticiens, transporteurs, collectivités publiques...) s'avère incontournable pour s'inscrire dans la dynamique économique de la filière logistique ;
- La préoccupation environnementale présente elle aussi un potentiel d'attractivité à approfondir. La liaison Seine-Nord emprunte les cours de la Seine et de l'Oise qui sont deux milieux naturels globalement en bon état écologique et en amélioration constante. Les travaux annexes à la création du canal (zones de reproduction des poissons) ne pourront que contribuer à renforcer la qualité écologique des cours d'eau et la biodiversité qui va avec, tant sur la partie naturelle que sur la partie à construire. Il conviendra d'observer une vigilance particulière sur la gestion de la ressource en eau, en veillant à l'équilibre hydrique des cours d'eau actuels, aux conséquences sur les zones humides à proximité du projet et aux compensations à mettre en place ;
- Pour faciliter son acceptation sociale, la valorisation de la dimension environnementale du fret fluvial (travaux d'aménagement des fleuves, transit des marchandises) est à promouvoir : valorisation des déchets de dragage, remise en état des berges, des terres agricoles sur les zones de déblai, approvisionnement en eau de la métropole lilloise, diminution relative du trafic de camions... Rappelons que la voie d'eau constitue un maillon important de l'incontournable démarche de transition écologique et énergétique dans un contexte d'encombrement des autoroutes françaises et belges ;
- Dans le même état d'esprit, la définition de la place à accorder au volet tourisme s'impose également ;
- Le volet social des filières fluviale et logistique concourt pleinement à la compétitivité. Toute démarche de dumping social est donc à proscrire ;
- L'avenir de la batellerie fluviale doit être défini au sein d'une vision globale et porteuse :

² Gie Haropa, associations Norlink Ports, Paris Seine Normandie...

- Intégrer la dimension multi ou encore intermodale de toute la chaîne logistique : mer, fleuve, route, voie ferrée ;
- Traiter en amont la question de la formation professionnelle : Elle doit concerner naturellement la batellerie fluviale, mais aussi tous les emplois tournés vers la commercialisation et la logistique (commissionnaires, transitaires, donneurs d'ordre) avec des formations initiales ou permanentes tournées vers les spécificités du transport fluvial. S'agissant de l'apprentissage aux métiers de navigants fluviaux, il s'agit, dans un premier temps et très rapidement, de mutualiser et développer, sur la base de l'existant, les moyens pédagogiques nécessaires à une formation par alternance, opérationnelle et de qualité (pédagogues, CFA de regroupement interrégional, bateaux écoles, simulateurs de conduite, etc...), en prolongeant et en adaptant les diplômes existants pour offrir aux entrants la possibilité de faire une carrière valorisante dans les entreprises de fret et de transports touristiques. L'ensemble de cette offre de formation devrait être conçu, dispensé et financé dans un cadre inter-régional ;
- Donner la priorité à la modernisation de la flotte fluviale notamment sous les angles de son « verdissement » (motorisation propre) et de son adaptation à des nouveaux marchés.

III – Les conditions de réussite

La réussite d'une complémentarité entre l'axe Seine et le futur axe Seine-Nord Europe passera par des conditions commerciales globales :

- L'amélioration de la compétitivité est une exigence pour chacun des deux axes pris isolément et pour assurer leurs complémentarités fonctionnelles et commerciales en évitant, pour les ports du Havre et de Dunkerque, des investissements publics concourant à une concurrence inutile et dispendieuse pour chacun d'eux. Cette obtention nécessaire de gains de compétitivité découlera de la suppression des lacunes en matière d'équipements, mais également de l'amélioration des services douaniers et de l'harmonisation de la fiscalité et des péages en lien avec les situations prévalant au Benelux. Ces dispositions devront naturellement être accompagnées d'efforts de la part des ports français, maritimes et fluviaux, pour améliorer leur propre compétitivité, notamment sur les coûts pesant globalement sur les marchandises transbordées, face à la concurrence des autres ports du Range Nord.

Ces observations s'appliquent :

- Aux équipements, aux infrastructures : absence d'accès fluvial à Port 2000, maintenance défailante des écluses sur la Seine, conception des plateformes logistiques du CSNE et leur raccordement routier, aménagements non-programmés sur l'Oise entre Conflans et Compiègne, etc. ;
- A l'harmonisation et à l'amélioration des procédures douanières, fiscales et aux péages sur la voie fluviale.

Les investissements publics devraient être présentés comme un moyen pour atteindre les objectifs globaux de compétitivité inclus dans une stratégie de développement de l'ensemble du territoire des trois régions. Il est impératif de dynamiser l'ensemble du secteur fluvial afin d'être compétitif et de créer de l'activité. Toutefois, cela nécessite une organisation commune :

- La politique de développement des ports maritimes et fluviaux doit s'organiser dans le cadre d'une stratégie globale de développement de l'activité maritime et fluviale. Les deux axes devront être inclus dans une échelle plus grande, sans oublier l'Est de la France (Champagne, Alsace, etc.). Un travail collaboratif sur les deux axes permettrait d'harmoniser à la fois les investissements et les stratégies pour attirer de nouveaux clients ;
- Le futur axe Seine-Nord Europe offrira un accès H24 aux 5000 km de voies navigables constituant le réseau européen. Il devra permettre la réindustrialisation des territoires, notamment en Hauts-de-France sur des secteurs comme l'agro-industrie, le BTP et l'économie circulaire. Pour cela, la production locale doit être transformée dans les entreprises au bord de la voie d'eau afin de créer de la valeur ajoutée/activité pour les territoires.

La complémentarité des deux axes pourra être effective si les aménagements suivants sont réalisés préalablement à la mise en service du Canal Seine Nord Europe :

- Modernisation de l'Axe Seine : Les CESER insistent sur la nécessité du respect des engagements pris par l'Etat, les Régions et VNF dans le cadre des CPER et CPIER. De même, le projet MAGEO (financé à hauteur de 40 % par des fonds européens) doit être achevé avant la mise en eau du

CSNE (2025). La modernisation et la fiabilisation des infrastructures concernent naturellement l'axe Seine avec les écluses essentiellement et la desserte fluviale directe de Port 2000 avec la réalisation d'une « chatière » soumise actuellement à concertation. Sont concernées avec le même degré de priorité les voies au Nord et au Sud du Canal S.N.E. avec la problématique des tirants d'air des ponts. Rappelons que l'optimal concurrentiel du transport fluvial de conteneurs est assuré avec l'emport de 3 couches et plus sur les grosses unités et que dès lors un tirant d'air de 7 mètres sous les ponts doit être assuré. C'est ce à quoi répondent les caractéristiques générales du gabarit Vb normalisé, des caractéristiques inférieures à cette norme ne relevant que de l'exception.

En conséquence, les opérations suivantes constituent un objectif incontournable :

- La réalisation de la liaison Seine Escaut au gabarit Vb avec un tirant d'air de 7 mètres avec comme seules exceptions temporaires quelques ponts singuliers entre le Canal SNE et les voies belges (Escaut ou Lys) et le futur Canal et l'Oise amont. La mise en service du Canal devra anticiper celle (sous 10 ans ?) des camions sans chauffeurs ;
- La navigation sur l'Oise de Longueuil-Sainte-Marie jusqu'au Havre doit être réalisée, avant l'entrée en service du Canal SNE, au gabarit Vb avec la possibilité « d'alternats » mais de manière impérative avec un tirant d'air qui sur tout l'itinéraire permette l'emport de 3 couches de conteneurs au minimum.
- La modernisation et la compétitivité de l'offre et de la flotte fluviales françaises sortiront renforcés d'un accès au grand réseau de voies navigables européen. En effet, seul l'accès à ce réseau est à même de justifier et faciliter la mobilisation des investissements nécessaires. Cette évolution profitera aux deux axes, à leurs ports et leurs tissus industriels et agricoles.

D'autres interrogations, comme la gestion du foncier, devront trouver réponse rapidement. Qu'il soit pour les plateformes ou le long du CSNE, le foncier est un élément essentiel du développement de l'activité liée au fluvial. Comment les collectivités vont-elles aborder ces questions ? Quelle est leur place ? Par quel outil peuvent-elles intervenir (EPFL³) afin d'organiser les questions du foncier ? Qui pilotera l'implantation des entreprises sur les parcs d'activités et les plateformes ? Faut-il éviter d'orienter les plateformes vers une mono-activité ? Définir les activités en fonction de celles présentes sur les territoires et de l'attractivité de ces derniers. Pour les Hauts-de-France, le SRADDET doit définir des zones de logistiques, en plus des plateformes, en amont.

Une forme d'harmonisation des réglementations sociales au niveau européen est à trouver afin de se prémunir du risque de dumping social. L'embauche des salariés devra faire l'objet d'une concertation entre les différentes parties prenantes afin de se prémunir du risque de dumping social et de donner une bonne visibilité sur l'offre salariale des régions concernées sans pour autant exclure les candidatures des ressortissants de l'Union Européenne. Le récent accord pour la révision de la directive sur le travail détaché nécessitera d'être analysé et apprécié plus précisément afin d'en évaluer les impacts sociaux et économiques éventuels pour nos trois régions. A l'instar des démarches de « Grand chantier », les conditions d'accueil (logements, services quotidiens) des nouveaux arrivants – salariés des chantiers de construction, puis par la suite, le personnel des

³ Etablissement Public Foncier Local

équipements réalisés) et leurs familles doivent être intégrés dans la démarche. La qualité de vie des populations locales doit également être assurée.

Pour les 3 CESER, l'aboutissement d'un travail coopératif pourrait s'articuler au travers d'une structure ad hoc portée et animée par les 3 Régions capable de pérenniser la réussite et le suivi de cette stratégie globale. Cette structure pourrait être le rapprochement des regroupements existants (HAROPA, NORLINK PORTS, etc.).

IV – Les actions à réaliser pour optimiser le développement du transport de fret fluvio-maritime

Les 3 CESER souhaitent promouvoir une solution maritime et fluviale globale autour des deux axes complémentaires : Seine et Seine-Nord Europe par une action coordonnée des trois Régions. Cela passera par la prise de conscience de l'intérêt collectif et il reviendra à l'État d'assurer la cohérence des politiques de transports. Pour ce faire, la mise en place d'un délégué interministériel (cf. Développement de la Vallée de Seine) commun aux deux axes présenterait une garantie optimale. Si les deux axes fonctionnent dans un même sens, ils créeront de l'activité pour l'ensemble de la chaîne. En effet, les deux axes et leurs ports maritimes et intérieurs sont appelés à constituer et à fonctionner en réseau moderne, compétitif, créateur de valeurs économiques et d'emplois pour tous les territoires desservis. Ils ont pour objectif final de proposer aux acteurs de l'industrie et de l'agriculture une nouvelle offre de transport et de logistique performante ouverte sur le monde (aux différentes échelles : régionale, nationale et européenne) et plus soutenable.

Dans cet objectif, ils souhaitent que :

- les trois présidents de Région concernés se rencontrent pour élaborer une stratégie commune et anticiper la mise en services des nouvelles infrastructures, en coordination avec les services de l'Etat ;
- soit mise en place une gouvernance spécifique à chaque axe, s'inspirant du modèle défini dans le cadre du développement de la Vallée de la Seine (Délégation interministérielle dédiée) ;
- l'Etat assure la cohérence des politiques menées sur chaque axe.

Plus concrètement, les différents points d'action concernent :

1. Les équipements et travaux : priorité à la sécurisation des financements et à l'harmonisation des calendriers :
 - Réalisation du projet MAGEO, doublé de la même opération entre Creil et Conflans (non-programmée à ce jour). Or, le début des travaux de MAGEO est annoncé en 2019 et devraient durer 6 ans, donc se prolonger après l'ouverture du CSNE. Par ailleurs, les inquiétudes des opérateurs fluviaux sur la section Creil/Conflans n'ont pas encore trouvé de réponses satisfaisantes de la part de VNF ;
 - Modernisation du tronçon ferroviaire Serqueux-Gisors : sa mise en service, théoriquement programmée courant 2019, prend du retard du fait de certaines oppositions en Ile-de-France et en Normandie ;
 - Fiabilisation de l'itinéraire fluvial entre Le Havre et Paris. Des opérations sont prévues au CPIER pour un total de 76 M€ et ont été confiées à VNF. Il est impératif qu'elles soient réalisées dans les délais ;
 - Modernisation des infrastructures portuaires des ports de Rouen et du Havre inscrites au CPIER, notamment :
 - La modernisation des écluses de Tancarville (15 M€) ;
 - L'amélioration des accès nautiques du GPMR (50 M€) ;

- La résolution de la question des accès fluviaux de Port 2000 au Havre. Le groupe de travail juge au plan des principes la réalisation d'un accès direct entre la Seine et Port 2000 encore plus indispensable aujourd'hui qu'hier compte tenu du retard pris. Il prend acte que le GPMH mène actuellement des études sur l'opportunité et la réalisation technique de la solution dite chatière. Si les résultats des études sont concluants, cet équipement devra être réalisé dans les délais les plus brefs.

2. Le développement économique et aménagement territorial :

- Créer un Schéma Inter-régional d'Aménagement de la Voie d'Eau (SIRAVE), définissant les politiques et objectifs (utilisation, aménagement, gestion durable, etc.) sur l'ensemble des trois régions, en intégrant les professionnels de la supply chain⁴ dans son élaboration ;
- Intégrer la gestion du foncier (EPFL et SAFER⁵) dans le projet CSNE et les plateformes ;
- Définir une stratégie de modernisation de la Batellerie et insister sur la formation.

3. Les procédures portuaires :

- Après expérimentation, le port de Dunkerque a opté définitivement pour la mutualisation des THC. Ce n'est pas encore le cas ni au Havre ni à Rouen ;
- Nécessité d'harmoniser l'application des procédures douanières au sein des ports français.

⁴ La *supply chain* désigne « la chaîne d'approvisionnement », qui regroupe tous les professionnels impliqués dans la mise à disposition du produit au consommateur.

⁵ Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural

CONCLUSION

Les CESER des Hauts-de-France, d'Ile-de-France, de Normandie estiment que la complémentarité de la Vallée de la Seine et du Canal Seine Nord Europe (CSNE) contribuera de façon optimale au développement des trois régions si les conditions suivantes sont réunies :

1. Des infrastructures de la Vallée de la Seine opérationnelles dans leur totalité au moment de la mise en service du CSNE. Cela implique l'impérieuse nécessité de réaliser les travaux inscrits dans les CPER de chaque région et le CPIER de la Vallée de la Seine dans les délais permettant d'atteindre cet objectif ;
2. Une modernisation de la flotte fluviale française par une mobilisation des investissements nécessaires pour rendre son offre plus compétitive, mobilisation favorisée par l'importance des territoires desservis par les deux axes;
3. La sécurisation des financements indispensables pour la réalisation des travaux concernés.

A cet égard, les trois CESER attirent l'attention de l'État sur les conséquences d'une éventuelle remise en cause du projet CSNE au regard de l'atteinte des objectifs développés ci-dessus. En effet, cela reviendrait à :

1. Renoncer aux atouts d'un transport fluvial modernisé et plus compétitif au bénéfice des deux axes et de l'économie française,
2. Accentuer le rôle prédominant du transport routier et délaissier une nouvelle fois le transport fluvial, bien qu'il offre une possibilité de report modal grâce à l'absorption via le CSNE d'une grande partie de l'augmentation du trafic de poids lourds sur les autoroutes A1 ou A13 (source site Ministère de la Transition écologique et solidaire).
3. Risquer de perdre les financements européens obtenus tant pour les études que pour la construction du CSNE, mais aussi ceux correspondant aux aménagements fluviaux qui lui sont complémentaires, notamment, le programme MAGEO et l'aménagement de l'Oise dans sa totalité, faisant de cet investissement une réalité porteuse de développement pour les deux axes.
4. Renoncer à la réindustrialisation des territoires, à la possibilité de créer, bords à canal et en bord de Seine, de la valeur ajoutée par la transformation de matières premières (agroalimentaire, BTP, économie circulaire, etc.) et au développement d'activités logistiques et de conditionnement engendré notamment par le trafic international de conteneurs.

Enfin, les trois CESER recommandent que soient approfondies les études sur les complémentarités entre la Vallée de la Seine et le Canal Seine-Nord Europe. Ils souhaitent être associés à cette démarche.

