
Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe Réseau Seine-Escaut

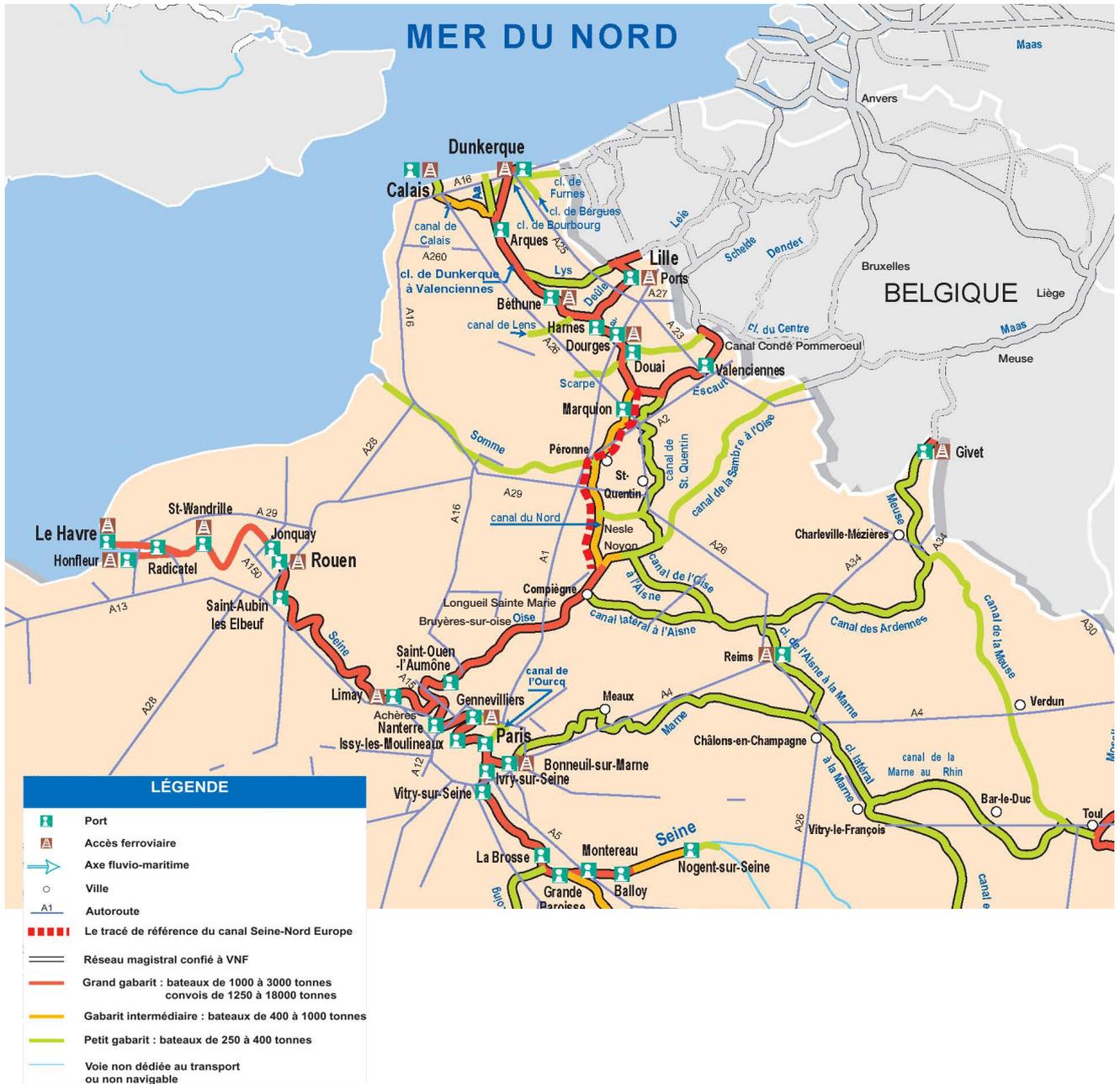
Un projet pour la relance de la croissance

**Rapport au Ministre délégué chargé
des Transports, de la Mer et de la Pêche**

par le député
Rémi PAUVROS



CARTE DU RESEAU SEINE ESCAUT



AVANT PROPOS

Par lettre en date du 17 avril 2013, Frédéric Cuvillier, Ministre Délégué Chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, m'a confié la mission de reconfigurer le Canal Seine Nord Europe. Cette mission a pour objectif de revoir les caractéristiques du projet pour en réduire le coût, sans en changer les objectifs fondamentaux, de revisiter le volet financier et le mode de réalisation et de permettre de présenter dès le premier semestre 2014 un projet reconfiguré afin de pouvoir bénéficier de financements européens au taux maximum sur la période 2014-2020.

Dès le démarrage de ma mission, j'ai souhaité que ce projet ne soit pas considéré uniquement sous l'angle d'une infrastructure de transport mais bien comme un outil de compétitivité des ports et de nos territoires, synonyme de croissance, de développement durable et d'emploi. J'ai donc abordé ce projet en tout premier lieu pour son intérêt économique au niveau français et européen.

C'est dans cet objectif que j'ai rencontré un maximum de partenaires. Ils m'ont exprimé l'attente forte de cette infrastructure et leur besoin de visibilité, permettant une relance pour la croissance.

Enfin, dès le début de la mission, des contacts ont été pris avec la Commission Européenne, afin d'étudier les conditions d'engagement d'un projet reconfiguré sur un financement maximal dans le cadre du nouveau Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe.

C'est ainsi plus de 70 réunions d'échanges qui ont été réalisées afin de créer les conditions d'un accord et d'un portage partagé. Un comité des partenaires tenu le 30 octobre, réunissant, l'Etat, les Régions, les Départements, les Ports, les Régions wallonne et flamande, a permis de partager les attentes de chacun.

Cet important travail d'écoute et de partage conduit à une vision commune de l'évolution nécessaire de notre système de transport de fret : permettre la massification dans nos ports, favoriser la transition énergétique par le report modal vers le fer ou la voie d'eau, créer un espace unifié au cœur de l'Europe, accroître la compétitivité des territoires et ainsi être facteur de croissance et d'emploi.

Le développement des grands ports du Range Nord, notamment Anvers et Rotterdam, n'a été possible que parce que leurs dessertes terrestres les reliant à leur hinterland et aux zones de massification et d'éclatement des marchandises sont efficaces. Nous devons permettre à nos ports de diversifier leurs dessertes terrestres et leur offrir des solutions de transport massifié. Ces aspects sont essentiels car ils conditionnent le prix du transport des marchandises et le choix des armateurs. C'est dans ce sens que le Canal Seine Nord Europe est un outil de compétitivité pour le réseau de ports HAROPA et pour le Grand Port Maritime de Dunkerque.

Le Canal Seine Nord Europe est aussi la concrétisation d'un espace intégré européen en matière de fret fluvial et ferroviaire, raccrochant le bassin de la Seine au Nord de l'Europe, ouvrant des perspectives vers l'Est, qui porte la dynamique de demain. Il mettra au cœur de l'Europe, des territoires du Nord de la France dont la situation économique est parmi les plus difficiles en France aujourd'hui. La perspective d'un espace unifié justifie l'appui fort de l'Europe pour ce projet.

Le Canal Seine Nord Europe est aussi un contributeur essentiel à la transition énergétique, assurant une possibilité de report modal sur un axe autoroutier surchargé par les poids lourds. La route reste en effet le mode dominant de transport en France, avec 81,1 % de part modale. Cette part est supérieure à celle de la moyenne européenne, qui se situe aux alentours de 75,5 %. Or, un convoi poussé de deux barges, soit un gabarit Vb (gabarit du Canal Seine Nord Europe), permet de transporter 4 400 t de marchandises, soit l'équivalent de plus de 100 camions ou 3 trains complets.

Le Canal Seine Nord Europe se veut ouvert sur les territoires. Aménagé sur les principes d'un canal durable, il est l'occasion d'une nouvelle relation avec les agriculteurs. Des zones logistiques, aménagées dans le souci du développement durable, seront installées en bord à voie d'eau. De nombreuses collectivités territoriales ont déjà investi ou lancent des projets dans la perspective de réalisation du projet : le projet Dock Seine Nord Europe/Escaut en construction sur Valenciennes, le Port de Longueuil Sainte-Marie inauguré dans l'Oise en novembre 2013, le projet Paris Seine Métropole. Des filières établies sur le fluvial comme les céréales, les granulats, mais d'autres en développement comme la grande distribution ou le recyclage, envisagent des projets d'investissement le long du parcours Marquion - Clairoix. Le tourisme pourra également être développé. L'exemple du Canal Albert en Belgique m'a conforté dans cette conviction de la force du fluvial pour développer l'emploi durablement.

Le projet est donc créateur d'emplois à court, moyen et long terme. Au-delà des 10 000 emplois liés au chantier, 50 000 emplois sont attendus à l'horizon 2050.

J'ai pu mesurer cette attente immense que porte ce projet dans les territoires de la moitié Nord de la France. Il est en effet le premier grand projet structurant de ce territoire depuis le TGV Nord et le tunnel sous la Manche.

Ainsi, le Canal Seine Nord Europe est un facteur de développement économique, car il est permis de construire un réseau plus large, le réseau Seine Escaut. C'est pourquoi, j'ai inscrit ma mission dans ce périmètre, adoptant une approche globale en lien avec la réalité des flux économiques.

Ce développement économique se fera dans le temps. En effet, la construction d'un canal à grand gabarit est un investissement à long terme, dont la montée en charge est progressive mais certaine. Ceci conduit à faire évoluer peu à peu l'infrastructure selon les besoins. Le Canal Albert, inauguré en 1939, a été continuellement amélioré. Il en sera de même pour le réseau Seine Escaut. Articulé autour du point d'appui qu'est le Canal Seine Nord Europe dont le gabarit Vb est préservé, le reste du réseau doit s'adapter progressivement aux besoins du marché. C'est ainsi une approche progressive que j'ai choisie pour élaborer mes propositions.

Cette approche globale et progressive conduit donc à réaliser à partir de 2016 ce chaînon manquant entre deux grands bassins pour prioriser ensuite les investissements sur l'ensemble du réseau au fur et à mesure des besoins économiques et du développement de l'activité fluviale. Ceci passe par la réalisation immédiate du Canal Seine Nord Europe, tronçon central de la liaison Seine Escaut.

Pour rendre possible cette perspective, il faut créer des conditions favorables à l'engagement du chantier.

Tout d'abord, une réduction du coût. Le travail de reconfiguration technique, conduit sous le pilotage de Gilles Leblanc, ingénieur général des Ponts et des Eaux et des Forêts, a permis d'identifier des pistes d'économies significatives, pour atteindre un coût du chantier de l'ordre de 4500 M€₂₀₁₃ HT.

Il s'agit ensuite de reconstruire un nouveau partenariat avec les territoires. C'est dans ce cadre, que je propose aux Régions et aux collectivités territoriales d'assurer le développement des plateformes multimodales. C'est aussi en ce sens, que je propose que le projet, et au-delà, le bassin concerné soit confié à une société de projet créée dans le cadre d'une disposition législative qui associerait VNF, collectivités, les Ports, voire d'autres parties prenantes comme nos partenaires belges.

Il faut, enfin, revoir le financement. Un appui européen fort est possible. La déclaration conjointe signée le jeudi 17 octobre 2013 entre M. le Ministre, ses homologues de Belgique, et des Pays-Bas, ainsi que le Commissaire européen aux Transports Siim Kallas a été un des éléments décisifs de la reconfiguration financière. Cette déclaration acte que le Canal Seine Nord Europe et le réseau Seine

Escaut sont éligibles à un taux de cofinancement européen allant jusqu'à 40 %, contre 6,22 % précédemment. Les collectivités concernées ont aussi acté un engagement nouveau et renforcé. Leur déclaration d'engagement signée conduit à la volonté d'un financement à hauteur d'un milliard d'euros. Cet engagement nouveau va de pair avec la perspective d'un partenariat renforcé, et d'un démarrage rapide des travaux du tronçon central. Le dernier élément du financement est l'inscription d'éléments incitatifs au report modal. Dans le cadre de l'approche globale du réseau Seine Escaut, une réflexion pourrait être engagée pour lier le financement de l'infrastructure à des incitations permettant le report modal depuis les autoroutes concernées.

Au-delà, ce projet pose les questions de reconstruire une culture du fluvial pour notre pays, et d'élaborer des pistes pour la complémentarité fer/voie d'eau/route. J'ai rencontré une profession dynamique qui souhaite réamorcer un développement fort. Sur ces bases, une réflexion pourrait être engagée vers un plan fluvial qui redonnerait toute sa place à ce mode respectueux de l'environnement.

Enfin, les acteurs que j'ai rencontrés m'ont exprimé le caractère essentiel d'écoute et de portage d'un élu de la Nation. Aussi, sur le modèle de l'Europe qui nomme un coordinateur pour chacun de ses corridors prioritaires, je propose qu'un coordinateur national soit nommé. Personne indépendante, parrain du projet, il veille à son avancement, à l'écoute mutuelle de l'ensemble des parties intéressées : techniciens, territoires, acteurs économiques. Il facilite ainsi les relations et assure une cohérence d'ensemble.

Le présent rapport apporte enfin quelques propositions qui se sont appuyées sur l'étude des bonnes pratiques, sur l'écoute des partenaires du projet et sur les entretiens menés dans le cadre de la mission. Je remercie très sincèrement toutes les personnes rencontrées et demande à celles que les contraintes de temps liées à la mission n'ont pas permis de rencontrer, de bien vouloir m'en excuser. Elles ont chacune apporté un élément dans ma réflexion et dans l'élaboration de mes propositions. Toutes ont exprimé une attente forte et la volonté, grâce à une visibilité retrouvée, d'investir pour relancer la croissance et l'emploi pour notre pays et pour l'Europe.

Je crois en l'avenir de ce projet qui sera l'un des facteurs de la relance de la croissance de notre pays.



Rémi Pauvros

Député du Nord
Maire de Maubeuge

Table des matières

1 PREMIERE PARTIE : UNE INFRASTRUCTURE ATTENDUE, QUI SE JUSTIFIE PAR SON INTERET ECONOMIQUE, EUROPEEN, EN CONTRIBUTEUR A LA TRANSITION ENERGETIQUE.....	12
1.1 LES RENCONTRES DE TERRAIN, LES NOMBREUX ECHANGES TENUS MONTRENT UNE ATTENTE FORTE POUR CREER UN ESPACE UNIFIE D'ECHANGES AU CŒUR DE L'EUROPE.....	12
1.1.1 La possibilité pour les ports maritimes d'accroître leur position concurrentielle et d'étendre leur hinterland.....	12
1.1.2 Face aux incertitudes, les acteurs économiques adoptent une attitude attentiste en suspendant leurs investissements.....	14
1.1.3 Des opportunités d'emploi et de développement économique pour les territoires	16
1.1.4 Mieux impliquer les partenaires belges pour renforcer les relations transfrontalières.....	17
1.1.5 Pour l'Europe, créer un espace unifié de transport fluvial en combinaison avec le ferroviaire	17
1.2 UNE SOURCE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE A COURT, MOYEN ET LONG TERME	20
1.2.1 Un chantier contribuant à la relance économique et à l'emploi	20
1.2.2 Un équipement source d'emplois locaux et pérennes à moyen et long terme	22
1.2.3 Un outil structurant pour l'aménagement équilibré du territoire.....	24
1.2.4 Un facteur d'amélioration de la compétitivité des entreprises.....	26
1.2.5 Un effet accélérateur de développement et de synergies pour les ports intérieurs et les plateformes multimodales.....	28
1.2.6 Un accélérateur des mutations en cours pour les ports maritimes	30
1.3 UNE INFRASTRUCTURE PERMETTANT DE RELANCER LA CULTURE FLUVIALE ET CONTRIBUER AINSI A LA TRANSITION ENERGETIQUE PAR LE REPORT MODAL.....	34
1.3.1 Le Canal Seine Nord Europe en permettant le développement du transport fluvial contribuera à la transition énergétique	34
1.3.2 Le Canal Seine Nord Europe ouvre une possibilité intéressante de report modal par l'effet réseau.....	36
1.4 LES PROPOSITIONS : SUIVRE UNE APPROCHE GLOBALE ET PROGRESSIVE DANS L'AMENAGEMENT DU RESEAU SEINE ESCAUT	39

Table des matières

2 DEUXIEME PARTIE : LES APPROCHE GLOBALE ET PROGRESSIVE ET LA RECONFIGURATION TECHNIQUE PERMETTENT D'ENVISAGER DES ECONOMIES SIGNIFICATIVES AVEC L'OBJECTIF DE RETOMBÉES ECONOMIQUES RAPIDES	40
2.1 UNE RECONFIGURATION TECHNIQUE DU PROJET DE TRONÇON CENTRAL PERMET D'ENVISAGER DE REDUIRE SON COUT DE MANIERE SIGNIFICATIVE, TOUT EN S'INSCRIVANT DANS UN PROJET DE CANAL DURABLE	40
2.1.1 Le cadre donné au travail de reconfiguration technique	40
2.1.2 Les principales propositions d'évolutions techniques.....	41
2.1.3 Le cas des plateformes multimodales : laisser l'initiative aux acteurs locaux.....	46
2.1.4 Le mode de réalisation du canal peut aussi être un moyen d'optimiser son coût	48
2.1.5 Un projet reconfiguré pour proposer un « Canal Durable »	48
2.2 LES ACTIONS SUR LES BASSINS SEINE/OISE ET NORD PAS-DE-CALAIS : L'APPROCHE GLOBALE DU PROGRAMME SEINE ESCAUT	50
2.2.1 Un travail important a déjà été mené dans le cadre des Contrats de Projets Etat Région précédents	50
2.2.2 Les échanges avec les acteurs économiques et les territoires conduisent à proposer des critères de priorisation des projets pouvant être inscrits au titre des prochaines contrats de plan sur le réseau Seine Escaut	51
2.3 LA QUESTION DE L'ORDONNANCEMENT EST A METTRE EN REGARD DE L'INTERET ECONOMIQUE ET DES MOYENS DISPONIBLES	54
2.3.1 Relier en priorité les bassins par la réalisation du tronçon central, afin de profiter de l'effet réseau	54
2.3.2 Les principes d'un planning s'inscrivant dans l'approche progressive.....	54
2.4 LES PROPOSITIONS ET LA SYNTHESE DES PISTES D'ECONOMIE	55

Table des matières

3 TROISIEME PARTIE : UN PROJET DONT LA RECONFIGURATION FINANCIERE ET SON INSCRIPTION DANS UNE LOGIQUE ECONOMIQUE CONDUISENT A UNE NOUVELLE GOUVERNANCE	56
3.1 UNE RECONFIGURATION FINANCIERE QUI PERMET DE CONFIRMER UN APPUI FORT DE L'EUROPE ET DES COLLECTIVITES	57
3.1.1 Le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe et la Déclaration de Tallinn	57
3.1.2 Le principe d'appui des grands projets en France entre l'Etat et les collectivités.....	59
3.1.3 Les collectivités concernées : une déclaration d'engagement pour financer le Canal Seine Nord Europe	60
3.1.4 Les autres sources de financement	61
3.2 UNE NOUVELLE GOUVERNANCE PAR UNE SOCIETE DE PROJET ET UN APPROFONDISSEMENT DES RELATIONS SUR LE PERIMETRE SEINE ESCAUT	65
3.2.1 Assurer le développement fluvial du périmètre dans un cadre partenarial par une société de projet	65
3.3 LA RECONFIGURATION FINANCIERE CONFORTE LES CONCLUSIONS SUR L'ORDONNANCEMENT POUR UNE OUVERTURE DU TRONÇON CENTRAL A UN HORIZON 2020/2023	70
3.3.1 L'engagement de l'Europe et des collectivités conduit à privilégier le scénario d'un aboutissement rapide du tronçon central.....	70
3.3.2 Un plan de financement possible.....	71
3.3.3 Le planning possible avec les travaux prioritaires d'extrémité.....	71
3.4 LES PROPOSITIONS	72

Table des matières

4 QUATRIEME PARTIE : REDEVELOPPER LA CULTURE FLUVIALE, EN COMPLEMENTARITE AVEC LES PORTS ET LES AUTRES MODES DE TRANSPORT.....	73
4.1 LA COMPLEMENTARITE DES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES : UN ENJEU DE COMPETITIVITE.....	73
4.2 LES EVOLUTIONS DE REPARTITION MODALE EN FRANCE MONTRENT DES DIFFERENCES SIGNIFICATIVES AVEC NOS VOISINS.....	74
4.2.1 La France a eu une évolution très différente de la Belgique en matière de répartition modale	74
4.2.2 Le transport fluvial en France : une dynamique de croissance enclenchée, mais limitée par le réseau actuel	75
4.2.3 La complémentarité avec le fret ferroviaire et routier	80
4.3 L'ETAT DES ACTIONS DE POLITIQUES PUBLIQUES EN MATIERE FLUVIALE.....	82
4.4 PROPOSITIONS POUR RENFORCER LA COMPLEMENTARITE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT DE FRET	83
5 CONCLUSION : SYNTHESSES DES PROPOSITIONS.....	84
Remerciements	87
Annexes.....	88

■ 1 PREMIERE PARTIE : Une infrastructure attendue, qui se justifie par son intérêt économique, européen, en contributeur à la transition énergétique

1.1 Les rencontres de terrain, les nombreux échanges tenus montrent une attente forte pour créer un espace unifié d'échanges au cœur de l'Europe

Le Canal Seine Nord Europe vis à relier, via la voie fluviale, deux grandes régions de l'Europe du Nord, le Bassin Seine/Oise et le Bassin Nord Pas-de-Calais/Benelux, permettant de constituer le réseau Seine Escaut.

Aujourd'hui, un réseau de voies navigables interconnectées existe mais il n'offre pas un gabarit suffisant pour la navigation d'unités modernes. En particulier, le canal latéral à l'Oise, le canal de Saint-Quentin, le canal de la Sambre à l'Oise et le canal du Nord sont aujourd'hui les voies navigables les plus restrictives de ce réseau. Même si elles disposent d'un intérêt économique indéniabiles, elles limitent la navigation aux bateaux de petit gabarit (entre 250 et 650 tonnes).

Le Canal Seine Nord Europe, d'une longueur de 106 km, a vocation à relier Compiègne à Aubencheul au bac (Nord) par voie navigable au gabarit européen Vb (4400 tonnes).

S'il constitue aujourd'hui un projet permettant de lever un goulet d'étranglement du réseau européen, il a également vocation à relier les régions françaises de Haute-Normandie, d'Ile-de-France, du Nord Pas-de-Calais et de Picardie entre elles. Il doit aussi créer un réseau entre les ports maritimes et les ports et plateformes intérieurs, modifiant les chaînes logistiques de la moitié Nord de la France et à impulser un nouveau développement économique.

La mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe a mené plus de soixante-dix entretiens avec les acteurs concernés par le projet : ports maritimes et intérieurs, acteurs économiques, territoires, partenaires belges, Commission Européenne. De nombreuses contributions ont été rassemblées et sont jointes en annexe.

De ces entretiens, il résulte que les différents acteurs expriment une attente forte par rapport au projet, mais que le manque de visibilité sur sa réalisation est un frein à l'investissement pour les acteurs publics et privés et donc au développement économique.

1.1.1 La possibilité pour les ports maritimes d'accroître leur position concurrentielle et d'étendre leur hinterland

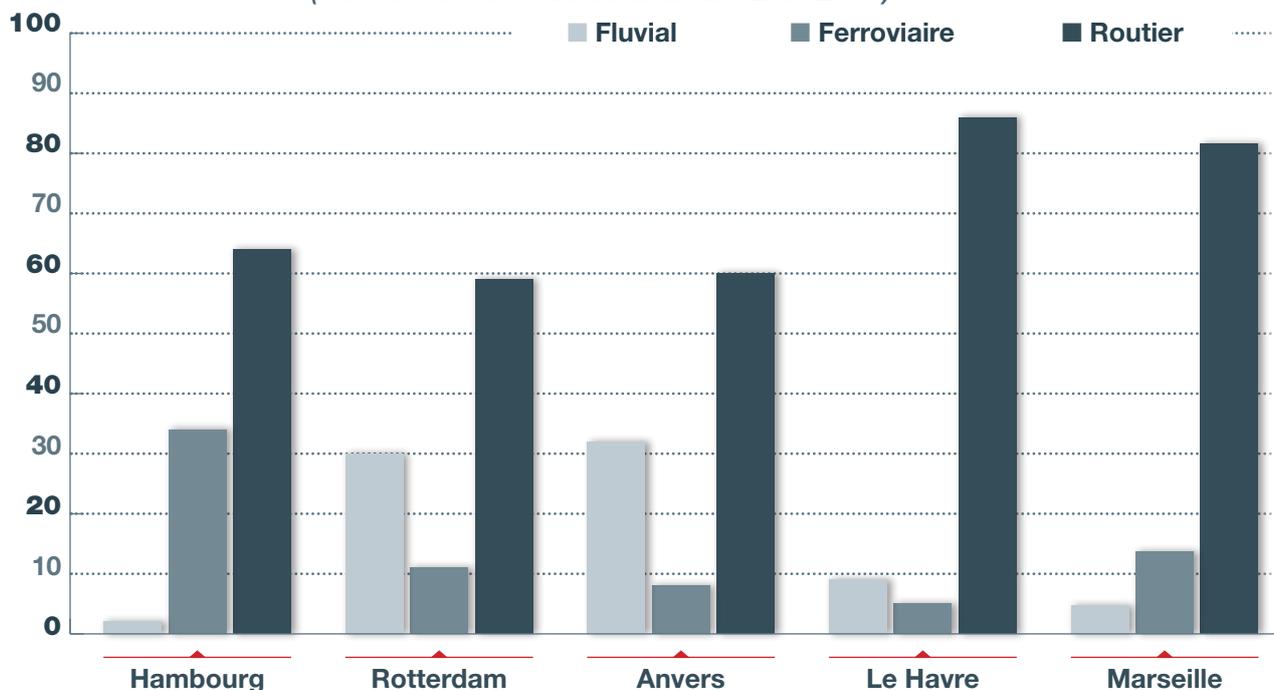
La compétitivité d'un port maritime repose de plus en plus sur une offre diversifiée de transport massifié (voie d'eau et ferroviaire) permettant d'étendre son hinterland.

Outre la qualité du service rendu, son positionnement géographique et ses caractéristiques nautiques, l'attractivité d'un grand port maritime repose de plus en plus sur une offre de transport massifié étendant son hinterland. En effet, le trafic de conteneurs est un relais de croissance important des ports. Or, le développement des ports conteneurs de grande capacité nécessite de pouvoir expédier rapidement un nombre très important de conteneurs afin de réduire les temps d'escale. La combinaison fer/voie fluviale permet ainsi un exutoire efficace et devient un élément majeur d'attractivité pour les armateurs. Cette combinaison répond à l'engorgement routier et aux contraintes de disponibilité des différents modes confortant la fiabilité du port.

Cette logique a été suivie par les ports du Nord, par exemple avec le développement de la ligne ferroviaire fret de la Betuwe qui complète l'offre fluviale pour Rotterdam. Ces ports sont caractérisés par une forte part du fluvial et du ferroviaire. Ce n'est pas le cas du Grand Port Maritime du Havre, même si le développement du terminal multimodal du Havre est une réalisation porteuse de développement. Elle est complémentaire aux réflexions menées sur l'amélioration de l'accès direct de Port 2000 au réseau fluvial.

Répartition modale des trafic terrestres des conteneurs

(en % du nombre de conteneurs EVP-2007)



Source : La desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes, Rapport du député Roland Blum à Monsieur le Premier Ministre – 2012

Le projet Seine Escaut s'inscrit ainsi dans cette logique d'offrir un hinterland étendu, avec un mode massifié de transport complémentaire au mode ferroviaire. Renforcé par les résultats de la réforme portuaire, mais aussi par une coopération plus forte, les ports maritimes français souhaitent saisir cette opportunité de développement.

C'est ainsi qu'HAROPA indique que le projet est un risque mais aussi une opportunité, marquant une évolution positive de la position des ports normands qui avait été jusqu'ici extrêmement réservée. Pour HAROPA, le Canal Seine Nord Europe présente un risque évident par rapport à la concurrence avec les grands ports du Nord. Cependant, les ports maritimes français veulent montrer que leur niveau de compétitivité égale ceux des grands ports de la Mer du Nord. Le Havre a d'ailleurs été primé meilleur port européen par les asiatiques en juin 2013. De plus, la consolidation de l'axe Seine (Grand Port Maritime du Havre, Grand Port Maritime de Rouen, Ports de Paris) au sein du réseau HAROPA, permet de présenter une offre commerciale et de services uniques pour les 3 ports, lui permettant d'atteindre une taille critique pour concurrencer les grands ports de la Mer du Nord.

Le Port de Dunkerque a aussi exprimé cette possibilité de pouvoir profiter d'un hinterland élargi vers le Sud, mais aussi vers l'Est, notamment par une jonction améliorée avec la Wallonie via la réouverture du Canal Condé Pommeroeul. Le port de Dunkerque s'investit dans le fluvial avec la mise en place en octobre 2013, d'une navette fluviale conteneurisée Dunkerque/ Ports de Lille et Douges

deux fois par semaine: «Nord Ports Shuttle». Le Port de Dunkerque exprime ainsi son soutien au projet, en soulignant qu'il est un facteur de développement nécessaire mais pas unique.

Même si le Canal Seine Nord Europe constitue aujourd'hui une opportunité pour les ports maritimes français, la compétitivité des ports ne dépend pas exclusivement de cette infrastructure. Selon les acteurs portuaires, une attention particulière doit être apportée :

- à la qualité et la diversité des dessertes terrestres des ports,
- à la qualité de services associés au transport fluvial,
- à la mise en réseau des ports maritimes, des ports fluviaux et des plateformes multimodales intérieures,
- à la tarification du transport fluvial, le péage doit être adapté de façon à ce que ce mode de transport soit compétitif par rapport au routier,
- à la réglementation. Les procédures pour les implantations portuaires sont, par exemple, trop longues, pénalisant les ports français par rapport à leurs homologues belges et néerlandais.

Afin de maximiser les opportunités liées au Canal Seine Nord Europe et minimiser les risques liés à une concurrence accrue avec les Ports du Range Nord, les acteurs portuaires ont mis en avant la nécessité de traiter certains « points durs » comme l'accès direct de Port 2000 au réseau fluvial ou l'ouverture 24h/24h du canal Lille/Dunkerque.

Enfin, il est apparu que les ports maritimes devaient être plus profondément associés au projet non pas par une importante contribution financière, compte tenu de leurs capacités d'investissement limitées, mais par le rôle qu'ils ont à jouer quant à l'utilisation des plateformes et ports intérieurs. Cette proposition a été accueillie par les ports de manière positive : libérés du poids d'un financement qui aurait grevé leurs possibilités d'investissement et de modernisation, les ports maritimes deviennent aujourd'hui des partenaires du projet.

1.1.2 Face aux incertitudes, les acteurs économiques adoptent une attitude attentiste en suspendant leurs investissements

Les acteurs économiques ont besoin de visibilité pour programmer leurs investissements. Réduire l'incertitude tout en fournissant une perspective crédible d'ouverture, relancerait ainsi les investissements

Pour les acteurs économiques rencontrés chargeurs (représentants de filières industrielles et agricoles, transporteurs, logisticiens), bateliers, opérateurs de réseau, le Canal Seine Nord Europe est une réelle opportunité.

Pour la filière céréalière, principalement implantée en Picardie et en Nord Pas-de-Calais, cette nouvelle infrastructure facilitera le transport des céréales à des fins de mise de stockage et pour l'exportation. La voie fluviale est particulièrement adaptée au transport des céréales, qui peut se faire en flux continu. Une solution de transport massifiée pourra réduire les coûts du transport, et au bout du compte, le coût final des produits. Ceci permet aussi de dynamiser le réseau à petit gabarit voisin qui servira en pré-acheminement, en complémentarité avec la voie ferroviaire et routière. En flux retour, des céréales de moindre qualité pourraient être importées à des fins de transformation entraînant une création de valeur ajoutée sur les territoires français.

La voie fluviale est également particulièrement adaptée au transport des granulats. Pour les acteurs de cette filière, le Canal Seine Nord Europe est une opportunité, plus particulièrement pour l'approvisionnement en matériaux de l'Ile-de-France en provenance notamment du Calais. De manière générale, la filière BTP dit souffrir de la congestion routière pour l'approvisionnement des chantiers.

Sur la filière conteneurs, qui porte la croissance du fluvial, le Canal Seine Nord Europe est également perçu comme une opportunité. Pour les transporteurs et logisticiens, la voie fluviale est un mode de transport moderne, qui possède de nombreux avantages. Le transport fluvial est sécurisant pour les entreprises, car il est peu accidentogène et ne souffre pas de retards dus aux congestions routières. En ce sens, il permet une gestion en flux tendus des stocks. Par ailleurs, il est économe en énergie.

Il a vocation à permettre des gains de compétitivité sur le prix du transport par rapport à la route à condition que les ruptures de charge soient limitées. Il doit être rendu possible de passer directement du navire à la barge, ce qui limite également le temps de stationnement des marchandises sur les terminaux portuaires. Cet effet est amplifié lorsque les zones d'activités intérieures sont placées directement en bord à voie d'eau.

Pour les transporteurs et logisticiens, le projet s'inscrit dans la volonté de nombre d'entreprises de « verdir » leurs flux d'approvisionnement et de distribution. Il doit s'accompagner de l'aménagement de plateformes permettant d'effectuer les opérations de massification et d'éclatement des marchandises. Il est également essentiel que ces plateformes soient multimodales, embranchées fer et route. Le GERIF (Groupement d'entreprises régionales d'intérêt fluvial) a ainsi marqué un engagement fort de soutien au Canal Seine Nord Europe et aux plateformes en projet. La contribution du GERIF rassemble ainsi dix grands groupes dont Auchan, Toyota, Bonduelle. Cette contribution souligne l'engagement des acteurs économiques dans les projets de plateformes.

Les plateformes multimodales en bord à canal peuvent aussi être un facteur d'entraînement pour développer dans les territoires voisins des plateformes complémentaires. Il marque ainsi la complémentarité fer/voie d'eau. Ainsi, dans l'Aisne, un projet de plateforme à Tergnier est étudié en relation avec le projet Seine Nord Europe.

Pour la batellerie, le Canal Seine Nord Europe constitue également une possibilité de relancer le fluvial en France, y compris sur le petit gabarit qui permettrait d'alimenter des plateformes de massification. La batellerie est aussi en attente d'innovation pour réengager le développement de la profession.

Les opérateurs des réseaux d'infrastructure ou de transport combiné se sont aussi déclarés intéressés. Ainsi pour la SANEF, qui avait proposé une offre au côté d'un des candidats dans le cadre du Partenariat Public Privé, voit une pleine complémentarité entre son réseau et le canal. En effet, à moyen et long terme, le report de poids lourds sur le canal préserve son réseau, en allonge la durée de vie et soulage l'engorgement de certains points. SNCF Geodis y voit aussi, au travers des plateformes, un moyen d'encourager le transport combiné et d'être ainsi en complémentarité sur d'autres itinéraires que les projets d'autoroutes ferroviaires. A long terme, le réseau est propice à un développement de l'axe Ouest/Est, combinant voie d'eau sur l'axe Seine/Oise et ferroviaire. Il serait ainsi possible de développer des lignes de transport du Havre ou de Dunkerque vers les régions de l'Est, Allemagne en particulier.

De manière générale, l'ensemble des acteurs économiques ont souligné que le manque de visibilité sur le projet a freiné leurs investissements, qu'il s'agisse de la cale, d'investissements sur les plateformes, de matériel de transbordement,... Les grandes entreprises ont des schémas logistiques complexes et leur réorganisation nécessite d'avoir une visibilité à court et moyen terme.

1.1.3 Des opportunités d'emploi et de développement économique pour les territoires

Les territoires doivent être parties prenantes du projet, qu'il s'agisse de l'infrastructure et du développement des plateformes. Ils sont les plus à même de créer les liaisons entre plateformes, infrastructures et milieux économiques locaux.

Pour les territoires concernés, le Canal Seine Nord Europe répond à de nombreuses attentes : maintien et création d'emplois et d'activités économiques, approvisionnement des territoires, réponse à la congestion routière.

S'agissant du potentiel de développement économique, les régions traversées mettent en avant des indicateurs socio-économiques très dégradés sur leur territoire. La Picardie se place au 21^{ème} rang sur les 22 régions métropolitaines du PIB/habitant. Le taux de chômage en Nord Pas-de-Calais est de l'ordre de 14 %, soit 30 % supérieur au taux de chômage de la France métropolitaine.

Ainsi, le Canal Seine Nord Europe est très attendu par les territoires car il permet de maintenir et de créer des emplois, que ce soit en phase chantier mais également dans l'exploitation des plateformes multimodales existantes et à venir.

Par ailleurs, des Chambres de Commerce et d'Industrie ont voté des motions marquant leur attente pour ce projet.

Pour l'Île-de-France, le Canal Seine Nord représente également une opportunité de repenser son schéma d'approvisionnement, qui était jusqu'à présent concentré sur l'Est et le Nord. L'Île-de-France est ainsi significativement approvisionnée par le Port d'Anvers et Rotterdam et donc par la route. Développer de nouvelles plateformes dans l'Ouest, comme le projet Paris Seine Métropole assure pour la Région un rééquilibrage et devient un moyen de réduction du trafic routier. Ainsi, pour l'Île de France, ouvrir cet axe, revient à optimiser un effet réseau au niveau fluvial qui fait défaut.

Enfin, ces territoires sont traversés par des axes routiers saturés. Cette situation est un frein au développement économique et a des répercussions sociales importantes, notamment en termes de qualité de l'air et de risque pour la santé. Dans le Nord Pas-de-Calais, 30 à 35 % des flux routiers de l'ensemble de l'Arrondissement de Lille sont des flux de transit et le transport routier de marchandises représente une part modale de 86 %. L'A. 1, reliant la métropole Lilloise au Bassin Seine/Oise, peut présenter sur certains tronçons des fréquentations allant jusqu'à 200 000 véhicules/jour et est congestionnée (vitesse inférieure à 30 km/h) plusieurs fois par jour. Le trafic poids lourds de transit est donc un facteur aggravant de congestion.

De manière générale, les collectivités territoriales ont regretté le montage complexe qui était prévu pour la construction et l'exploitation des plateformes dans le cadre du Partenariat Public Privé. Les acteurs publics souhaitent être parties prenantes du développement des plateformes multimodales, qui doivent s'inscrire dans leurs schémas stratégiques de développement économique.

1.1.4 Mieux impliquer les partenaires belges pour renforcer les relations transfrontalières

Les partenaires flamands et wallons ont besoin de visibilité pour poursuivre leurs investissements sur le réseau Seine Escaut. Renforcer les liaisons transfrontalières, comme la réouverture du Condé Pommeuroeul ou les investissements sur la Lys et la Deûle permettra d'engager une plus forte intégration des territoires.

La Flandre et la Wallonie sont membres de la Commission Intergouvernementale et du Groupement Européen d'Intérêt Economique Seine/Escaut. Le gouvernement wallon et le gouvernement flamand ont engagé de nombreux travaux pour mettre au gabarit européen leur réseau dans la perspective de la mise en service du Canal Seine Nord Europe. Le manque de visibilité sur la partie française du réseau Seine-Escaut fait peser des incertitudes sur les investissements des partenaires belges.

Dans ce cadre, le projet de réouverture du Canal Condé Pommeuroeul renforce la relation entre Mons/Charleroi et les projets en cours dans le valenciennois. Cette réouverture, dont le dossier est prêt, serait un signe fort d'un renforcement de la coopération transfrontalière. La Lys mitoyenne est aussi un projet important que souligne la Région Flamande.

1.1.5 Pour l'Europe, créer un espace unifié de transport fluvial en combinaison avec le ferroviaire

Le Canal Seine Nord Europe, fortement attendu par l'Europe, est l'outil qui créera un espace unifié de circulation des marchandises dans un mode respectueux du développement durable. Il concrétise un réseau fluvial à grand gabarit au cœur de l'Europe.

Pour l'Union Européenne, un réseau de transports efficace est vital pour la croissance économique européenne et sa compétitivité. Le marché intérieur européen dépend de la performance de ses réseaux de transports.

En 2011, la Commission Européenne a publié un livre blanc sur les transports qui invite les Etats Membres à transformer leur système de transports vers des réseaux plus économes en énergie, interconnectés et multimodaux. 500 millions de tonnes de fret sont acheminées chaque année sur les voies fluviales, ce qui représente 6 % du fret total tandis que le réseau européen des voies navigables s'étend sur 37 000 km. Le programme NAIADE II propose ainsi d'améliorer l'utilisation des voies navigables intérieures pour le transport de fret et a, en ce sens, influencé le nouveau règlement des Réseaux Transeuropéens de Transports.

La liaison Seine-Escaut relie, via la voie fluviale, deux grandes régions de l'Europe du Nord, le Bassin Seine/Oise et le Bassin Nord Pas-de-Calais/Benelux.

En 2004, le Canal Seine Nord Europe a été inscrit parmi les 30 projets prioritaires du réseau transeuropéen de Transports (RTE-T). La Commission Européenne a récemment réaffirmé la priorité donnée au Canal Seine Nord Europe, lors de l'approbation par le Parlement Européen le 19 novembre 2013, du nouveau règlement des RTE-T. Ce règlement a retenu le Canal Seine Nord comme projet prioritaire du réseau central du corridor Mer du Nord/Méditerranée.

Le territoire concerné par le bassin Seine/Escaut est caractérisé par :

- L'importance de leur population et donc des bassins de consommation : les quatre régions françaises (Haute-Normandie, Ile-de-France, Nord/Pas-de-Calais et Picardie), les Pays-Bas et la Belgique représentent, avec 47,7 M d'habitants, plus de 9 % de la population totale de l'UE 28.
- L'intensité de leur activité économique. Ces deux bassins sont les principales portes d'entrée des marchandises en Europe du Nord. 27 % des marchandises transportées par voie maritime de l'ensemble de l'UE sont chargées/déchargées dans les ports du Range Nord, de Dunkerque et le réseau des ports HAROPA.
- L'intensité de leurs relations commerciales et des échanges transfrontaliers. La Belgique effectue, en valeur, 23 % de ses exportations intracommunautaires en direction de la France (2ème pays derrière l'Allemagne avec 25 %) et 16 % de ses importations intracommunautaires proviennent de la France. La Belgique est également un partenaire commercial prépondérant pour la France qui représente 12 % de ses exportations et 16 % de ses importations.

Le réseau Seine/Escaut vise donc à créer un nouvel espace d'échanges au Nord de l'Europe dans une région européenne caractérisée par l'intensité de ses relations commerciales, dominées par le mode routier.

Au-delà de ces deux bassins, et à plus long terme, le Canal Seine Nord Europe s'inscrit dans une ouverture vers l'Est en reliant le réseau des voies navigables du Nord de l'Europe Seine/Escaut, au Rhin et au Danube, créant ainsi le plus grand réseau de navigation intérieure européen.

Les corridors Mer du Nord/Méditerranée et Rhin/Danube, définis par les Réseaux Transeuropéens de Transport, se voient connectés par voie d'eau. C'est ainsi la vue d'un réseau transeuropéen, avec la complémentarité des modes fer/route/voie d'eau, pour créer un espace d'échanges facilité au cœur de l'Europe.



Source : VNF Le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)

Le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)

Le RTE-T se décomposera, au 1er janvier 2014, en deux sections :

- le réseau central : réseau présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport. Il doit être achevé en 2030. Ce réseau central aura pour but d'éliminer les goulets d'étranglement et de fluidifier les échanges transfrontaliers. Il constituera l'épine dorsale du transport sur le marché intérieur européen. Il se substitue ainsi aux logiques nationales.
- le réseau global : réseau d'accès, au niveau national et local, au réseau central. Il doit être achevé en 2050.

Les projets du réseau central sont regroupés en neuf corridors : deux corridors Nord/Sud, trois axes Est-Ouest et quatre diagonales. Ils couvrent les principaux flux à longue distance dans le réseau central et visent notamment à améliorer les tronçons transfrontaliers au sein de l'Union.

Les corridors de réseau central sont principalement axés sur l'intégration modale, l'interopérabilité et un développement coordonné des infrastructures, notamment dans les tronçons transfrontaliers et les goulets d'étranglement. Pour chaque corridor, des projets prioritaires, goulets d'étranglements et tronçons transfrontaliers, ont été identifiés par l'Union Européenne. Les priorités sont ainsi définies par logique de corridor et non par Etat Membre.

Enfin, le nouveau règlement des RTE-T introduit la notion d'autorités locales pour la gouvernance et la réalisation des projets.

Des infrastructures prioritaires ont été identifiées à l'intérieur des neuf corridors. Le Canal Seine Nord est ainsi pour la Commission Européenne le projet prioritaire du corridor Mer du Nord/ Méditerranée.

Il est par ailleurs le projet le plus important concernant les voies navigables intérieures. A noter que pour la France, deux grands projets ont été identifiés comme prioritaires : le Canal Seine Nord Europe et le Lyon-Turin.

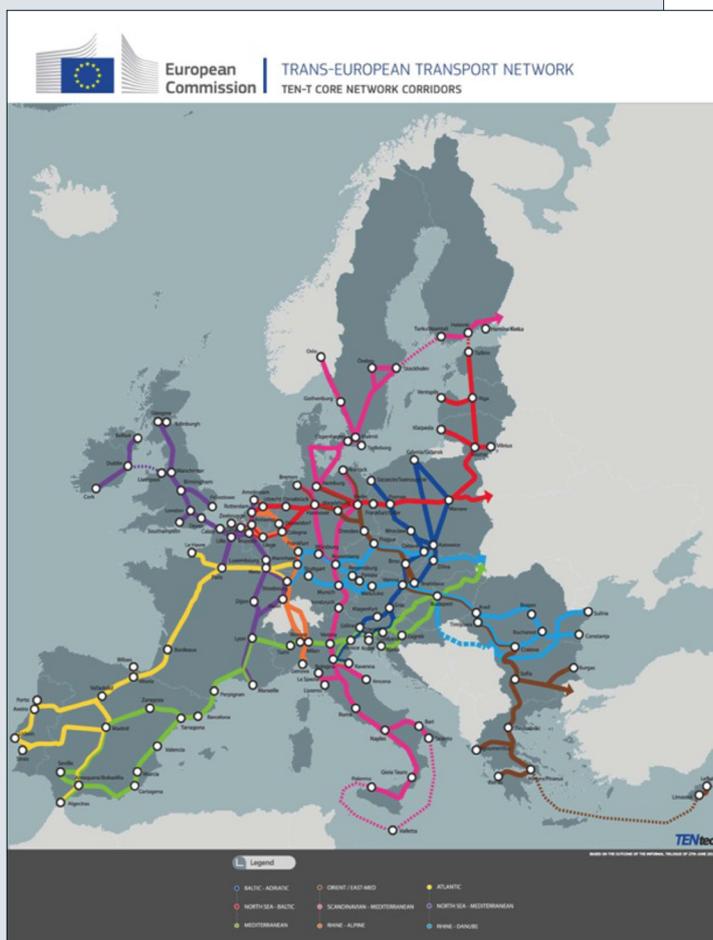


Figure 1 : Corridors européens du réseau RTE-T

1.2 Une source de développement économique à court, moyen et long terme

Les nombreux échanges révèlent donc une attente forte autour de ce projet. Il est porteur de développement économique, contribue à la transition énergétique, au développement des ports et doit constituer un espace unique d'échange au cœur de l'Europe.

La mission a voulu conforter ces conclusions par une étude économique. Cette étude vise à mettre en perspective à la fois les études précédemment conduites par VNF, ainsi que les positions des différents acteurs

Equipement structurant et inséré dans un réseau fluvial à rayonnement européen, le Canal Seine Nord Europe est un projet ambitieux susceptible d'entraîner et de fédérer l'ensemble des acteurs intervenant directement ou indirectement dans la sphère économique : entreprises des différentes filières économiques, professions du fluvial, établissements publics gestionnaires d'infrastructure, collectivités locales, Etat et Europe. Ce projet trace ainsi une ambition économique :

- à court terme : le CSNE participe à la mise en œuvre d'actions contra-cycliques dans un contexte récessif (maintien d'un niveau d'investissements publics permettant de prendre le relai d'une demande atone) et contribue à la bataille pour l'emploi,
- à moyen et long terme : le CSNE comme investissement d'avenir.
Il améliore l'attractivité des territoires et la compétitivité des entreprises concernées par l'émergence d'un système de transport économiquement et socialement plus efficace.
- Il participe, en outre, à la transition énergétique, de par son potentiel de report modal, facilitant la complémentarité fer/voie d'eau/route.
Le Canal Seine Nord Europe se veut par ailleurs un exemple en matière d'aménagement durable.

Afin de conforter ces tendances et les conclusions des échanges tenus, la mission de reconfiguration a confié à un cabinet spécialisé une étude socio-économique complémentaire. Cette étude a été conduite par le cabinet d'études SETEC International. Cette étude permet aussi d'actualiser et de mettre en perspective les éléments déjà exposés par Voies Navigables de France.

1.2.1 Un chantier contribuant à la relance économique et à l'emploi

L'étude conduite pour le compte de la mission confirme les chiffres de VNF en termes d'emploi sur le chantier de 3000 à 6000 emplois directs, et de 10000 à 13000 emplois directs et indirects au total.

Les emplois liés à la construction du Canal Seine Nord Europe ont fait l'objet de plusieurs quantifications. Dans le cadre de la mission de reconfiguration, il est apparu nécessaire d'actualiser ces estimations afin d'évaluer, d'une part, l'impact d'une reconfiguration visant à réduire le coût total du projet et, d'autre part, à intégrer l'ensemble des projets du périmètre élargi au réseau Seine-Escaut.

La seule phase de construction du canal permettra de créer en moyenne entre 10 000 et 13 000 emplois par an pour un chantier d'une durée de six ans. Cette estimation comprend tant les emplois directs, qu'indirects et induits par le chantier.

A titre de comparaison, le plan de modernisation du réseau ferroviaire, auquel sont consacrés 13 milliards d'euros d'investissement entre 2008 et 2015, mobilise en moyenne 15 000 emplois par an (source RFF) ou encore la ligne à grande vitesse du Sud Europe Atlantique (LGV SEA) est un chantier d'environ 7 Mds€ avec 7000 créations d'emplois. Compte tenu de ces exemples, les estimations pour le chantier CSNE paraissent tout à fait réalistes.

Evaluation du nombre d'emplois liés à la construction
du Canal Seine Nord Europe en moyenne par an

Méthode 1 ¹	CSNE reconfiguré
emplois directs sur le chantier et emplois de siège	4 600
emplois indirects liés à la fabrication des fournitures	2 509
emplois indirects amont liés aux fournitures de chantier	2 165
emplois liés aux revenus distribués	3 072
emplois générés par la taxe professionnelle versée pendant le chantier	67
Total	12 412

base : instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains, 2007

Méthode 2 ²	CSNE reconfiguré
emplois directs	5 346
emplois indirects	5 346
Total	10 692

base : données INSEE secteur construction

Source : SETEC International

Le chantier de construction du Canal Seine Nord Europe produit donc un effet relance immédiat pour le tissu économique local et régional. Dans le contexte actuel, en particulier pour les entreprises du BTP qui sont confrontées à la baisse des dépenses d'investissement des collectivités locales, l'engagement d'un chantier tel que le CSNE apportera un regain d'activité important à plusieurs titres :

- soutien de l'innovation auprès des entreprises sur un chantier de ce type inédit en France,
- soutien d'emplois situés sur des territoires en situation de reconversion,
- visibilité et perspectives sur la durée prévisionnelle du chantier (6 à 7 ans).

Les deux principales régions traversées par le Canal Seine Nord Europe connaissent une désindustrialisation importante avec des taux de chômage plus élevés que le niveau national. 30 % des emplois directs pourraient être pourvus localement. La mise en œuvre de clauses d'insertion ambitieuses telles que cela avait été prévu, est une réponse importante à ces difficultés. A l'horizon de 2025, les activités liées aux plateformes doivent créer 3 200 emplois non délocalisables.

Territoire	Population (habitants)	Revenu net par foyer fiscal (€)	Taux de chômage (%)
Nord Pas de Calais	4 049 685	20157	14
Picardie	1 924 607	21 501	12
France	63 409 191	23433	9,7

Source : INSEE

1 Mise à jour de la méthode de calcul des emplois suite à la publication de l'Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains en 2007.

2 Utilisation de ratios simplifiés issus de l'analyse des chiffres INSEE du secteur de la construction (hypothèses SETEC international).

1.2.2 Un équipement source d'emplois locaux et pérennes à moyen et long terme

Comme le montre l'exemple du Canal Albert, un canal, par la possibilité d'implantation en bord à voie d'eau et les caractéristiques du transport fluvial, est un vecteur de développement très structurant, à moyen et long terme.

Dix ans après la mise en service de la liaison Seine-Escaut, le potentiel de création nette d'emplois s'établit à environ 6000, répartis entre les plateformes multimodales, la batellerie et les activités touristiques. En y ajoutant les activités complémentaires (énergies renouvelables notamment) et les emplois indirects et induits, le cabinet SETEC International évalue à une fourchette entre 10 000 et 15 000 le total des emplois créés. Cette estimation repose sur la réalisation des projets de plateformes. En effet, le CSNE reste un outil au service de stratégies et d'actions de développement initiées par les collectivités locales et les acteurs économiques, notamment au travers des plateformes.

A plus long terme, le potentiel de création d'emplois reste corrélé aux estimations d'augmentation du trafic et à un effet réseau entre les bassins fluviaux de l'Escaut et de la Seine. A l'horizon 2050, ce sont environ 45 000 emplois au total qui pourraient être créés grâce aux dynamiques induites par le Canal Seine Nord Europe. Cette estimation repose sur l'hypothèse d'un doublement des trafics globaux et sur un fort effet réseau.

Cette estimation est réaliste au regard des éléments de comparaison existant sur ce type d'infrastructures. A titre d'exemple, le canal Albert a généré la création d'environ 50 000 emplois uniquement sur son linéaire (110 kilomètres).

Le Canal Albert en Belgique, de Liège à Anvers : une voie fluviale structurante qui illustre le potentiel de développement à court moyen et long terme

Initialement réalisé dans les années 30 pour relancer l'activité, faciliter le transport du charbon et constituer une ligne de défense contre les risques d'un conflit avec l'Allemagne, le Canal Albert est devenu une infrastructure essentielle dans le développement des territoires qu'il dessert.



Depuis sa construction, le canal a suscité l'implantation progressive et spontanée d'activités sur le long de son tracé. Ce développement s'est étalé sur plusieurs décennies en lien avec les évolutions et les opportunités offertes par la conjoncture économique (industrie sidérurgique, automobile, industries chimiques puis logistique). Plus de 50 000 emplois ont été créés.

Depuis sa construction, le canal a aussi été une infrastructure évolutive : il a été élargi en 1997 et des ponts sont encore en cours de relèvement, notamment avec l'appui des fonds RTE-T. Ces ponts sont d'ailleurs standardisés pour réduire les coûts. Un autre grand chantier en cours concerne la création d'une nouvelle écluse à Lanaye qui représente un investissement de 133,5 M€ dont 26,9 M€ seront cofinancés par l'Europe.



Chantier de la 4ème écluse de Lanaye

Longueur: 225 m / Largeur: 25 m / Dénivellation 13,68 m

En outre, l'analyse du Canal Albert démontre l'effet structurant de l'équipement pour les territoires. Contrairement aux infrastructures autoroutières ou ferroviaires qui tendent à favoriser le développement des pôles qu'elles relient, le canal a progressivement suscité l'émergence d'un véritable corridor industriel et d'un secteur tertiaire connexe. Parallèlement, le canal a eu un impact sur l'image et l'attractivité du territoire avec :

- le développement du tourisme, ayant conduit à l'aménagement de pistes cyclables, ports de plaisance...
- le développement d'une demande résidentielle aux abords du canal pour les zones urbanisées traversées par le canal,
- le développement d'une production d'énergie renouvelable sur site solaire et hydraulique (équipement en cours des écluses).

Il aide à la reconversion industrielle des territoires. L'aménagement en cours de « Trilogiport » à Liège est ainsi un exemple emblématique. Cette plateforme trimodale renforcera la place de Liège au carrefour entre la Belgique et Pays-Bas

Vue aérienne du terminal de Meerhooft



Depuis 2004, l'exploitation et le développement du Canal Albert est assurée par une société anonyme de droit public de Scheepvaart en Flandres. En Wallonie, le Service Public de Wallonie (SPW) a transféré à une unique société de droit public créée *sui generis*, la SOFICO, la maîtrise d'ouvrage pour réaliser, financer, entretenir et exploiter les infrastructures fluviales.

1.2.3 Un outil structurant pour l'aménagement équilibré du territoire

Les Régions et territoires traversés ont une opportunité de développer de nouvelles filières basées sur ce projet structurant.

Un projet d'infrastructure ne crée pas de développement en soi. Celui-ci résulte de stratégies d'accompagnement et d'une coordination des acteurs publics et privés qui saisissent des opportunités. En ce sens, le projet de Canal Seine Nord Europe participe à l'aménagement du territoire en incitant des acteurs économiques à fixer et développer des activités parce qu'ils y trouvent un avantage comparatif et en amenant les acteurs publics à rechercher des synergies.

Pour la région Nord Pas de Calais, le projet permet de conforter son rôle de plateforme logistique entre le nord et le sud de l'Europe. En ouvrant une offre de transport massifiée vers la région Ile de France, le Canal Seine Nord Europe renforce son positionnement stratégique au cœur de nœud d'échanges et d'un bassin de 100 millions de consommateurs tandis qu'il ouvre des opportunités de rapatriement des activités logistiques à forte valeur ajoutée sur le territoire. Le Groupement d'Entreprises Régionale d'Intérêt Fluvial évoque, à cet égard, une « ré-industrialisation logistique » de la région Nord-Pas de Calais. Dans cette perspective, le projet de plateforme de Cambrai-Marquion, de par sa position à l'intersection des flux Nord-Sud et Est-Ouest du Nord de l'Europe, constitue un atout stratégique. Il peut jouer le rôle d'un pôle de massification et d'éclatement des flux, en lien avec le Port de Longueuil Sainte-Marie positionné à l'autre extrémité du Canal.

Toutefois, l'intérêt du Canal Seine Nord Europe ne s'arrête pas aux seules fonctions logistiques. Il porte aussi sur le potentiel de dynamisation de l'activité fluviale et portuaire. Les plateformes de Dourges et du Dock Seine Nord Europe/Escaut à Valenciennes connaîtront un effet d'entraînement. Ces équipements constituent en retour des relais d'attractivité et de compétitivité pour les entreprises des territoires concernés. Dans le cadre du réseau Seine Escaut, ces projets peuvent également se tourner vers une relation plus forte avec la Belgique.

Le projet s'inscrit dans le schéma régional transport/mobilité en lien avec le schéma régional de développement et d'aménagement du territoire, approuvé en 2013.

Enfin, le projet du CSNE est aussi un élément qui s'inscrit dans la stratégie de « Troisième Révolution Industrielle » qu'a lancée la Région Nord Pas de Calais. Le développement de bateaux innovants, de nouvelles filières, de plateformes utilisant les énergies renouvelables, permettent de conforter ce projet comme le « masterplan » qui a été rendu public en octobre 2013.

Pour la région Picardie, la configuration diffère sensiblement de la région Nord Pas de Calais. Dans le cas de cette région à forte vocation industrielle et agricole, le CSNE contribue à fixer des lieux de traitement et de transformation des marchandises, que ce soit au sud dans la vallée de l'Oise ou au Nord. A cet égard, les zones d'activités portuaires et logistiques implantées en Picardie constituent des leviers d'attractivité et de développement, en particulier pour la filière des produits agricoles et le développement connexe de l'agro-industrie. La baisse des coûts de transports induite par le canal aura un effet bénéfique sur la compétitivité et la pérennité des activités agro-industrielles.

Dans cette optique, les opportunités de la région se situent notamment sur la filière agro-alimentaire, en particulier pour les entreprises utilisatrices de céréales dont les synergies pourraient se développer avec leurs fournisseurs. C'est dans ce cadre que le pôle de compétitivité Industries et Agro-Ressources (IAR) promeut la coopération des acteurs autour de projets destinés à concevoir les produits et matériaux biosourcés de demain nécessaires à la fabrication de biens de la vie courante.

Fort de ces atouts, la Picardie se prépare ainsi à permettre la transformation des produits issus

de l'agriculture sur son territoire et à favoriser sa réindustrialisation, par rapport à une politique qui consisterait à simplement exporter la production. Dans cette perspective, le Canal peut être un vecteur facilitant l'approvisionnement des matières premières et l'acheminement des matières transformées. Le cas de la plateforme agro-industrielle de Nesle, qui achemine par route des quantités importantes de bois, est à cet égard illustratif.

Pour la région Ile de France, le projet permet d'améliorer la compétitivité des activités logistiques et de sécuriser l'approvisionnement de la métropole, notamment en granulats dans la perspective des projets de construction du Grand Paris. Le report modal allège, en outre, les sillons ferroviaires. Le développement du transport fluvial induit par le CSNE favorise un rééquilibrage des zones logistiques vers l'ouest de la région.

A cet égard, le soutien au report modal figure dans plusieurs documents stratégiques de la Région Ile-de-France, dont le PDU, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, le Schéma Régional Climat, Air, Energie (objectif SRCAE : 50 % du transport de marchandise par voie ferrée, fluviale ou véhicules) et le document d'orientation stratégique en Ile-de-France à l'horizon 2025 (DRIEA, mai 2012).

Répartition du fret régional par modes, hors aérien

Fret	Route (millions de T.km)	Fer (millions de T.km)	Fluvial (millions de T.km)	Total par fret
Interne	4 623	16	429	5 068
Entrant et sortant	23 817	3 848	2 094	29 759
Transit	8 281			8 281
Total par mode	36 721	3 864	2 523	43 108

Source : données 2005 DREIF

L'ensemble des documents fait état d'une tension forte sur le réseau ferré, ne permettant pas d'y développer actuellement le fret, contrairement à la voie d'eau (essentiellement la Seine).

Pour la Région Haute Normandie, le Canal Seine Nord Europe contribuera à la dynamique de l'Axe Seine avec le développement portuaire et logistique associé. Ce développement sera amplifié par la réalisation en cours de la plateforme multimodale au Port du Havre, et la possibilité d'un accès direct de Port 2000 au réseau fluvial dont les études sont en cours. Le Port de Rouen bénéficiera d'une meilleure connexion avec ses chargeurs sur son trafic principal, les céréales.

Enfin, pour la Champagne Ardenne, le secteur de l'agro-alimentaire, fortement présent, y trouve des opportunités de développement grâce à la connexion du réseau fluvial existant.

A la faveur de l'exemple du Canal Albert, force est de constater qu'il demeure difficile de planifier les lieux d'implantation des activités. Cet exemple met plutôt en exergue les conditions propices à leur développement :

- **la gouvernance** permettant d'avoir une politique d'implantation des activités cohérentes avec le développement de la voie fluviale (outils de maîtrise, d'acquisition et de commercialisation du foncier),
- **les leviers efficaces pour soutenir le report modal** avec, par exemple, la prise en charge des aménagements de quais en contrepartie d'un engagement des entreprises sur des volumes empruntant la voie fluviale,
- **la qualité de service reposant sur une approche intégrée** du fret incluant des solutions de stockage, une régularité des navettes et péniches et d'un service complet comprenant le pré et post-acheminement jusqu'au terminal.

Il est donc essentiel de laisser les acteurs et le marché développer les zones adaptées.

1.2.4 Un facteur d'amélioration de la compétitivité des entreprises

La diminution des coûts de transport combiné à la massification est, en général, de nature à améliorer la compétitivité des principales filières économiques situées sur la zone de chalandise du CSNE. Ces effets bénéfiques varient en fonction des caractéristiques de chaque filière. Sans reprendre de manière exhaustive l'ensemble des filières, il est intéressant de relever les cas de figure représentatifs des effets potentiels du projet de Canal Seine Nord Europe :

- maintien et développement de la compétitivité de filières fortement soumises à la concurrence du marché international,
- renforcement de la fonction logistique à travers le développement du transport de conteneurs,
- développement de filières économiques en devenir,
- report modal pour des filières spécifiques.

Pour la filière céréales, le CSNE ouvre des perspectives de trafics importantes. La massification et la connexion du réseau fluvial avec le nord de l'Europe est de nature à renforcer le positionnement de la filière à l'exportation. Les gains de part de marché à l'international associé à la réduction des coûts de transport et de stockage auront essentiellement des effets sur la compétitivité et la capacité à investir des acteurs de la filière. Pour l'ensemble de ces raisons, les acteurs de la filière sont d'ores et déjà prêts à augmenter la part modale du transport fluvial de leurs marchandises. Ce premier effet bénéfique est ensuite à conjuguer avec le développement d'une transformation sur place des productions.

Ces perspectives peuvent être illustrées par le projet de plateforme portée par EuroSeine à Languevoisin. EuroSeine porte un projet de port privé de 30 ha situé sur le territoire de la communauté de communes du Pays Neslois. Ce projet prévoit un report modal important depuis le mode routier sur la voie fluviale. L'installation de la plateforme multimodale en bord à voie d'eau permettra de développer l'approvisionnement fluvial des silos de Languevoisin. Cette plateforme, d'abord prévue pour les céréales et les engrais, aura vocation à gérer d'autres pondéreux, comme des coproduits d'industrie agroalimentaire, des granulats ou de la biomasse.

Pour la grande distribution, il existe un véritable potentiel d'implantation de centres de distribution sur les plateformes multimodales du Canal Seine Nord Europe. En effet, sur les flux d'importations maritimes, toutes les conditions sont réunies pour le développement du transport fluvial, notamment en raison de la densité des entreprises concernées sur les territoires traversés. Les opportunités de la grande distribution sont ainsi étroitement liées au transport par conteneurs maritimes (produits manufacturés). Le Canal Seine Nord Europe permet, d'une part, d'accroître l'arrière-pays du port de Havre et, d'autre part, de capter une partie des flux conséquents de conteneurs sur l'axe Nord Sud, qui empruntent, jusqu'à présent, quasi uniquement un réseau routier saturé.

L'exemple du groupe Carrefour illustre la volonté des groupes de la grande distribution de verdir leurs chaînes logistiques. Ce groupe souhaite encore accroître sa part de report modal (fluvial et ferroviaire) pour ses produits d'import à destination des hypermarchés français, qui se situe déjà à 31 %.

Le développement du transport de conteneurs par voie fluviale est aussi susceptible de bénéficier aux autres filières : produits recyclables, agricoles, chimiques... En effet, avec le développement du commerce international, le taux de conteneurisation de l'ensemble des marchandises est destiné à augmenter.

Pour les filières émergentes ou en devenir, en lien avec la conteneurisation, le Canal Seine Nord Europe ouvre des perspectives nouvelles : recyclages de déchets métalliques, composants organiques, composants techniques. L'importance des quantités en jeu, associé au faible coût du transport fluvial, rend le Canal Seine Nord Europe très attractif pour des produits susceptibles d'être valori-

sés et pouvant être transportés tels que les métaux, les papiers et cartons. La voie fluviale permet de relier des gisements de flux importants et de transférer des volumes depuis les centres de tri/collecte vers les industries de production/transformation. En outre, la filière recyclage se caractérise par la présence d'acteurs issus de l'Economie Sociale et Solidaire, en particulier les entreprises d'insertion, qui œuvrent activement en faveur de l'insertion par l'activité économique des publics éloignés de l'emploi.

Développement de la filière recyclage et fluvial : un écopôle d'excellence environnementale en bord à voie d'eau à Clairoix (Oise)

SITA, filiale de SUEZ ENVIRONNEMENT, a annoncé en novembre 2013 un accord avec Continental France pour le rachat du site du fabricant de pneumatiques situé à Clairoix dans l'Oise.

Cette acquisition vise à reconvertir le site en un écopôle d'excellence environnementale avec l'implantation d'activités de tri, de recyclage et de valorisation. Le site accueillera ainsi différentes plateformes de traitement dédiées aux mâchefers, aux déchets du BTP, aux objets encombrants, aux déchets industriels banals, et aussi une plateforme de préparation du bois en vue de sa valorisation énergétique.

L'implantation de cet écopôle permettra de répondre aux objectifs réglementaires d'ici 2020 en matière de gestion des matières premières secondaires : recyclage (70%) et énergie renouvelable (23%). En outre, la géographie du site permettra un acheminement des matières privilégiant le transport fluvial. En effet, le volume traité devrait être d'environ 400 000 tonnes par an soit un bateau de 2000 tonnes par jour.

La voie fluviale directe joue un rôle essentiel dans l'émergence de ce projet.

Pour le report modal concernant des filières spécifiques, deux exemples illustrent l'impact du CSNE. En premier lieu, il s'agit de la filière granulats dont l'activité est fortement liée au bassin de consommation de la métropole parisienne. Le canal vient sécuriser les approvisionnements de la capitale, notamment dans le cadre des projets prévus au titre du Grand Paris, en offrant une alternative à la Seine. En second lieu, il s'agit de la filière mécanique à travers le transport de colis lourds pour lesquels le CSNE offre une solution garantissant sécurité et fiabilité des convois à gabarit exceptionnel.

Cependant, l'axe Seine, avec les granulats issus des gisements marins, restent la voie en devenir.

Le cabinet SETEC International a récapitulé les différents effets bénéfiques potentiels du CSNE sur les principales filières économiques des territoires concernés. Outre l'effet compétitivité, qui concerne l'ensemble des filières, l'intensité des autres effets varient selon les caractéristiques de la filière.

	Compétitivité	Valeur ajoutée	Emplois	Relocalisation Territoire	Ouverture UE	Accessibilité bassins de conso	Accessibilité Export
Céréales	✓✓				✓		✓✓
Granulats						✓✓	
Grande distribution	✓		✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	
Métallurgie	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Chimie	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Produits recyclables	✓	✓	✓	✓		✓	
Automobile	✓	✓	✓	✓		✓	✓
Mécanique							
Colis Lourds	✓	✓	✓	✓		✓	

Source : SETEC – Impact du CSNE sur l'économie des filières

1.2.5 Un effet accélérateur de développement et de synergies pour les ports intérieurs et les plateformes multimodales

Avec le Canal Seine Nord Europe, les ports intérieurs sont un moyen de développer l'hinterland des ports maritimes. En effet, le potentiel de massification des trafics terrestres passe par ces ports. A cet égard, la France se distingue par un potentiel important de création de ports intérieurs.

Parallèlement, l'irrigation efficace du tissu économique par le Canal passe par l'implantation et le développement de plateformes multimodales. Celles-ci constituent, en outre, l'interface entre les territoires et la voie fluviale.

Ports de Lille : vers un nouveau modèle de logistique urbaine

L'entité Ports de Lille est le troisième port fluvial français, derrière ceux de Paris et Strasbourg. Il est connecté à un réseau fluvial régional de plus de 680 km de voies navigables dont 241 km à grand gabarit).

Afin de faire face à l'accroissement des trafics, Ports de Lille a créé de nouveaux sites extérieurs au site initial. La réorientation des trafics vers la voie d'eau est largement engagée puisque Ports de Lille enregistre un triplement du trafic fluvial sur les douze dernières années. La perspective du CSNE a conduit le port à définir une stratégie d'investissements d'environ 60 M€ entre 2013 et 2017. Ces investissements sont destinés à répondre aux défis d'une logistique multimodale, notamment en milieu urbain.

Dans ce cadre, Ports de Lille, l'entreprise Generix Group, le Marché d'Intérêt National de Lomme, la fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF) et Véolia Propreté se sont associés au sein d'un Groupement d'Intérêt Economique – Centre Multimodal de Distribution Urbaine ©. Le Centre Multimodal de Distribution Urbaine © (CMDU) vise à faciliter et optimiser la distribution urbaine. Les flux destinés aux commerces et points de vente situés en ville sont acheminés par des modes massifiés vers le CMDU © qui les réorganise et les redistribue vers leurs destinataires par des modes de transport doux. Ce projet préfigure les caractéristiques d'une logistique urbaine associant des modes de transport alternatifs, notamment la voie fluviale.

Ports de Paris : un développement conforté en lien avec les projets

du Grand Paris et le développement de Paris Seine Métropole

En améliorant la desserte de l'agglomération, le CSNE conforte les projets de développement de Ports de Paris, notamment le projet de plateforme Port Seine Métropole à Achères. Cette dernière, située à la confluence Oise/Seine, peut être un « hub » du transport entre les ports du nord et le Havre. Les activités envisagées sur cette plateforme s'articulent principalement autour du BTP et de l'extraction de granulats, mais aussi du transport de conteneurs maritimes. Ce projet est prévu en deux phases, l'une de 100 ha, pour un investissement de 110 M €, est stratégique pour les chantiers du nouveau Grand Paris et pourrait commencer dès 2018. L'autre phase est une plateforme de 300 ha dédiée aux conteneurs.

Les projets prévus au titre du Grand Paris ont un effet dynamisant sur les trafics, en particulier de granulats, de déblais et de déchets. De fait, le transport fluvial restera marqué par les matériaux de construction. L'analyse des prévisions de trafics ventilées par nature de marchandises montre qu'un peu plus de 50 % du gain brut d'activité, qui s'établit en 2020, à 8,9 Mt, repose sur cette filière. A ce même horizon, le deuxième contributeur de la croissance (20 %) revient au transport de produits à hautes valeurs ajoutées : conteneurs, véhicules et divers manutentionnés.

En outre, à l'instar de la démarche entreprise par Ports de Lille, le CSNE peut faciliter une desserte au cœur de la métropole en amenant, par un transport diversifié par voie d'eau, d'autres sources logistiques. L'expérience menée par l'enseigne Franprix illustre, à cet égard, les potentialités d'un nouveau modèle de logistique urbaine.

Enfin, Ports de Paris a développé des projets sur la vallée de l'Oise, comme la plateforme de Bruyères sur Oise, qui profitera d'une hausse des trafics.

Plateformes multimodales : un levier d'appropriation territoriale et économique du CSNE

Dans le cadre de la reconfiguration du projet CSNE, les plateformes sont à prendre en considération dans l'analyse des retombées économiques. Sans préjuger du nombre et de l'implantation de ces plateformes, celles-ci devront répondre aux besoins du marché et des territoires.

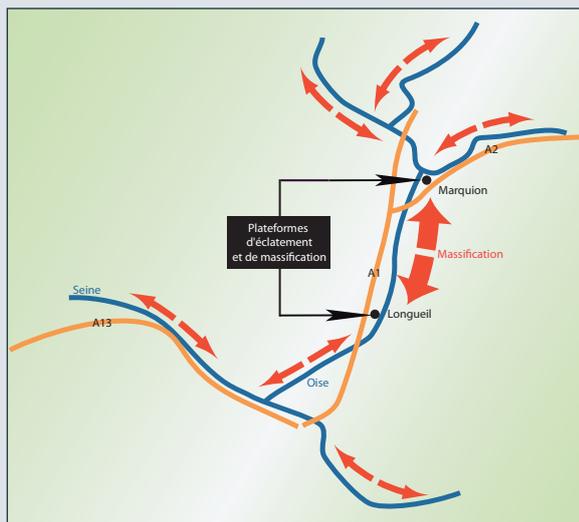
Les plateformes multimodales sont essentielles dans la réussite du projet CSNE pour plusieurs raisons.

Elles sont d'abord l'outil de captation et de fixation des créations de richesses engendrées par le canal sur les territoires à travers l'implantation d'activités logistiques, industrielles et agro-alimentaires assortie de création d'emplois. A cet égard, le cabinet SETEC International évalue le potentiel de créations d'emplois de ces plateformes à 3000, en hypothèse basse, et à environ 5800 emplois en hypothèse³ haute. Elles sont aussi des lieux d'éclatement et de massification en lien avec les ports.

³ Ces hypothèses sont liées à la variation du coefficient d'occupation des sols pour les plateformes logistiques et à l'intensité en emploi par hectare pour les plateformes industrielles.

La massification / Eclatement : le cas de Longueil Sainte Marie et Marquion

Les plateformes d'éclatement et de massification sont situées à des carrefours d'échange. Ceci permet à la fois de massifier (efficacité) mais aussi de desservir des territoires élargis. Les acteurs économiques ont cité les cas de Marquion et Longueil Sainte-Marie pour la logistique.



Elles constituent, de plus, un levier essentiel dans le maintien et le développement de la compétitivité des activités économiques, comme il a été indiqué précédemment. Les activités logistiques représentent plus de 40% des demandes d'implantation. Or, l'implantation de ces activités est conditionnée par le critère géographique. En raison du positionnement central des régions Nord Pas de Calais et Picardie, un potentiel existe pour les plate-formes multimodales envisagées sur le CSNE, notamment pour permettre la mise en place d'un centre de distribution européen.

Les plateformes sont, en outre, un dispositif incontournable dans la mise en œuvre du report modal et, in fine, le développement des trafics sur le CSNE. Dans cette perspective, à court terme, les plateformes de Marquion et Nesle présentent des atouts indéniables en raison de leur proximité avec le réseau ferré existant qui permet d'envisager une véritable alternative au transport routier.

Pour développer le transport fluvial sur le CSNE, plusieurs conditions sont requises. **La première sera de réussir la commercialisation des plateformes** auprès des différents segments de marché concernés :

- entreprises pouvant bénéficier du report modal pour le marché local et régional,
- entreprises en quête de relocalisation et centres logistiques pour le marché national et international.

La seconde sera d'assurer un trafic fluvial de lancement avec des leviers suffisamment incitatifs pour les entreprises. Ceux-ci reposent, notamment, sur la qualité des services offerts sur les plateformes multimodales (régularité des navettes, interopérabilité multimodale, accès aux réseaux routiers et ferroviaires), des outils de maîtrise du foncier et des moyens de suivi de la nature des trafics et d'incitation à l'utilisation du fluvial (système de ristourne sur redevances et/ou remise sur les coûts de passage chantier).

1.2.6 Un accélérateur des mutations en cours pour les ports maritimes

Dans un contexte de développement des échanges commerciaux et de concurrence accrue entre les ports maritimes, la croissance des échanges maritimes a été essentiellement alimentée par les trafics de conteneurs, avec une augmentation de 600 % depuis 1990. Cependant, les perspectives de croissance des échanges à moyen terme apparaissent beaucoup moins dynamiques, notamment en raison de l'atonie de l'économie de la zone Euro. Pour faire face à cette situation et à une concurrence plus agressive, en particulier des ports du Range Nord, les ports maritimes français doivent s'engager dans des mutations importantes.

Le rassemblement des ports du Havre, Rouen et Paris à travers le groupement d'intérêt économique HAROPA vise à améliorer leur attractivité en mutualisant certaines fonctions (marketing, espaces dédiés au développement logistique, systèmes d'information intégrés) et en harmonisant les tarifs. HAROPA a engagé une réflexion prospective à 30 ans sur les opportunités et les menaces auxquels devront faire face les trois ports. Cette analyse permet de situer les principaux ports maritimes français dans la perspective de réalisation du CSNE. HAROPA enclenche ainsi une dynamique positive pour les ports de l'Axe Seine.

Pour le grand port maritime du Havre (GPMH), l'analyse d'HAROPA met en évidence l'offre sur-capacitaire en Europe du Nord et la menace d'une compétition accrue sur les prix. L'analyse pointe aussi la faiblesse structurelle du port en matière d'intégration dans les chaînes logistiques. Dans ce cadre, la réalisation du CSNE apparaît plutôt comme positive dans la mesure où le GPMH sera capable de mettre à profit l'élargissement de son hinterland en développant des plateformes logistiques attractives. Avec le CSNE, le statut de port maritime naturel du bassin de la Seine n'est pas remis en cause pour le GPMH.

Néanmoins, le GPMH ne pourra tirer parti de la dynamique sur l'axe Seine qu'avec la réalisation des améliorations prévues à l'ouverture du CSNE, en particulier l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut qui est aujourd'hui la principale difficulté pour poursuivre le développement du fluvial.

Accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut au Grand Port Maritime du Havre

Contrairement à l'ensemble des autres terminaux du port « historique », ceux situés dans le bassin de Port 2000 n'intègrent pas de dessertes fluviales « directes », c'est-à-dire un lien permettant aux automoteurs et barges d'accéder directement du port intérieur aux quais de Port 2000.

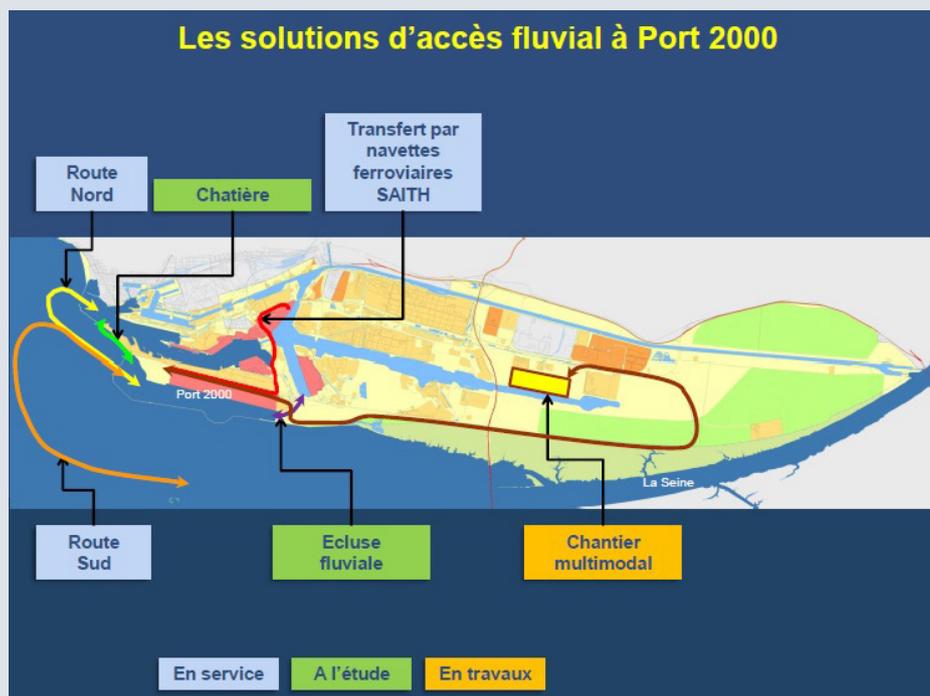
Depuis 2006, la « desserte » fluviale de Port 2000 est réalisée via un brouettage ferroviaire depuis un terminal fluvial situé au quai de l'Europe, opéré par la Société d'Aménagement de l'Interface Terrestre du Port du Havre (SAITH). Outre le fait que cette solution n'offre pas de capacités suffisantes à terme, ce transfert indirect génère une rupture de charge supplémentaire source de problèmes de fiabilité et de surcoût. Pour surmonter ces difficultés, deux alternatives existent :

- un accès par le sud grâce à un bateau fluvio-côtier (Division 229) ou équivalent maritime (Division 221) en provenance de l'estuaire de la Seine.
- un accès par le nord grâce à des automoteurs adaptés qui passent par les bassins intérieurs au port du Havre, sortent ensuite du port pour se retourner en contournant les digues d'entrée/sortie du port et accéder ainsi via un petit parcours en mer à Port 2000.

Ces deux alternatives, qui sont aujourd'hui encadrées par deux arrêtés dits « Route nord » et « Route sud », renchérisent les coûts du fluvial et ne permettent pas des exploitations optimisées des automoteurs existants (2 à 3 couches de conteneurs au lieu de 4 couches par exemple) sans garantir une fiabilité à 100% (l'exploitation étant interdite pour la route nord environ théoriquement 12 % du temps lorsque la météo n'est pas favorable).

Avec le développement des capacités des terminaux sur Port 2000 et la croissance de la taille des navires, le trafic conteneurisé du port du Havre est en train de se localiser majoritairement sur ces terminaux. L'expression par les opérateurs de la nécessité d'une connexion fluviale directe permettant une exploitation industrielle, fiable et performante du mode fluvial se fait donc de plus en plus pressante. Dans cette optique, deux solutions complémentaires sont étudiées :

- l'abrogation des deux arrêtés et la création d'un arrêté unique pour les routes Nord et Sud, permettant a priori une plus grande fiabilité (conditions d'accès moins contraignantes) pour les automoteurs tout en réduisant les investissements pour les adaptations et en se rapprochant des conditions en vigueur, en particulier dans l'estuaire de l'Escaut.
- la création d'un accès direct. Deux options ont été étudiées. La première est une chatière entre la digue sud du port historique et la digue nord de Port 2000 créant un passage abrité de la houle pour rentrer dans Port 2000 ; cet aménagement permettrait quasiment à tous les types d'unités fluviales d'accéder à Port 2000 sans rupture de charge. La seconde est une écluse fluviale en fond de Port 2000. Le Port du Havre a engagé avec la communauté portuaire un travail de concertation qui a montré que la chatière serait de loin la solution d'accès direct la plus performante. Les études sont en cours. Il faut souligner que la déclaration de Tallin cite cet accès comme pouvant être éligible au soutien européen.
- Il faut noter qu'à partir de la fin 2014, le chantier multimodal du Havre se substituera aux prestations fournies par SAITH et améliorera nettement le service fourni. Le transfert sera organisé en douze heures, avec une très forte fiabilité sur le respect des rendez-vous barges et des rendez-vous navires, à l'image de ce qui est pratiqué dans les ports d'Anvers et de Rotterdam. Dans un tel système, l'effet de la rupture de charge est atténué, pour le terminal maritime, par une évacuation continue des conteneurs sans attendre l'heure de chargement de la barge, et pour l'opérateur fluvial par une prise en charge sur un terminal fluvial dédié. Cet investissement de 140 M€ a fait l'objet d'un financement public important, et est fondé sur un engagement effectif de trafic des opérateurs fluviaux et ferroviaires, engagement pris avant la décision de réaliser le chantier.



Source : HAROPA

Pour le grand port maritime de Rouen (GPMR), l'impact du projet CSNE se révèle plutôt neutre. Premier port céréalier européen, le port de Rouen tirera parti du projet en optimisant la desserte de l'hinterland actuel, voire en l'étendant vers la région Champagne Ardennes. Concomitamment, l'élargissement de l'hinterland se traduira par une compétition accrue avec les ports du Range Nord. L'enjeu actuel du Port de Rouen est la préservation d'un chenal de qualité, mais aussi l'accès des terminaux en milieu urbain. La réduction de la circulation routière pour ces accès est une opportunité forte.

Pour le port de Dunkerque, le projet de Canal Seine Nord Europe ne crée pas de menaces et permet essentiellement un élargissement de son hinterland. Port maritime le plus proche du futur CSNE, Dunkerque est déjà positionné dans le domaine des vracs secs, qui représente environ 50% de ses volumes en 2013. Les vracs représenteront 70% du trafic généré par le canal. Les volumes supplémentaires ne seront pas issus d'une création de trafic mais d'une augmentation de la part du fluvial, de la création de report modal et de la redistribution de trafics existants sur la façade Manche / Mer du Nord.

Le port de Dunkerque développe une stratégie visant à anticiper la réalisation du CSNE. Il a signé avec VNF un troisième contrat de progrès pour promouvoir le transport fluvial et soutient le redémarrage de services fluviaux conteneurisés de courte distance entre le port et les terminaux intérieurs avec la création d'un opérateur fluvial de proximité.

Au bout du compte, le projet de CSNE intervient dans un contexte de mutations pour les ports maritimes français. L'élargissement des hinterlands permis par le CSNE ouvre des opportunités dans la mesure où des actions d'accompagnement seront menées :

- l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut à l'échéance de l'ouverture du CSNE ainsi que les aménagements fiabilisant les ouvrages de navigation sur le bassin de la Seine,
- le développement de zones logistiques en bord à voie d'eau (Port Seine Métropole et plateformes du CSNE),
- une réduction des coûts du pré et post acheminements routiers et des manutentions.
- La maximisation des bénéfices repose, en outre, sur la capacité des décideurs publics à donner une visibilité sur le projet aux opérateurs fluviaux, exportateurs de céréales et chargeurs, afin qu'ils préparent et engagent leurs investissements.

L'étude conduite pour le compte de la mission de reconfiguration donne ainsi une nouvelle perspective des retombées économiques du projet.

Elle confirme son intérêt tout en montrant que la montée en charge est progressive ; sans doute moins rapide mais plus pérenne que d'autres infrastructures.

Il faut un partenariat fort pour engager à la fois au niveau local et régional les dynamiques de développement.

1.3 Une infrastructure permettant de relancer la culture fluviale et contribuer ainsi à la transition énergétique par le report modal

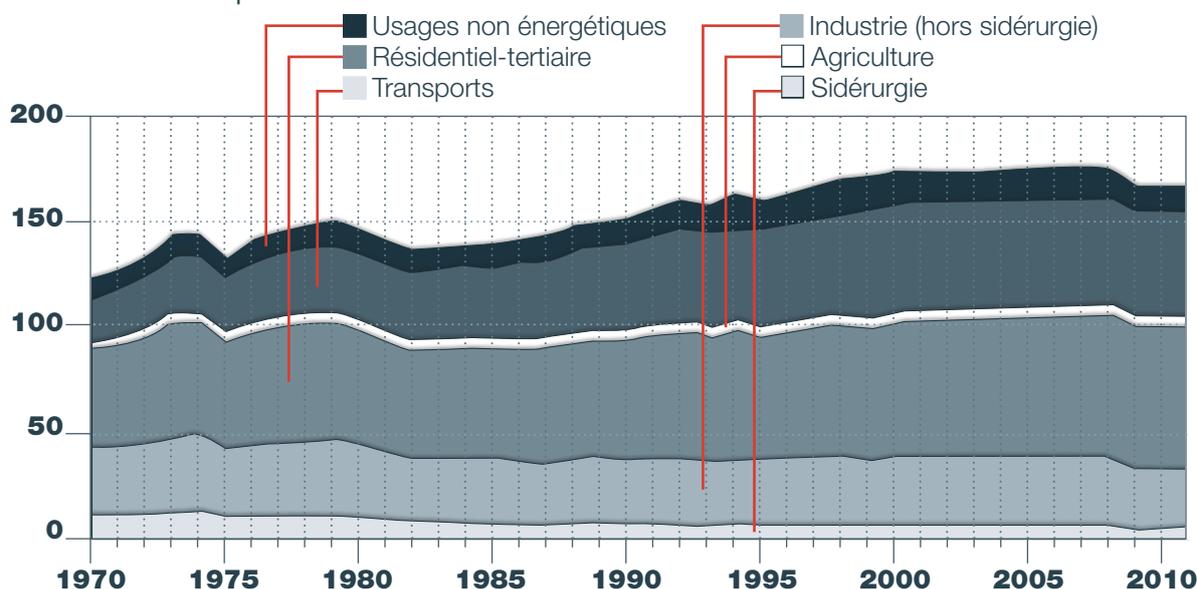
La culture fluviale s'est peu à peu affaiblie en France. La voie d'eau peut être une réponse à la transition énergétique. La situation de la France montre des marges possibles de croissance du transport fluvial, qui seront amplifiées par la liaison des bassins de la Seine et de l'Escaut.

1.3.1 Le Canal Seine Nord Europe en permettant le développement du transport fluvial contribuera à la transition énergétique

Les conclusions du débat sur la transition énergétique lancé le 29 novembre 2012 ont placé, au cœur du débat, la problématique de la consommation d'énergie du secteur des transports. Ainsi, de 1973 à 2011, la part du secteur des transports dans la consommation d'énergie finale de la France est passée de 19 % à 32 %.

Consommation d'énergie finale par secteur

En millions de tep



Répartition de la consommation d'énergie finale par secteur en 2011

Figure 2 : Consommation d'énergie finale par secteur en France en 2011

Source : Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

Le secteur des transports consomme un tiers de l'énergie finale nationale. Il est donc un secteur décisif dans la réduction de la consommation d'énergie française. Or, dans le secteur des transports, le fluvial est le mode de transport le plus économe en énergie.

1 Kilo-équivalent pétrole consommé permet de transporter 1 tonne sur ...	
Camion sur autoroute <i>(y compris voyage à vide)</i>	50 km
Train complet <i>(sans indication de voyage à vide)</i>	130 km
Grand Rhéna <i>(y compris voyage à vide)</i>	175 km
Convoi 4 400 T <i>(y compris voyage à vide)</i>	275 km

Source : Voie Navigable et développement durable – Les atouts du transport fluvial – VNF – octobre 2012

Le secteur du transport, dominé par le mode routier, est responsable d'un tiers des émissions de CO₂. L'un des objectifs de la stratégie EU2020 est de réduire de 20 % les émissions du secteur des transports d'ici 2020. Le développement du transport fluvial et le Canal Seine Nord Europe fluvial concourent à la réalisation de ces objectifs. Ainsi, le mode fluvial émet presque quatre fois moins de CO₂ que le transport routier.

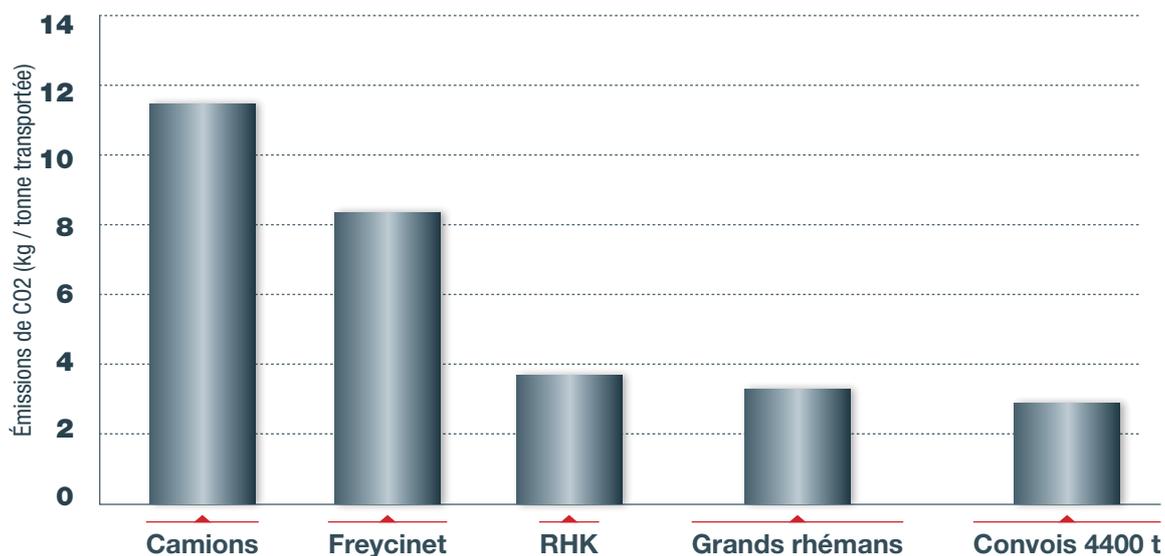


Illustration 6 : Émissions de CO₂ (kg / tonne transportée) du monde routier et du monde fluvial.

(*) RHK (Rheine Herne Kanaal) : 1000 à 1500 t ; Grands rhénans : 1500 à 3000 t.

Conception : CETE Nord Picardie – Source des données : écolcalulateur VNF (<http://www.vnf.fr/eve>)

Dans des zones urbaines denses caractérisées par la saturation de leurs axes routiers, la qualité de l'air est une réelle problématique et renvoie à une question de santé publique.

Aussi, encourager le report modal vers la voie d'eau est un levier important compte-tenu des capacités de charge utile. En effet, un convoi poussé de deux barges, soit un gabarit Vb (gabarit maximal du Canal Seine Nord Europe), permet de transporter 4 400 t de marchandises, soit l'équivalent de 180 camions. Une barge conteneur standard (110m) correspond à 110 camions.

Les gabarits d'un réseau fluvial

Le gabarit d'un réseau fluvial définit les dimensions maximum d'un bateau (longueur, largeur, tirant d'eau et tirant d'air) qui peut circuler sur ce réseau. Il définit aussi la capacité du réseau.

Les classifications européennes vont de la classe I (38m*5,05m) à la classe VII (290m*34m). Le réseau central européen, défini en 2012, inclut les voies navigables à grand gabarit depuis la classe VII (15 000 à 27 000T) jusqu' à la classe IV (réseau de 1500t développé au début du XX^{ème} siècle).

Le réseau Seine Escaut accueille des bateaux de différents gabarits suivant les sections concernées (Freycinet, gabarit dit « canal du Nord » jusqu'à 650 tonnes, Va et Vb). Le projet de Canal Seine Nord Europe est prévu pour un gabarit Vb.

A noter pour le réseau Nord Pas-de-Calais; la particularité du réseau Va+ permet la navigation des unités de 135 à 145 m (en particulier les porte-conteneurs les plus modernes travaillant sur le Rhin et la Seine).

Péniche Freycinet (classe I)

Dimensions : 38,50 m x 5,05 m • Tirant d'eau : 2,20 m •
Tonnage : 250 à 400 t (soit 14 camions)



Grand Rhénan (classe Va)

Dimensions : 95-135 m x 11,40 m • Tirant d'eau : 2,50-3 m
Tonnage : 1 500 à 3 000 t (soit 120 camions)



Convoi poussé de 2 barges (classe Vb)

Dimensions : 185 m x 11,40 m • Tirant d'eau : 3 m
Tonnage : 4 400 t (soit 180 camions)



Source : VNF

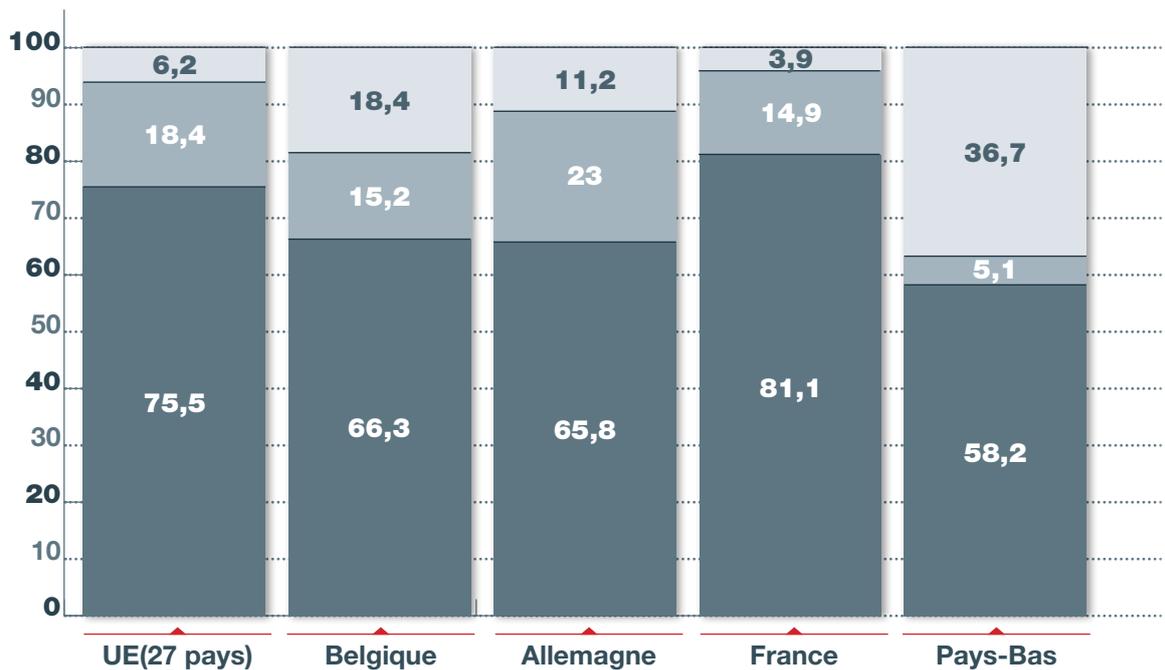
1.3.2 Le Canal Seine Nord Europe ouvre une possibilité intéressante de report modal par l'effet réseau

Le réseau européen des voies navigables intérieures compte 37 000 km de voies navigables, réparties dans 20 Etats Membres sur 27. Le réseau est particulièrement dense et interconnecté en Europe du Nord avec le Rhin, l'Escaut, la Meuse et la Seine qui traversent l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et la France.



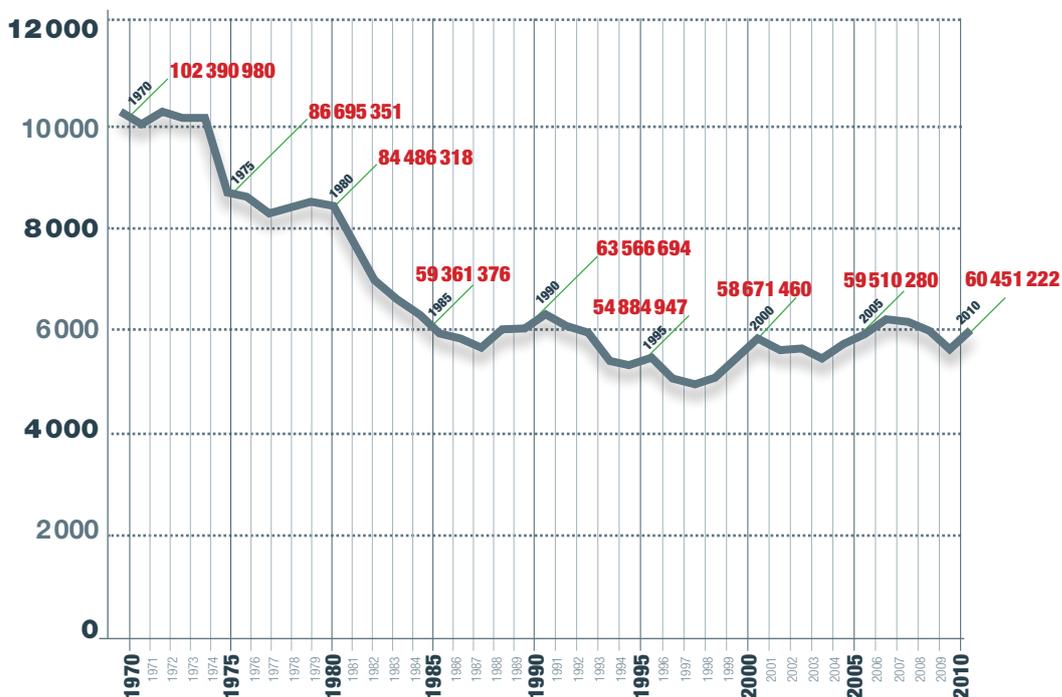
Source : Europe, Europes – La Documentation française - 2010

Avec 3,9 % de part modale pour la voie fluviale, la France est en dessous de la moyenne européenne pour l'utilisation de la voie d'eau, qui se situe à 6,2 %, et très loin de l'Allemagne, de la Belgique et des Pays-Bas.



Source : Eurostat – Part modale du trafic de fret 2011

Le trafic sur voie fluviale en France a fortement chuté depuis les années 1970. Même s'il progresse à nouveau depuis les années 1990, il n'a pas retrouvé le niveau précédent.



Source : Trafic fluvial en tonnes – VNF

Figure 3 : Evolution du trafic fluvial en France de 1970 à 2010 (en millions de tonne)

Diverses causes expliquent cette tendance. En particulier, il s'agit d'un manque de réseau de voies à dimension européenne sur le réseau français. La France a un réseau d'une longueur équivalente à l'Allemagne et aux Pays-Bas avec 6 700 km de voies fluviales, mais son réseau est dominé par des voies de petit gabarit accessible aux bateaux de type Freycinet (entre 250 et 400 tonnes). De fait, la flotte française, adaptée à une grande partie du réseau, est majoritairement de petite taille.

Tableau de synthèse	Unité	Source	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	BELGIQUE	FRANCE
Voies navigables	km	IWT Funding	5 046	7 354	1 516	6 700
Voies navigables d'importance internationale	km	IWT Funding	2 398	5 224	931	1 730
Part des voies navigables d'importance internationale	%	Calcul	48%	71%	61%	26%

Source : Evolution de l'activité du transport fluvial en France de 2000 à 2010 – CETE Nord Picardie – 2011.

Le Canal Seine Nord Europe a vocation au report modal. Sur l'A.1, qui relie l'agglomération Lilloise (et les grands Ports du Range Nord) à l'Ile-de-France via la Picardie, transitent quotidiennement 12 500 poids lourds. Cette autoroute est saturée, supportant sur certaines sections, plus de 200 000 véhicules (véhicules légers et poids lourds compris) par jour. La croissance des trafics doit donc passer par un report modal et la complémentarité fer/voie d'eau/route.

En reliant les bassins Seine/Oise et Nord Pas-de-Calais/Benelux, le Canal Seine Nord Europe permettra de créer un effet réseau de voies fluviales à grand gabarit interconnectées de première importance. En ouvrant ces perspectives de marché à la batellerie française, l'investissement dans les grands bateaux sera relancé.

1.4 Les propositions : suivre une approche globale et progressive dans l'aménagement du réseau Seine Escaut

Les échanges tenus au cours de la mission et les études confirment l'intérêt économique de l'infrastructure et fournissent des éléments de réponse sur l'intérêt d'engager ce projet :

- il crée un espace unifié d'échanges au cœur de l'Europe et fait bénéficier d'un effet réseau
- il est porteur de croissance, à court, moyen et long terme
- il est un moyen de contribuer à la transition énergétique par un mode de transport respectueux de l'environnement et accélérant le report modal.

Ces analyses et perspectives, partagées par l'ensemble des acteurs, conduisent à proposer deux orientations importantes pleinement complémentaires et structurantes pour l'aménagement du réseau Seine Escaut : une approche globale et une approche progressive

Proposition n°1 : suivre une approche globale : intégrer le projet de Canal Seine Nord Europe dans le réseau Seine Escaut dans une logique économique et européenne en vue de profiter d'un effet réseau

L'approche globale consiste à prendre en compte un périmètre élargi allant du Havre à Dunkerque et la Belgique. Ce périmètre s'inscrit dans une logique économique, dans la logique des flux. En conséquence, la mission de reconfiguration a choisi pour la reconfiguration technique de s'intéresser à l'ensemble des travaux effectués et restant à réaliser sur ce périmètre au-delà du seul tronçon central. Il s'agit de pouvoir profiter d'un effet réseau.

Dans le cadre de cette approche globale, il s'agira de veiller :

- A développer l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut.
- A veiller d'abord à la cohérence de la qualité de service du réseau :
 - prioriser dans les investissements les possibilités pour élargir les plages d'ouverture et tendre vers le H24 en suivant la montée en charge des besoins
- A envisager la mise en place d'un Service d'Information fluvial sur l'ensemble du réseau pour optimiser les flux.

Proposition N° 2 : adopter une approche progressive de l'aménagement de l'ensemble du réseau

Cette proposition tient compte du fait qu'un canal est un outil évolutif. Il s'adapte progressivement avec le temps. Cette approche vise en tout premier lieu à répondre aux besoins des acteurs économiques, en optimisant les montants d'investissement au regard de leur efficacité économique. Cette approche permet aussi d'adapter l'infrastructure à l'évolution des besoins. L'approche progressive peut dépasser la logique technique qui demanderait une cohérence stricte de gabarit sur tout le réseau. Cette approche est un élément fondamental de la mission de reconfiguration. Elle se fonde sur les attentes des acteurs économiques mais aussi sur les expériences réelles. En appliquant cette approche en regard des attentes des acteurs économiques, il s'agit ainsi de pouvoir rapidement relier les bassins à un gabarit agrandi, avant d'assurer les travaux complets sur tout le réseau.

Ces deux approches, globale et progressive, sont pleinement complémentaires. Leur conjonction permet avec la contrainte d'un investissement limité, de répondre aux attentes économiques dans le court, moyen et le long terme. Cette approche permet ainsi de maximiser la rentabilité par une planification des travaux en tenant compte de la soutenabilité de la dépense pour les finances publiques.

Mais si l'intérêt de l'infrastructure est prouvé, ceci ne peut se faire à n'importe quel prix. Il est donc nécessaire d'optimiser son coût global, en mettant en premier lieu en avant l'intérêt économique et un aménagement durable.

■ 2 DEUXIEME PARTIE : Les approches globale et progressive et la reconfiguration technique permettent d'envisager des économies significatives avec l'objectif de retombées économiques rapides

2.1 Une reconfiguration technique du projet de tronçon central permet d'envisager de réduire son coût de manière significative, tout en s'inscrivant dans un projet de canal durable

2.1.1 Le cadre donné au travail de reconfiguration technique

La lettre de mission de Monsieur le Ministre délégué des Transports, de la Mer et de la Pêche fixe comme objectif de pouvoir présenter un projet reconfiguré, mais sans remise en cause de ses objectifs fondamentaux, dès le premier semestre 2014 afin de pouvoir profiter de financements européens au taux maximum sur la période 2014-2020. Cet objectif et l'inscription de la mission de reconfiguration dans une logique économique, ont conduit à fixer le cadre d'études suivant au travail de reconfiguration technique :

- « la déclaration d'utilité publique (décret du 11 septembre 2008) doit être maintenue » : cette exigence essentielle est nécessaire pour tenir les délais. Elle n'interdit pas néanmoins des optimisations non substantielles du projet qui nécessitent des procédures complémentaires d'enquête publique sur une zone limitée,
- « un projet d'intérêt économique pleinement inscrit dans le cadre européen » : cette dimension a conduit à suivre une approche globale à l'échelle de l'ensemble du réseau Seine Escaut et de sa connexion au réseau nord européen,
- « un canal évolutif, progressif ». La priorisation relève ainsi de la prise en compte de l'intérêt économique et des contraintes de financement, de l'incidence sur les délais de réalisation, mais aussi de l'avis des partenaires associés.

Sur cette base, un important travail de reconfiguration a été entamé en associant VNF, les services de l'Etat concernés et le Comité Scientifique et Technique du projet Seine Nord Europe. L'observatoire de l'environnement du projet, créé suite à l'enquête publique, a également été consulté. Ce travail a ainsi permis :

- D'identifier les travaux réalisés et restant à réaliser sur le réseau Seine Escaut en France;
- D'identifier les champs possibles d'optimisation technique sur le projet de Canal Seine Nord Europe (tronçon central du réseau) et les économies associées,
- D'étudier la pertinence ou non d'équipements connexes (plateformes, approvisionnement en eau..).

Il va de soi que ces pistes d'optimisation nécessitent d'être confrontées à la concertation avec les territoires et partenaires concernés. A l'issue de cette étape préalable et selon les résultats de la concertation, intégrées dans le dossier « projet » du Canal Seine Nord Europe, elles seraient soumises à l'avis de l'autorité environnementale.

2.1.2 Les principales propositions d'évolutions techniques

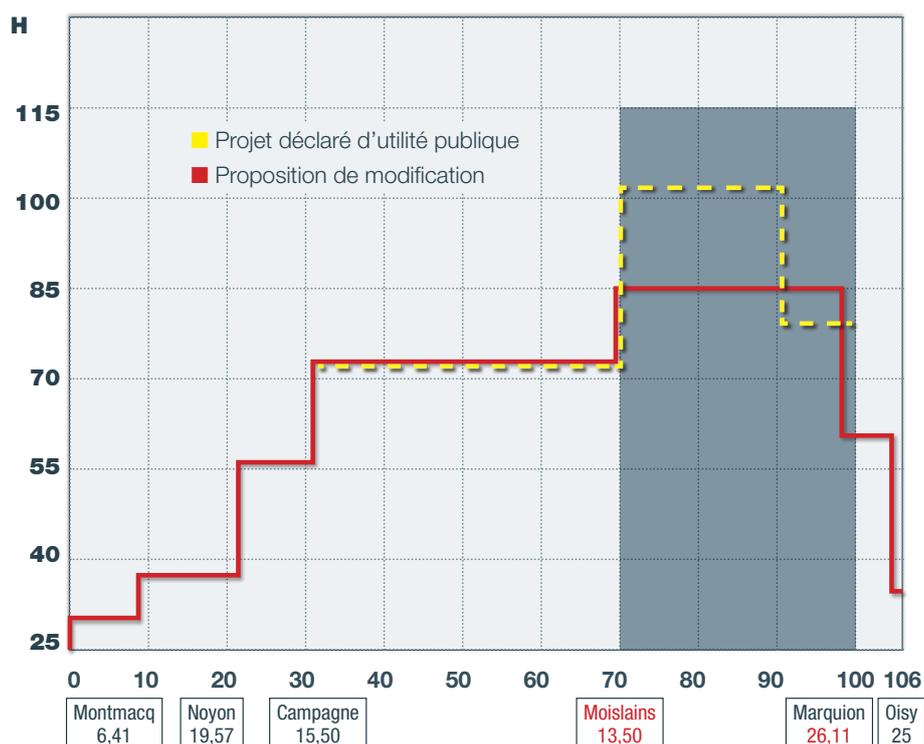
L'économie envisageable par les optimisations proposées représente une fourchette de l'ordre de 550 à 650 M€ HT sur le seul canal Seine Nord Europe et ses équipements connexes, soit 9 à 12 % du coût estimé du projet qui serait ainsi de l'ordre de 4 400 à 4 700 M€ HT coût constant 2013

Les optimisations techniques envisageables

Les optimisations techniques ont porté non seulement sur le tracé et composants du tronçon central (le projet de canal Seine Nord Europe), les équipements connexes, l'étude des différents gabarits envisageables pour le canal et enfin les possibilités d'évolution réglementaire.

Pour le canal Seine Nord Europe, les optimisations proposées portent sur :

- L'optimisation du tracé : Dans l'esprit de réduire l'impact du projet sur les terres agricoles et les milieux naturels, la recherche d'optimisation visait la réutilisation du Canal du Nord. Cette recherche se base notamment sur des souhaits émis lors de l'enquête publique d'une meilleure réutilisation du canal pré existant. Sa mise en œuvre relève bien entendu d'une concertation locale préalable et de la recherche d'une adhésion la plus large possible. Sur la section dite du bief de partage Manche/Mer du Nord (entre Moislains dans la Somme et Havrincourt dans le Pas-de-Calais), cette optimisation permet de réutiliser environ 8 km du canal du Nord et d'abaisser la hauteur du bief de 15 à 20 m, ce qui permet de supprimer une écluse et de réduire la hauteur de chute sur la plus grande écluse du projet. Si à l'issue d'une concertation préalable locale la variante de tracé et d'escalier d'eau sur le bief de partage était retenue, une DUP modificative locale serait nécessaire. Cette hypothèse a été considérée dans la proposition de planning général de réalisation du projet et n'obère pas, par sa portée locale, la capacité de mise en œuvre du projet à courte échéance. L'économie estimée est de l'ordre de 150 M€₂₀₁₃ HT. Sur une autre section, le déplacement de l'écluse de Campagne permettrait une économie jusqu'à 20 M€₂₀₁₃ HT.



Source : VNF

*Escalier d'eau du canal, déclaré d'utilité publique
et incidence d'une possible variante d'optimisation du tracé*

- **L'étanchéité et le système hydraulique** : Cette question relève de la recherche d'une performance optimale garantissant tout à la fois une limitation des prélèvements d'eau dans les milieux pour le fonctionnement du canal (lutter contre les pertes par infiltration et compenser celles par évaporation) et la protection des ressources souterraines et superficielles. La performance de perméabilité considérée pour le canal peut être atteinte par des matériaux d'apport (revêtement en béton bitumineux comme sur les canaux allemands). Il peut être également possible d'utiliser les matériaux du site qui présentent naturellement cette performance ou en les améliorant (à l'exemple du Canal Albert en Belgique). De même, l'amélioration de la capacité et des pertes par infiltration pour les bassins réservoirs doit être recherchée. Différentes optimisations ont ainsi été examinées. Des économies substantielles sont envisageables, mais n'ont pas été intégrées au coût reconfiguré. En effet, le montant possible sera déterminé par le choix précis de la technique d'étanchéité qui ne pourra être fait qu'une fois les campagnes géotechniques et hydrogéologiques complémentaires réalisées. Ces campagnes constituent une étape préalable prioritaire dans l'agencement du projet, afin d'intégrer ces opportunités dans la consultation des entreprises pour la réalisation des travaux.
- **Les écluses, équipements et systèmes d'exploitation** : Des économies sont là également envisageables. Toutefois, en la matière, le principal enseignement de la reconfiguration technique est l'abandon de toute solution d'ascenseurs à bateau, eu égard aux risques techniques, financiers et de délais pour le projet.

- **La voirie et les franchissements** : les échanges avec les territoires montrent que des alternatives en termes de modalités d'aménagement et nombre des ouvrages de rétablissement sont possibles. Un examen au cas par cas sera engagé avec les propriétaires des ouvrages (collectivités, départements).

Le projet prévoyait également des équipements connexes :

approvisionnement en eau potable de la région Nord Pas-de-Calais, haltes et ports de plaisance :

- **Concernant l'approvisionnement en eau de la région Nord-Pas-de-Calais (projet intéressant plusieurs collectivités et syndicats)**, le territoire n'a pas donné de suite à cette option pour le court terme. La configuration amène à proposer de supprimer les installations prévues (économie de 90 M €₂₀₁₃ HT, tout en maintenant les réservations utiles pour l'avenir (pour un coût de 10 M €₂₀₁₃ HT)).
- **Les ports et haltes de plaisance** ont fait l'objet également d'un réexamen. Leur développement pourrait se faire dans un cadre progressif. Une réflexion est de même nécessaire sur le cadrage de la dimension touristique de la section centrale (un axe à grand gabarit plus adapté aux bateaux avec passagers) au regard du potentiel du réseau à petit gabarit connexe, parfaitement adapté à la plaisance et aux bateaux sans permis. Ainsi, le canal de Saint Quentin, la remise en service du canal de la Sambre à l'Oise actuellement en étude, le canal de la Somme permettent de constituer un réseau très intéressant d'un point de vue touristique et économique.

Le gabarit de la voie d'eau a également été étudié dans le cadre de l'optimisation tant sur le Canal Seine Nord Europe que sur les extrémités. Il s'agissait notamment d'étudier l'impact d'une réduction du gabarit du tronçon central entre Vb et Va+. Il en ressort que la modification du gabarit ne représente pas d'intérêt financier singulier et pourrait engendrer des contraintes réglementaires (modification substantielle du projet et donc de l'objet de la déclaration d'utilité publique) et d'exploitation à terme de nature rétrograde (il apparaît difficilement envisageable de passer la section courante du gabarit Va au gabarit Vb lorsque la section centrale sera en navigation). Les études antérieures relatives à l'évaluation des possibilités de réutilisation du canal du Nord ont conforté cette approche : le réaménagement du canal existant, à gabarit réduit qui plus est, coûte aussi cher que de réaliser un canal à grand gabarit neuf et offrant, de surcroît, un potentiel de massification supérieur aux autres modes de transport, tout en limitant les conséquences pour les populations riveraines.

Les évolutions réglementaires (simplification de normes) ont été également appréhendées. Tant sur les caractéristiques techniques du canal que sur la gestion des boues de dragage, ces évolutions peuvent avoir une incidence sur le coût global du projet (section centrale et extrémités). Trois points d'enjeux ont été identifiés : les simplifications envisagées du code de l'environnement pour les procédures restant à engager, le principe de dérogation à la circulaire 76-38, modifiée par la circulaire 95-86, relative aux caractéristiques techniques des voies navigables (limiter le coût d'aménagement sur des secteurs à fortes contraintes par des solutions techniques simplifiées) et enfin l'évolution réglementaire attendue en 2014 concernant la mise en dépôt des boues de dragage pouvant être considérées comme non dangereuses (les sédiments de dragage relevant aujourd'hui sur ce sujet des mêmes prescriptions que les déchets, ce qui peut paraître peu cohérent). Cette possibilité d'économie non chiffrée à ce jour devrait être suivie et promue. Elle s'avèrerait particulièrement adaptée aux problématiques inhérentes aux extrémités (gestion des sédiments du canal Condé Pommeroeul et des autres sections à recalibrer, contraintes urbaines sur l'Oise Amont et en Nord Pas-de-Calais).

Réflexions complémentaires possibles

Outre les compléments d'études nécessaires pour appréhender pleinement les économies et améliorations envisageables en matière d'hydraulique du canal, les questions des volumes de déblais excédentaires et de gestion hydraulique posées par la lettre de mission ont été examinées en première approche.

La question des dépôts est en effet directement tributaire de l'ordonnement retenu pour les travaux et de la modification du tracé et de l'escalier d'eau pour le bief de partage.

Des recommandations sont toutefois ici formulées pour la poursuite des concertations locales préalables aux reconfigurations proposées du projet et la conduite des études techniques détaillées :

- Les surfaces totales dédiées à la mise en dépôt des déblais excédentaires ne devront en aucun cas être augmentées : La modification localisée du tracé et/ou de l'escalier d'eau peut conduire à des excédents complémentaires de déblais. Cette situation ne devra pas conduire à augmenter les surfaces dédiées à la mise en dépôt des déblais. Dans ce sens, les excédents complémentaires liés à l'adaptation du tracé du bief de partage seront compensés par la réutilisation du Canal du Nord et cette adaptation devra conduire à réduire les surfaces consacrées à la mise en dépôt,
- Les terrains de dépôt doivent participer de l'aménagement et du développement durable du territoire : la finalisation du schéma des terrains de dépôt doit considérer non seulement leur intégration paysagère, mais aussi leur éventuelle remise à disposition de l'agriculture, d'activités économiques et leur contribution au confortement du potentiel de corridor écologique du canal.

La gestion de l'eau, un champ connexe : La voie d'eau contribue tout à la fois au transfert des masses d'eau pour la production d'eau potable ou l'irrigation, à la gestion des crues et à l'évacuation des eaux continentales. Les ouvrages gérés par VNF offrent un service contre redevance et l'établissement public a réalisé des investissements importants dans le cadre des CPER pour les fiabiliser et les moderniser. L'amélioration de la contribution des voies d'eau à la lutte contre les inondations nécessite des investissements complémentaires particulièrement conséquents. Ces investissements ne sauraient figurer dans la programmation des voies d'eau dans les CPER mais au titre spécifique de la lutte contre les inondations. Une coordination en vue d'une optimisation des investissements publics s'avère nécessaire, elle prend un sens tout particulier avec le projet MAGEO. En effet, sur la vallée de l'Oise, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, l'Entente interdépartementale Oise/Aisne et VNF ont déjà agi de manière coordonnée.

Les contributions possibles du Canal du Nord et du Canal latéral à l'Oise sont également à considérer.

LE CANAL DU NORD : DEVENIR ET CONTRIBUTION AU CANAL SEINE NORD EUROPE

La construction du Canal du Nord a été engagée en 1908. Les travaux, interrompus par les guerres, ont repris à la fin des années 1950 et l'ouvrage a été ouvert à la navigation en 1965. Les écluses, construites au début du XX^{ème} siècle, ont pu être allongées mais pas élargies pour permettre le passage des bateaux de 1 350 tonnes qui correspondaient aux nouveaux standards de la flotte à grand gabarit dans les années 1960. Cette limitation du gabarit a conduit à une rapide saturation de la capacité et les temps d'attente aux écluses ont rapidement dépassé plusieurs jours moins de 5 ans après la mise en service.

Ainsi, aujourd'hui, le Canal du Nord ne permet non seulement pas de répondre aux enjeux de massification du transport fluvial, déterminants pour sa compétitivité face aux autres modes de transport, mais aussi à la nécessité de continuité dans le transport fluvial entre les bassins de la Seine et Oise et du Nord Pas-de-Calais, par son incapacité à accueillir la flotte adaptée aux gabarits Va et Vb.

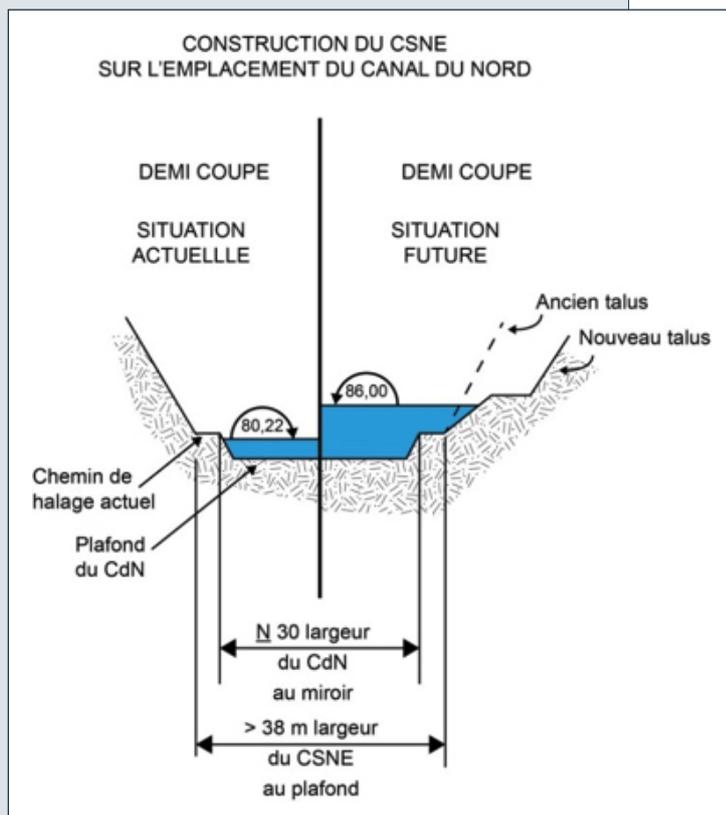
La question de la réutilisation du Canal du Nord avait été étudiée en 1984. Il s'agissait d'aménagements limités permettant, en solution A, le passage de convois de 2 500 t et, en solution B, d'automoteurs de 1 350-1 500 t. L'aménagement en place du Canal du Nord, à un gabarit moindre que le gabarit européen, était selon les estimations équivalente en coût à la construction d'un canal neuf à grand gabarit (plus exactement, le coût était le même en solution A et plus faible de 4,4% en solution B), sans en offrir les fonctionnalités.

La problématique de réutilisation du Canal du Nord tient dans son escalier d'eau et son fonctionnement hydraulique. En effet, le nombre d'écluses nécessiterait une réduction qui modifierait globalement l'escalier d'eau et conduirait à de très importants terrassements. En termes d'hydraulique, les caractéristiques d'étanchéité du canal et sa mise à grand gabarit conduiraient à un impact significatif sur les milieux naturels. Enfin, la réutilisation du Canal du Nord conduirait à couper tout transport par la voie d'eau entre les deux bassins de la Seine et du Nord Pas-de-Calais pendant toute la durée des travaux.

Le travail de reconfiguration technique a permis de réétudier les sections où il apparaît possible de réutiliser le Canal du Nord. En 2013, VNF dispose de réserves foncières permettant de compenser l'emprise. Les périmètres d'aménagement foncier ont été définis pour restructurer le parcellaire agricole. Les outils pour corriger les impacts du projet sont donc en place et doivent permettre de faciliter l'acceptation de la variante.

La réutilisation du Canal du Nord est ainsi envisageable entre Moislains et Havrincourt, à moindre coût puisqu'elle se limite à la réutilisation des emprises sans construction de nouvelles écluses ou de modification de l'escalier d'eau.

*Source : VNF
Principe de réutilisation
du Canal du Nord*



2.1.3 Le cas des plateformes multimodales : laisser l'initiative aux acteurs locaux

Pour les plateformes, les optimisations amènent à proposer de réduire les aménagements prévus tout en préservant le foncier pour leur mise en œuvre. En effet, dans le cadre de l'approche progressive, le développement se fera selon l'évolution et le besoin du marché. De plus, comme c'est déjà le cas pour certaines plateformes situées sur le réseau Seine Escaut (Longueuil-Sainte-Marie, Delta 3 à Dourges, Port de Saint-Saulve), il est proposé que le développement de ces plateformes soit de la responsabilité des acteurs locaux : régions, départements, établissements publics de coopération intercommunale et communes.

Cette proposition veille à garder les facteurs importants permettant un développement ultérieur. Ainsi, les réserves foncières constituées seront des éléments essentiels pour l'aménagement futur de ces zones. La mission propose de préserver un minimum de travaux d'aménagement dès la réalisation du tronçon central. Par exemple, sur la plateforme de Marquion, il est proposé de différer la réalisation de la partie Ouest, mais de maintenir la partie Est. Concernant les plateformes de Noyon et Nesle, les échanges tenus au cours de la mission montrent l'importance d'une écoute du territoire et de ses évolutions. En ce sens, la recherche de synergie sur le secteur de Noyon et Nesle est apparue nécessaire pour répondre au repositionnement de l'économie locale. Les échanges avec les communautés de communes du Pays Noyonnais et du Pays Neslois montrent la possibilité d'une progressivité dans l'aménagement des deux plateformes en recherchant de possibles collaborations. Un repositionnement sur un autre emplacement de la plateforme de Noyon, plus en lien avec les attentes locales pourrait être étudié.

L'économie globale envisageable est de plus de 200 M €₂₀₁₃ HT. Ce travail continuera avec les acteurs locaux afin d'identifier ce qu'il est opportun de garder dans le projet initial pour préparer l'avenir.

Enfin, concernant les plateformes, la volonté initiale de veiller à des standards d'aménagement, respectueux du développement durable est maintenue et amplifiée.

Exemple d'un port d'initiative local : LE PORT FLUVIAL DE LONGUEIL-SAINTE-MARIE

Suite à une étude de préféabilité (analyse technique, étude de marchés, ...) menée par VNF en 2007, avec le concours financier du Pays compiégnois, du Conseil régional de Picardie, du Conseil général de l'Oise et de l'Etat, l'agglomération de la Région de Compiègne (ARC), la Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées (CCPE) et le Conseil général de l'Oise ont décidé d'unir leurs efforts pour créer un port fluvial à proximité immédiate de la zone logistique préexistante Paris-Oise qui jouxte l'autoroute A1.

Localisée au débouché Sud du projet Seine-Nord Europe et directement raccordée au port du Havre, cette nouvelle infrastructure a été définie et réalisée en 6 ans. Il s'agit d'un investissement maîtrisé de 19 M€ TTC, qui a été permis grâce à la création d'un Syndicat mixte (2008) rassemblant le Conseil général de l'Oise, la CCPE et l'ARC.

Les structures locales et l'Etat se sont mobilisées pour concrétiser ce projet : recours à l'Etablissement Public Foncier Local de l'Oise (EPFLO) pour l'acquisition des 24 ha de foncier nécessaire, mobilisation de la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO) pour suivre les études et les travaux, recours au Contrat de Projets Etat Région (CPER) 2007-2013 et au Programme Opérationnel de Compétitivité (POC) 2007-2013, mise en place d'un comité de pilotage associant notamment le Syndicat mixte, l'Etat, le Conseil Régional et VNF.

L'aménagement du port (1ère phase) porte sur une superficie totale de 17 ha comprenant principa-

lement une zone conteneurs de 4,19 ha avec un quai de 190 ml, une zone vrac divisée en 3 parties : vrac 1 terminal granulats de 3,03 ha avec un ponton de 17 ml et 4 ducs d'albe, vrac 2 et vrac 3 de 2,8 ha, et une zone écologique humide de 3,5 ha.

Son financement de 16,12 M€ HT est assuré par le Syndicat mixte du port pour un montant total de 5,5 M€ (avec des participations du Conseil Général de l'Oise, de la CCPE et de l'ARC), et par les subventions des partenaires du projet (Europe, Etat, Région et VNF) pour un montant total de 10,62 M€.

Il comporte des phases ultérieures d'investissement qui permettront une extension progressive des installations portuaires et la création d'un embranchement ferroviaire, confortant ainsi sa dimension intermodale.

Cette dynamique est possible grâce aux efforts convergents des collectivités du secteur, symbolisés par la présidence annuelle alternée mise en place entre le Président du Conseil Général de l'Oise et le Président de l'Agglomération de la Région de Compiègne.

Elle a également permis de mener en parallèle la désignation des exploitants du futur site, après avoir retenu le dispositif de Convention d'Occupation Temporaire auprès d'exploitants privés avec des mises en concurrence séparées pour la zone conteneurs et pour la zone vrac. Ainsi, ce port est d'ores et déjà opérationnel pour le terminal granulats et le sera dans quelques mois pour le terminal conteneurs.

D'autres initiatives locales traduisent la mobilisation du territoire en vue du développement local en lien avec le canal, comme à Bruyères-sur-Oise.



Paris-Oise Port Intérieur - Octobre 2013

2.1.4 Le mode de réalisation du canal peut aussi être un moyen d'optimiser son coût

D'autres éléments d'optimisation financière et technique du projet seront étudiés. Deux voies sont à approfondir : l'allotissement et un mode de réalisation adaptés,

Le recours au marché de conception-réalisation est à considérer dès lors qu'il permet une optimisation financière, une fiabilisation technique et un engagement par anticipation de certains corps d'ouvrage du canal exigeant des moyens et une technicité particulière de la part des entreprises.

L'allotissement géographique ou fonctionnel a différents avantages, en particulier l'élargissement de la concurrence et l'accessibilité du marché aux PME.

Dans les mêmes conditions et objectifs d'optimisation, l'allotissement sera étudié en considérant tant une répartition géographique qu'une affectation par corps d'ouvrages et de travaux permettant le plein exercice concurrentiel entre les entreprises.

A titre d'exemple, le chantier de l'Autoroute A16 entre Amiens et Boulogne-sur-Mer, portant sur 120 km d'aménagement, a été conduit selon quatre sections fonctionnelles, faisant l'objet d'un allotissement par grand corps de travaux et d'ouvrages (lots terrassement/assainissement, chaussée, signalisation, lots spécifiques par ouvrage remarquable et lots général des ouvrages de rétablissement,...) soit plus de 30 marchés.

2.1.5 Un projet reconfiguré pour proposer un « Canal Durable »

Depuis quelques années, les maîtrises d'ouvrage publiques se sont fortement engagées pour accroître la qualité des projets en matière d'intégration aux principes du développement durable. Le projet initial prévoyait déjà des engagements importants (observatoire de l'environnement par exemple) et des équipements d'énergie renouvelable. La reconfiguration permet d'actualiser cette orientation. Le recours à des certifications est maintenant courant : certification HQE pour les bâtiments, certification Route Durable...

Un projet de canal durable pourrait être présenté sur les piliers suivants :

- une gestion hydraulique et en énergie économe en phase d'exploitation : outre les optimisations envisagées en termes d'économie d'eau aux écluses pour limiter les prélèvements sur la ressource, la définition d'un canal « passif », voire à énergie positive doit être renforcée, à l'instar du travail entrepris sur le canal Albert. Au stade de l'avant-projet sommaire de 2006, la consommation énergétique du canal pouvait être compensée par l'implantation de 16 à 18 éoliennes d'une puissance unitaire de 2,5MW. Il est à noter qu'avec l'abaissement du bief de partage la consommation énergétique du canal est plus faible. La combinaison avec l'hydroélectricité permettrait de tendre vers un canal « positif ». La Commission Européenne cofinance de plus, de manière importante, ce type d'installation.

Des installations hydrauliques au fil de l'eau ou comme celles en cours d'installation sur le canal Albert en Belgique sont des exemples possibles.



Exemple d'équipement de production hydroélectrique en cours d'installation sur certaines écluses du canal Albert

- Un aménagement accompagné d'une reconfiguration du territoire :
Le Canal du Nord n'aura plus à terme de vocation commerciale.
Son devenir doit être étudié avec les collectivités, tant dans sa dimension touristique (la section entre Moislains et Béthencourt-sur-Somme participe de l'itinéraire entre la Somme canalisée et le canal de Saint-Quentin) qu'écologique et urbaine : les canaux contribuent à la requalification urbaine par leur qualité architecturale et paysagère.
- Une infrastructure écologique : l'environnement du canal et sa nature intrinsèque représentent un potentiel écologique et paysager à valoriser
- Un canal durable, basé sur les principes d'une certification

La possibilité d'un Canal Durable reconnu / Des plateformes HQE

Les chantiers d'infrastructure linéaire peuvent s'appuyer sur de nouveaux référentiels s'inscrivant pleinement dans une démarche de développement durable. Ceci peut permettre :

- de mener la concertation complémentaire nécessaire sur les secteurs où le projet est modifié, en s'aidant notamment des nouvelles technologies (simulation 3D pour mieux apprécier l'impact du projet).
- d'optimiser le projet en intégrant les propositions nouvelles d'adaptation qui contribuent à en renforcer la performance environnementale, sociale et économique, ...
- d'apporter des solutions aux principales interrogations et à limiter les nuisances générées par le projet en phase chantier comme d'exploitation.
- de prendre en compte globalement le projet dans ses dimensions humaines, environnementales, économiques, en travaillant à l'équilibre global.

La clause d'insertion est essentielle dans les marchés de travaux, avec des objectifs chiffrés assignés aux entreprises. Les structures locales d'insertion sont mobilisées pour une pleine réussite et les autres maîtres d'ouvrage approchés afin de mutualiser des objectifs d'insertion pour en amplifier la portée.

Un référentiel de certification prenant en compte le développement durable dans les projets d'infrastructures fluviales est développé par un certificateur. Il est composé d'un système de management d'opération (SMO), et d'un système d'évaluation des performances, en capitalisant l'expertise acquise sur d'autres projets d'infrastructures linéaires et d'aménagement du territoire.

La conception des plateformes intègre pour sa part la Haute Qualité Environnementale pour les bâtiments et s'inspire de démarches du type Parc d'Activité Labellisé pour la Maîtrise de l'Environnement (PALME), ou HQE Aménagement pour le périmètre global.

2.2 Les actions sur les bassins Seine/Oise et Nord Pas-de-Calais : l'approche globale du Programme Seine Escaut

2.2.1 Un travail important a déjà été mené dans le cadre des Contrats de Projets Etat Région précédents

A compter du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2000-2006, les Régions et certains Départements se sont engagé aux côtés de l'Etat sur le développement des voies navigables.

Dans la région Nord Pas-de-Calais, les travaux de recalibrage, relèvement des ponts et d'aménagement portuaire ont amélioré la capacité du réseau. Ce sont ainsi 85,20 M€ d'investissement qui ont été réalisés sur le CPER 2000-2006 et 63,67 M€ sur le CPER 2007-2013. Les taux de réalisation, respectivement de 66 et 45 % par rapport aux objectifs initiaux aboutissent à la nécessité de finaliser aux prochains contrats des aménagements prioritaires pour la connexion à grand gabarit du réseau national au réseau belge, à moins de formaliser un avenant au CPER en cours pour finaliser à l'horizon 2015 les travaux prioritaires sur la Deûle, la Lys mitoyenne et le Condé Pommeroeul.

Sur la partie de Seine-Aval (Régions Haute-Normandie et Ile-de-France), les travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de VNF au cours des deux CPER (145,07 M€ au total) ont visé exclusivement des reconstructions et modernisations des ouvrages, avec des taux de réalisation respectivement de l'ordre de 90 et 70 % sur les deux périodes. Concernant les Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre, les opérations nécessaires à l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine Escaut (écluses Port 2000 au canal de Tancarville et de Tancarville, dragage du sens montant d'accès au GPM de Rouen) sont soit encore au stade d'études, soit en retard dans la réalisation des travaux. Ces opérations sont complétées des aménagements nécessaires de l'écluse François 1er au Havre et du sens descendant d'accès au GPM de Rouen.

En Seine-Amont (Régions Ile-de-France et Champagne-Ardenne), les opérations au cours des deux CPER ont également permis de moderniser certains ouvrages, mais aussi d'étudier la mise au gabarit de la section Bray-Nogent, pour un montant total d'investissement de 82,14 M€. L'avancement des études permet également d'envisager l'aménagement de cette section dont le projet le plus important (Bray Nogent) a été pris en compte dans le cadre du rapport Mobilité 21 de juillet 2013.

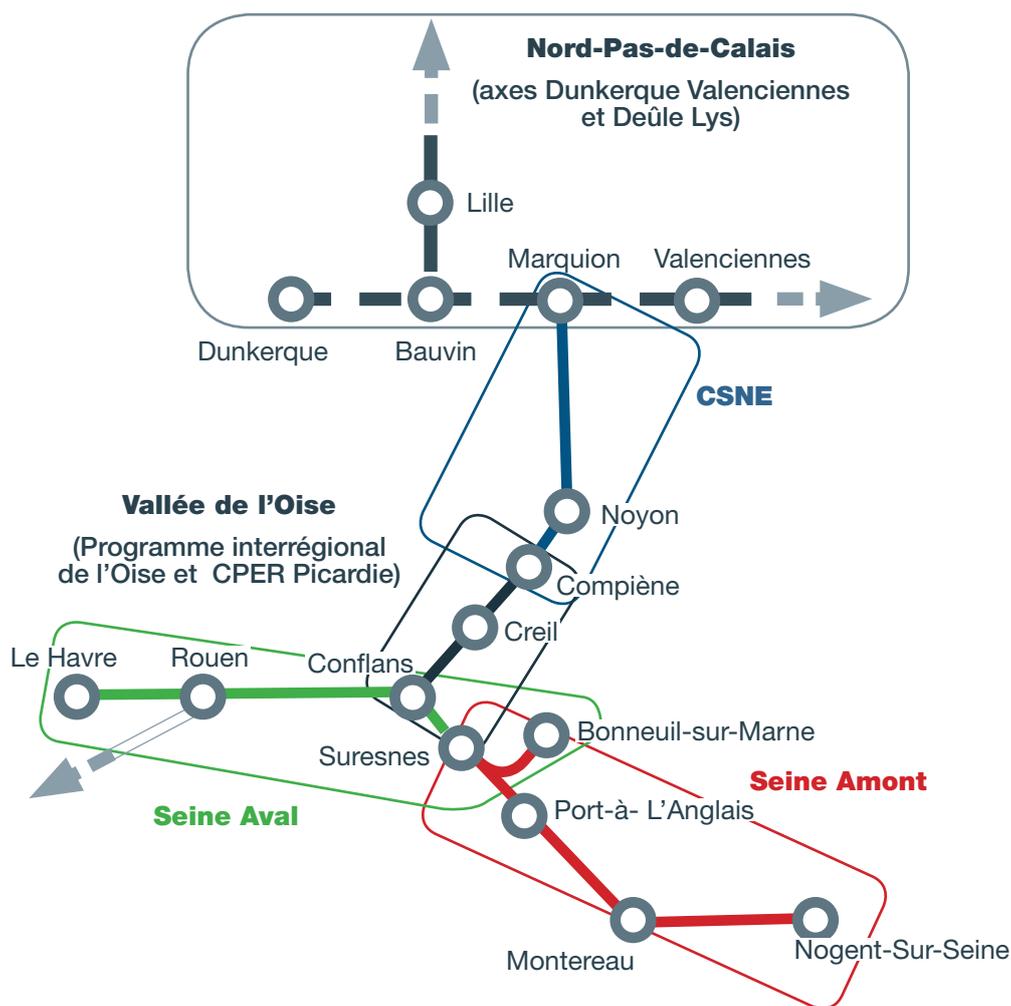
Pour le programme interrégional de l'Oise (Régions Ile-de-France et Picardie), la programmation initiale sur les deux CPER a été complétée et ainsi le niveau de réalisation (108,92 M€) est supérieur à la contractualisation initiale. Les travaux ont permis d'intégrer les enjeux de lutte contre les inondations dans la gestion de la voie d'eau ; toutefois la mise en place d'un système de gestion du trafic n'a pas pu être réalisée. Des travaux de remise au gabarit (dragage) et donc de gestion du trafic (télé-conduite) apparaissent prioritaires pour le prochain CPER.

En Région Picardie, le CPER 2007-2013 visait trois opérations spécifiques contribuant à la mise au gabarit Vb : remise au gabarit de l'Oise-Aval (dragage), approfondissement de l'Oise (projet MAGEO) et étude de relèvement du Pont de Mours. Le retard sur ces deux dernières opérations majeures explique le faible taux de réalisation de ce programme. Le prochain CPER pourrait tenir compte d'une évolution de ces opérations en lien avec d'éventuelles dérogations (alternats notamment) et le principe de l'approche progressive.

2.2.2 Les échanges avec les acteurs économiques et les territoires conduisent à proposer des critères de priorisation des projets pouvant être inscrits au titre des prochains contrats de plan sur le réseau Seine Escaut

Depuis 2000, les CPER ont permis un engagement important en faveur des liaisons fluviales. Toutefois, les difficultés inhérentes à l'amélioration de la capacité de voies d'eau pré existantes, notamment en milieux urbains denses et contraints, conduisent à un bilan mitigé en termes de taux de réalisation.

Dans le cadre de la préparation des CPER 2015-2020, de nombreuses opérations ont été identifiées par VNF sur les 6 axes constitutifs du périmètre Seine Escaut.



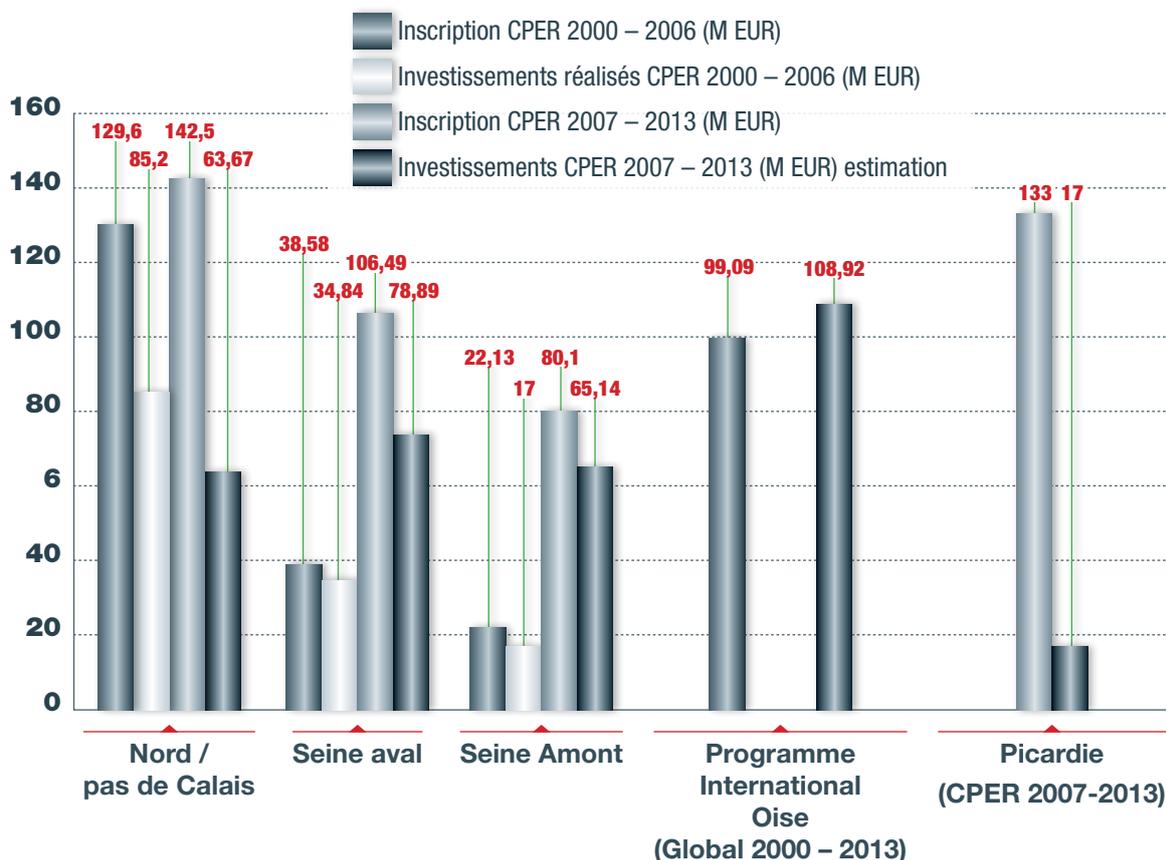
Source : VNF - Direction du Développement

A noter par ailleurs, que pour le projet de Canal Seine Nord Europe, 190 M€ ont déjà été engagés (études, procédures et acquisitions foncières notamment). Les étapes clés suivantes ont d'ores et déjà été réalisées :

- concertation et enquête d'utilité publique (2004-2009)
- Etudes globales sur le périmètre Seine Escaut (concertation usagers, études portuaires, tarification,...)
- Etudes d'avant-projet et programme fonctionnel
- Procédures foncières, réserves foncières, conventions d'occupation temporaire, acquisition de terrain (2008-2013)
- Travaux préliminaires (déviation autoroute A29, sondages, archéologie préventive)

Les années à venir (2014-2015) seront consacrées aux études de projet, les procédures de déclaration d'utilité publique modificative et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, ainsi que la fin des travaux préparatoires et préliminaires (dont l'aménagement des zones portuaires du Canal du Nord pour la phase de construction). Elles permettent ainsi d'envisager à partir de 2016 le démarrage des travaux sur les sections fonctionnelles et leur fin à l'horizon 2020/2023.

Contrats de plan Etat Région



Source: DREAL Nord Pas-de-Calais, DREAL Picardie, DREAL Haute-Normandie, DRIEA Ile-de-France, VNF

L'ensemble de ces opérations doit être priorisé dans le cadre des échanges qui s'engagent entre l'Etat et les Régions pour la préparation des CPER. Dans le cadre de la mission de reconfiguration, sur la base des échanges tenus, il est possible de proposer trois critères de priorisation permettant d'avoir une cohérence d'ensemble. Ces trois principes ont guidé la mission de reconfiguration :

- le principe de privilégier l'intérêt économique : les milieux économiques associés dans le cadre de la mission ont tous mis en avant la nécessité de pouvoir disposer d'une plus grande qualité de service : amplitude horaire d'ouverture plus large, gestion de trafic... L'amélioration de la qualité de service permet de renforcer l'attractivité de la voie d'eau face aux autres modes de transport. Les aménagements visés concernent la fiabilisation et la modernisation des ouvrages stratégiques pour la navigation, ainsi que l'automatisation et la sécurisation du réseau permettant l'allongement de la période quotidienne d'ouverture à la navigation. Ceci concourt aussi à maintenir le réseau (régénération).
- le principe, au sein du programme global Seine Escaut, de constitution d'un réseau à grand gabarit. Ceci visera notamment les connexions au réseau belge.
- le principe de l'approche progressive.

Sur le très court terme, la maturité des projets présentés peuvent aussi entrer en compte pour compléter ces principes, afin de garantir un niveau de chantier minimum dans une logique de maintien de l'activité. Aussi en complément des critères de priorités susvisés, les aménagements prioritaires sur les bassins Seine/Oise et Nord Pas-de-Calais doivent également débuter en 2014/2015.

Sur la base du travail préalable aux discussions sur le contenu du prochain CPER et des avenants au CPER en cours, opéré par VNF, parmi les priorités possibles à porter à court terme certaines émergent particulièrement. A titre indicatif, il s'agit des opérations suivantes: Canal de Condé Pommereul, recalibrage de l'Escaut entre Trith et Mortagne, recalibrage de la Lys mitoyenne, achèvement du dragage en aval de Creil, aménagement d'une aire de virement pour le port de Longueil Sainte-Marie, travaux de fiabilisation sur la Seine aval... Différents scénarios seront à définir selon le niveau de priorité affecté à chaque critère. En prenant en compte les axes Dunkerque Escaut, Deûle-Lys, Vallée de l'Oise, Seine Rouen/Suresnes, ces différents scénarios aboutissent à une enveloppe financière estimée de 200 M€ à plus de 300 M€.

A ces opérations, il conviendra d'ajouter les projets des ports maritimes, les opérations sur la Seine Amont (en considérant que le projet de Bray Nogent, partie intégrante du réseau, a été examiné par la Commission Mobilité 21).

2.3 La question de l'ordonnancement est à mettre en regard de l'intérêt économique et des moyens disponibles

2.3.1 Relier en priorité les bassins par la réalisation du tronçon central, afin de profiter de l'effet réseau

Le choix de l'ordonnancement des travaux sur le périmètre Seine Escaut doit tenir compte de l'écoute des acteurs économiques, des territoires et des partenaires financiers, et avant tout de la possibilité de retombées économiques rapides dans une logique de relance. Les échanges ont conduit aux éléments suivants :

- S'inscrire dans les priorités et la capacité (programmation financière imposant une approche progressive) des partenaires et de l'Etat,
- Relier rapidement les bassins de Seine/Oise et de l'Escaut/Deûle/Lys pour créer un espace unifié et bénéficier de retombées économiques rapides de l'infrastructure,
- Donner de la visibilité aux acteurs et partenaires en fixant une date de mise en service du Canal Seine Nord Europe.

En ce sens, le démarrage prioritaire du Canal Seine Nord Europe, puis la finalisation du programme d'aménagement, permettent de répondre pleinement à ces attentes. Les études menées dans le cadre de la mission montrent la possibilité de pouvoir disposer d'un gabarit Va voire Va+ sur l'ensemble du réseau dès l'ouverture du tronçon central qui lui est resté Vb. Les acteurs économiques et de la batellerie ont confirmé dans leurs contributions leur préférence pour cet ordonnancement.

2.3.2 Les principes d'un planning s'inscrivant dans l'approche progressive

Le travail de reconfiguration permet de présenter les principes d'un planning des grandes phases d'aménagement fluvial sur le périmètre Seine Escaut (en dehors des travaux des grands ports maritimes)

2014 - 2015	2016-2023	Au-delà
Etudes de projet, procédures réglementaires, reconnaissances, préparation des marchés de travaux du Canal Seine Nord Europe et travaux préparatoires, Etudes et travaux prioritaires dans les bassins Seine/Oise et Escaut	Aménagement et mise en service du Canal Seine Nord Europe (section Compiègne/Aubencheul)	Achèvement des travaux d'aménagement du Programme Seine Escaut

2.4 Les propositions et la synthèse des pistes d'économie

L'économie envisagée par les optimisations proposées représente une fourchette de l'ordre de 550 à 650 M€ HT sur le seul Canal Seine Nord Europe et ses équipements connexes, soit 9 à 12 % du coût estimé du projet qui serait ainsi de l'ordre de 4 400 à 4 700 M€ HT

Ces économies se répartissent comme suit :

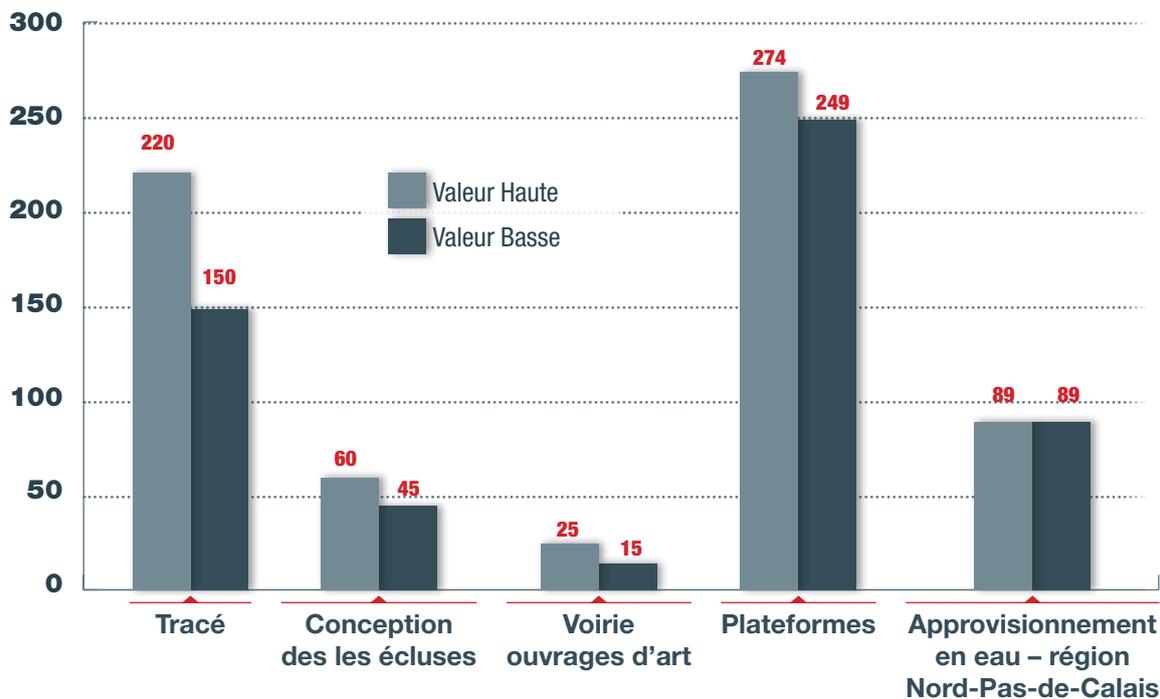


Figure 6 : synthèse des pistes d'économie proposées

Les propositions 1 (approche globale) et 2 (approche progressive) ont guidé le travail de reconfiguration technique. Ce travail a conduit de plus à une proposition n° 3 :

Proposition 3 : un aménagement durable privilégiant le partenariat et les réalités locales

- Laisser à l'initiative locale, les plateformes et leur développement, avec en premier lieu, les Régions, les Départements et les EPCI, associant l'Etat, VNF et les acteurs privés.
- Préserver une approche progressive avec des plateformes selon le besoin du marché. Des réservations foncières sont gardées pour préserver l'avenir.
- Prévoir pour les Plateformes des standards de construction en lien avec la transition énergétique (solaire, hydroélectricité...).
- Renforcer la démarche d'autonomie énergétique du canal, voire d'une contribution positive.
- S'inspirer des méthodes HQE Bâtiments ou Route Durable, en ayant recours au besoin à une certification.

■ 3 TROISIEME PARTIE : Un projet dont la reconfiguration financière et son inscription dans une logique économique conduisent à une nouvelle gouvernance

La reconfiguration financière s'est inscrite dans la volonté d'un partenariat approfondi avec les financeurs. Financement et modes de réalisation sont fortement liés. Aussi, la reconfiguration propose également une société de projet pour conduire le projet, sur le modèle d'autres projets européens d'infrastructures.

Le financement du projet tel qu'il était prévu via le partenariat public privé s'est révélé insuffisant par rapport à la hausse du coût du projet. Le schéma de financement comportait plusieurs difficultés dont deux sont à souligner particulièrement :

- L'appui de l'Europe à hauteur de 6,22% du coût total (333 M€) était faible eu égard à l'importance Européenne du projet.
- Pour boucler le financement en complément des subventions publiques, le partenaire privé devait emprunter des sommes très importantes (plus de 2000Mds€). Ce niveau d'emprunt pour une structure privée ne peut être proposé par le marché qu'à des coûts élevés. Ce coût se cumulait à des systèmes de couverture de risque pris par les candidats qui n'étaient pas certains d'atteindre des critères de performances techniques du contrat de partenariat parfois trop stricts (par exemple : disponibilité de l'installation). Ceci conduisait à des frais financiers très importants (de un à deux milliards d'euros), qui sont la source principale de la hausse du coût total du projet.

En conséquence, cette dérive du coût global du projet a conduit à abandonner le principe du Partenariat Public Privé et illustre la liaison forte entre mode de réalisation choisi et conditions de financement. Aussi, la mission a conduit la reconfiguration en liant modes de financement et modes de réalisation.

L'ensemble des partenaires dans l'expression de leur attente forte du projet a aussi souligné sa volonté d'un partenariat approfondi sur le long terme pour assurer le développement économique lié au projet. Un projet dont l'association des partenaires est plus forte dans la gouvernance permet d'avoir une base de financement plus solide.

Euros constants ou courants ?

Les projets d'infrastructure, de par leur durée de réalisation, sont impactés par l'inflation et l'évolution de différents coûts de réalisation du projet (matières premières etc...). Cette influence dépend de la durée du chantier. Il est donc en général nécessaire de faire des estimations en euros constants (sans tenir compte de l'inflation et d'autres indices de variation) puis une fois le planning finalisé de passer en euros courants. Ceci conduit ainsi à une hausse du coût total affiché entre le chiffre initial annoncé en euros constants et le chiffre final en euros courants. Dans la présente partie, il a été convenu, en l'absence de planning arrêté, de ne tenir compte que d'euros constants. **Ceci est un point important à prendre en compte dans la finalisation d'accord de financement et dans l'affichage des coûts définitifs d'un projet qui s'étalera sur une dizaine d'années. En effet, ceci peut être une source de confusion.**

L'assujettissement à la TVA

L'assujettissement ou non du projet à la TVA avait précédemment fait l'objet d'une demande d'étude par Voies navigables de France. En effet, VNF n'est pas assujettie à la TVA et ne récupère donc pas la TVA sur ses dépenses tandis que, dans le cadre du PPP, le titulaire du contrat de PPP payait la TVA sur les travaux et la récupérait via un crédit relai TVA. VNF demandait donc à être également assujettie à la TVA.

Cette étude était menée par les services du Ministère des finances était encore en cours au moment de l'arrêt du PPP. Les suites de la mission de reconfiguration pourraient, en la matière, permettre à cette étude d'aller jusqu'à son terme. En l'état, il est uniquement pris en compte les coûts hors taxes.

3.1 Une reconfiguration financière qui permet de confirmer un appui fort de l'Europe et des collectivités

3.1.1 Le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe et la Déclaration de Tallinn

Le vote du 19 novembre 2013 par le Parlement Européen du « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe » (MIE) permet sa mise en œuvre à partir de 2014. Le MIE est l'affirmation par l'Europe d'une relance possible de la croissance par le financement de grandes infrastructures. Il conforte ainsi le pacte européen pour la croissance et l'emploi adopté par le Conseil Européen du 28 et 29 juin 2012. Le MIE s'inscrit aussi pleinement dans la stratégie EU2020 en privilégiant les modes économes en énergie primaire : transports ferroviaires et fluviaux.

Les infrastructures doivent faciliter le fonctionnement du marché unique et renforcer la compétitivité des entreprises. Aussi, le MIE se concentre sur des projets majeurs en matière d'infrastructures de transport en vue d'améliorer les liaisons transfrontalières, d'éliminer les goulets d'étranglements, de combler les vides et d'améliorer l'interopérabilité.

Le projet Seine Escaut rentre pleinement dans ce cadre comme l'a confirmé la Commission Européenne au travers de la « déclaration de Tallinn » (jointe en annexe). Cette dernière signée le jeudi 17 octobre par les ministres des transports français, wallon, flamand, néerlandais et le Commissaire européen aux Transports Siim Kallas affiche la volonté commune d'avancer sur le projet. La déclaration acte que le Canal Seine Nord Europe et le réseau Seine Escaut sont éligibles à des subventions européennes jusqu'à 40% des coûts du chantier sur la programmation 2014-2020, soit le taux maximum possible. Le Canal Seine Nord Europe est le premier projet fluvial d'envergure pour l'Europe sur la programmation 2014-2020. **Seul projet qui ait fait l'objet d'une telle déclaration, avec comme projet central le Canal Seine Nord Europe, cette déclaration montre le souhait de l'Europe de voir aboutir rapidement le tronçon central qui sera le plus consommateur en subventions européennes.**

En effet, comme l'a confirmé la Commission Européenne à la mission, la priorité de l'Europe est de pouvoir relier au plus proche de la programmation 2014-2020 par un gabarit accru les bassins Seine et Escaut. Un engagement de l'essentiel des travaux à la programmation suivante (après 2021) conduit à une remise en cause de ce taux de financement. Les programmations suivantes pourraient être consacrées en matière fluviale à d'autres axes majeurs en Europe (Danube par exemple).

Le financement européen jusqu'à 40% du coût des travaux est donc une opportunité unique pour la France.

Le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe adopté au Parlement Européen

Le 19 novembre 2013, l'Union Européenne a profondément révisé sa politique en matière d'infrastructures en adaptant simultanément :

- le nouveau règlement sur le Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T) qui identifie le réseau européen principal structurant, hiérarchise les projets portés par les Etats Membres, renouvelle la gouvernance des projets,
- le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe (MIE) qui est un outil financier dédié aux réseaux transeuropéens,
- Le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe vise à accélérer l'investissement sur le réseau central des RTE et à mobiliser les financements provenant tant du secteur public que du secteur privé.

Le Parlement européen a souligné que les investissements dans des infrastructures de transport efficaces jouent un rôle fondamental pour l'Europe dans la défense de sa compétitivité et qu'ils ouvrent la voie à une croissance économique à long terme d'après-crise. Les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) sont essentiels pour garantir le bon fonctionnement du marché intérieur. Le Parlement européen a également déclaré qu'il estimait que les RTE-T devraient dès lors figurer au premier rang des priorités du Cadre Financier Pluriannuel, avec une augmentation des crédits affectés aux RTE-T.

L'enveloppe financière pour la mise en œuvre du MIE sur la période 2014-2020 pour le secteur des transports est fixée à 26 M EUR, dont 11 M EUR sont transférés au titre du Fonds de cohésion.

Les priorités d'investissement sont définies ci-après :

- supprimer les goulets d'étranglement, renforcer l'interopérabilité ferroviaire, établir les liaisons manquantes et, en particulier, améliorer les tronçons transfrontaliers.
- garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme, en vue de se préparer aux flux de transport futurs escomptés, et permettre la décarbonisation de tous les modes de transport par le passage à des technologies de transport innovantes à faibles émissions de carbone et à haut rendement énergétique, tout en optimisant la sécurité.
- optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité des services de transport, tout en assurant l'accessibilité des infrastructures de transport.

Le MIE vise ainsi à combiner les modes de transports : fer et fluvial.

Concernant les voies navigables, le taux de cofinancement est de 20 % des coûts éligibles. Il peut être porté à un maximum de 40 % pour des actions relatives aux goulets d'étranglement et à un maximum de 40 % pour des actions relatives aux tronçons transfrontaliers. Un dispositif similaire est prévu pour le ferroviaire.

Pour la France, deux projets sont concernés au premier plan par ces taux importants, mais pour deux modes différents : le Canal Seine Nord Europe pour le fluvial (projet le plus important sur la programmation 2014-2020) et le Lyon Turin pour le ferroviaire. Le cas de la France illustre la volonté de l'Europe de développer un réseau structurant européen au besoin par des investissements très importants.

3.1.2 Le principe d'appui des grands projets en France entre l'Etat et les collectivités

Les collectivités sont appelées à appuyer financièrement les projets d'infrastructure. Selon les projets, une règle de partage de l'appui est définie. Le Comité des partenaires de la mission de reconfiguration a conduit à proposer un appui collectivités/Etat à parts égales.

Depuis la phase 1 du TGV Est, les collectivités sont pleinement parties prenantes du financement des projets structurants du territoire. Peu à peu, selon les projets, des principes d'équilibre de financement se dégagent. Ils tendent vers un partage à proportion égale entre Etat, Collectivités, opérateur de réseau, financeur externe (Europe, endettement privé dans le cas d'un PPP). C'est ainsi l'exemple de la ligne grande vitesse Sud Est Atlantique (Tours Bordeaux) où l'Etat, RFF et les collectivités ont chacun contribué de manière égale (1/3) pour la part restant hors endettement privé (du fait du montage en PPP).

Le Comité des partenaires de la mission de reconfiguration qui s'est réuni le 30 octobre a conduit à une expression des partenaires pour atteindre un principe de parité de participation directe entre les collectivités et l'Etat.

La LGV Est : Un financement public de 60% pour l'Etat et de 25% pour les collectivités.

La LGV Est européenne doit relier à terme Paris à Strasbourg. La ligne s'intègre dans le projet de la magistrale européenne, dont le but est de relier Paris à Budapest par un tracé composé majoritairement de lignes à grande vitesse. Il fut décidé de réaliser la construction de la ligne en deux phases. Le premier tronçon de la ligne, long de 300 km et reliant Paris à Baudrecourt (Moselle) fut mis en service le 10 juin 2007. Le second tronçon, long de 106 km, dont les travaux ont commencé à l'été 2010, devrait être achevé début 2016, afin de relier Baudrecourt à Strasbourg.

Le financement de la première partie du projet, dont le coût était initialement évalué à 3,125 milliards d'euros a été réparti de la manière suivante :

- Etat français : 1 220 M€ (39 %)
- Union européenne : 320 M€ (10 %)
- Grand-Duché de Luxembourg : 117 M€ (3,75 %)
- RFF (maître d'ouvrage) : 682 M€ (21,8 %)
- SNCF : 49 M€ (1,5 %)
- Régions, départements, communautés urbaines et villes : 736 M€ (23,5 %)

La convention de financement de la seconde phase a été signée le 1er septembre 2009. Le coût du projet est estimé à 2,01 milliards d'euros et la mise en service attendue en mars 2016. Le financement de cette deuxième phase est réparti de la manière suivante :

- Etat français : 680 M€ (33,8 %)
- Union européenne : 118 M€ (5,9 %)
- Grand-Duché de Luxembourg : 40 M€ (2 %)
- RFF (maître d'ouvrage) : 532 M€ (26,5 %)
- Retour première phase : 122 M€ (6 %)
- Régions, départements, communautés urbaines et villes : 518 M€ (25,8 %)

On retrouve pour ces deux phases une clé de répartition similaire entre l'Etat et les collectivités d'environ 35% pour l'Etat (AFITF), 25 % pour RFF (qui bénéficiera pour cela des péages des utilisateurs) et de 25% pour les collectivités.

3.1.3 Les collectivités concernées : une déclaration d'engagement pour financer le Canal Seine Nord Europe

Le Comité des partenaires de la mission de reconfiguration réuni le 30 octobre 2013 a permis d'exprimer la volonté d'un soutien financier important. La proposition de confier les plateformes multimodales à l'initiative locale a conduit à reconsidérer le schéma de financement. Ce schéma marque un engagement nouveau des collectivités sur l'infrastructure elle-même :

- Les Régions : les Régions Nord-Pas de Calais, Picardie et Ile de France ont confirmé l'engagement financier qui avait été voté pour le projet initial. Ceci correspond à un engagement total de 510 M€.
- Les départements (Nord, Oise, Pas de Calais, Somme) : la reconfiguration financière a conduit à un changement important de position. Jusqu'ici les départements avaient réservé leur contribution au financement des plateformes multimodales, pour un total de 200 M €, sans prendre part au financement du canal lui-même. Les départements ont déclaré vouloir rediriger leur appui sur l'infrastructure elle-même. Cette position s'accompagne de la volonté d'être associé à la gouvernance du projet.

La déclaration d'engagement des collectivités permet d'évaluer à un milliard d'euros leur contribution au financement (déclaration jointe en annexe). Ceci montre une volonté forte de faire aboutir le projet. Cet appui important est justifié par plusieurs arguments essentiels dont certains sont soulignés par la déclaration d'engagement des collectivités :

- Les collectivités ont rappelé que les territoires au nord de Paris n'ont pas connu de grands projets structurant le territoire depuis le TGV Nord en 1993, et ce alors que de grands projets sont en cours de construction (LGV Sud Europe Atlantique, Contournement de Nîmes Montpellier, LGV le Mans/Rennes, LGV Est Phase 2...). La Commission Mobilité 21 ne prévoit dans ses conclusions aucun grand chantier avant 2030. Cette absence de grand projet en cours et à venir au nord de Paris en dehors du Canal Seine Nord Europe crée un consensus fort pour la réalisation rapide de cette infrastructure, seul projet de relance de ces territoires.
- Une demande d'une association forte à la gouvernance du projet via une structure dédiée.
- Une demande d'engager rapidement les travaux du tronçon central et de voir sa réalisation au plus proche de 2020 afin de réunir à grand gabarit les deux bassins.

Enfin, aux côtés des départements et régions, les communautés de communes et d'agglomération s'engagent déjà dans le développement de plateformes (par exemple le cas du port de Longueuil Sainte-Marie, ou de Delta 3 à Dourges). Plusieurs ont par ailleurs voté des motions de soutien au projet (voir en annexe).

La commission Mobilité 21

La commission « Mobilité 21 » a été mise en place en octobre 2012 par le ministre chargé des transports. Elle a eu pour mission de préciser les conditions de mise en œuvre du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT). La commission devait proposer une hiérarchisation des projets d'infrastructures inscrits au SNIT cohérente avec la situation et les perspectives des finances publiques.

A la demande la mission de reconfiguration, compte tenu de son importance européenne, le projet de Canal Seine nord Europe n'a pas été intégré aux travaux de la Commission Mobilité 21. Il était en effet difficile de pouvoir en l'absence de connaissance du niveau possible du financement européen prévu dans le cadre du Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe lui donner une priorité. L'ordre de grandeur de ce niveau était inconnu au moment des travaux de la Commission Mobilité 21.

La commission Mobilité 21 fait notamment dans son rapport les constats suivants :

- Tous les territoires doivent pouvoir bénéficier de transports performants.
- Le modèle de développement ferroviaire est à revisiter.
- La priorité doit être donnée aux modes de déplacements et de transports alternatifs à la route
- La faiblesse des grandes plates-formes portuaires françaises de niveau européen et de l'organisation logistique au plan national pénalise la compétitivité et l'attractivité de l'économie nationale.
- Les modalités de financement et de gouvernance de la politique de transport ne garantissent actuellement aujourd'hui ni une association satisfaisante des collectivités et du Parlement aux décisions d'investissement de l'Etat, ni une véritable approche intermodale dans l'identification des priorités au niveau local.

La commission a proposé une hiérarchisation des projets de l'Etat en retenant trois groupes :

1. Premières priorités : les projets qui devraient être engagés sur la période 2014-2030. Les études et procédures de ces projets doivent être poursuivies en vue de leur engagement avant 2030;
2. Secondes priorités : les projets dont l'engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050. Les projets concernés doivent être poursuivis en études afin d'en approfondir la définition et permettre leur engagement sur la période 2030-2050 ;
3. Projets à horizons plus lointains : les projets à engager au-delà de 2050 et dont les études doivent être arrêtées aussi longtemps qu'aucun élément nouveau ne justifie leur relance.

Deux scénarios ont été proposés par la Commission dans la composition de ces groupes. Le gouvernement a choisi de retenir le scénario le plus ambitieux (scénario 2).

3.1.4 Les autres sources de financement

Maintien possible d'un péage dans un cadre renouvelé

Les péages doivent permettre de contribuer à la fois aux coûts d'exploitation et à l'investissement initial. Le niveau choisi influe également sur l'attractivité de l'infrastructure et donc sur les niveaux de trafic et de possibilité de report modal. En conséquence, le choix du péage a une importance considérable. Le niveau d'activité général, le choix d'incitation ou non au report modal sont des données d'entrée. La Flandre en 2000 et la Wallonie en 2006 ont ainsi décidé d'annuler pratiquement les niveaux de péage sur leur réseau fluvial (il n'est ainsi que 0,025c€/tonne.km sur le Canal Albert côté flamand, il est nul sur les voies fluviales wallonnes).

VNF avec le GEIE Seine Escaut a conduit un important travail de concertation avec les acteurs sur les péages possibles de 2005 à 2011. Il a fait l'objet de plusieurs missions et d'échanges interministériels. Un scénario a été retenu pour le projet. Il se compose d'un péage différencié selon le type de marchandise.

Péages (€/tkm)													
Sections	01 Produits agricoles	03 Charbons	04 Produits pétroliers	05 Minerais	06 Métaux	07 Granulats	08 Ciment, chaux	09 Autres mat. de const.	10 Engrais	11 Chimie	12 Matériel de transp.	13 Divers nautique	14 Cont. pleins et vides
France													
3 Conflans-Campagne	0,00299 €	0,00203 €	0,00263 €	0,00263 €	0,00263 €	0,00266 €	0,00186 €	0,00186 €	0,00263 €	0,00288 €	0,00145 €	0,00145 €	0,00145 €
4 Campagne-Aubertchail	0,03363 €	0,03382 €	0,03382 €	0,03382 €	0,03382 €	0,02674 €	0,02389 €	0,02389 €	0,03382 €	0,02674 €	0,01865 €	0,01865 €	0,01865 €
5 Aubertchail-Valenciennes	0,02347 €	0,02059 €	0,02059 €	0,02059 €	0,02059 €	0,01628 €	0,01455 €	0,01455 €	0,02059 €	0,01628 €	0,01136 €	0,01136 €	0,01136 €
7 Valenciennes-Dinantbail	0,02347 €	0,02059 €	0,02059 €	0,02059 €	0,02059 €	0,01628 €	0,01455 €	0,01455 €	0,02059 €	0,01628 €	0,01136 €	0,01136 €	0,01136 €
13 Deulemont-Comines	0,01514 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01050 €	0,00939 €	0,00939 €	0,01328 €	0,01050 €	0,00733 €	0,00733 €	0,00733 €
17 Comines-Pommereuse-France	0,00549 €	0,00474 €	0,00474 €	0,00474 €	0,00474 €	0,00375 €	0,00335 €	0,00335 €	0,00474 €	0,00375 €	0,00281 €	0,00281 €	0,00281 €
25 Aubertchail-Deulemont	0,01514 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01050 €	0,00939 €	0,00939 €	0,01328 €	0,01050 €	0,00733 €	0,00733 €	0,00733 €
Tarifisation du corridor (€)	5,8€	5,1€	5,1€	5,1€	5,1€	4,0€	3,6€	3,6€	5,1€	4,0€	2,8€	2,8€	2,8€

Tableau 1 : Péages appliqués aux sections entre Conflans et la frontière belge – 2030 (VNF/STRATEC)

Les acteurs économiques (chargeurs, acteurs de la batellerie) rencontrés par la mission ont souligné :

- La compréhension de la nécessité d'un péage, et d'un surpéage sur le corridor,
- La nécessité de fixer un niveau qui permette de maintenir la compétitivité du transport fluvial. Or, l'autorisation depuis le 1er janvier 2013 des poids lourds d'un poids jusque 44 tonnes (contre 40 tonnes auparavant) a conduit à un gain de productivité de la route. Ceci est un des facteurs nouveaux par rapport à la concertation menée sur le niveau de péage du Canal Seine Nord Europe,
- Des questions persistantes sur la structure choisie du péage, qui peut être pénalisant pour les clients qui utilisent déjà la voie d'eau.

Des pistes d'évolution ont également été proposées comme un péage lié au gabarit, à la qualité de services, à l'enfoncement possible...

Ce sujet dépasse très certainement la question du réseau Seine Escaut. Il peut concerner l'ensemble des péages actuellement perçus par VNF pour l'utilisation des voies fluviales. Un niveau important de péage peut par ailleurs être paradoxal par rapport aux aides publiques fournis pour certains types de trafic (aides à la pince par exemple pour le trafic conteneur). Le travail mené par la mission conduit à proposer une réflexion nouvelle sur cette question, sans remettre en cause le principe même du péage pour contribuer aux coûts d'exploitation et d'investissement. Une nouvelle concertation avec les acteurs économiques, en respectant les éléments liés à la déclaration d'utilité publique et en tenant compte du bouclage du financement du projet pourra être engagée. Le péage ne doit pas être un frein au développement du fluvial et doit être compatible avec les conditions de marché.

Les autres modes de financement : l'emprunt et les outils proposés dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Etant donnée la durée de vie et les retombées durables du Canal, il est légitime de reporter une part de l'investissement sur les générations futures. Cet endettement nouveau doit se faire dans le cadre général du programme de stabilité et de croissance 2013-2017 d'avril 2013 de la France.

Par ailleurs, les projets liés au Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe font l'objet d'une approche particulière par la Commission Européenne. En effet, en juillet 2013, Olli Rehn, Vice Président de la Commission Européenne a proposé un cadre spécifique qui permet, dans des conditions strictes, que l'endettement lié au projet du MIE ne soit pas pris en compte dans l'endettement national du fait de l'importance européenne et des possibilités de relance de la croissance de ces projets. Cette disposition est une incitation très forte de la Commission à permettre la relance par l'investissement dans des infrastructures structurantes pour l'Europe. Le Canal

Seine Nord Europe pourrait bénéficier de ces dispositions. Il s'agira donc de prévoir le recours à l'endettement en cohérence avec ce cadre et le programme de stabilité et de croissance.

Dans ce cadre, un endettement permettrait de finaliser le financement du projet à une date adaptée à la situation économique de la France. Selon l'appui des autres partenaires et le périmètre du projet, l'endettement s'établit entre 700 et 1000 M€.

Divers organismes pourront répondre au besoin de financement du projet. En premier lieu, la Banque Européenne d'Investissement est un partenaire privilégié du fait de son engagement dans les projets du MIE. Elle finance déjà plusieurs projets dans ce cadre, mais aussi d'autres projets d'infrastructure en France (Ligne Grande Vitesse Sud Europe Atlantique – Tours Bordeaux par exemple). De plus, la BEI est appelée par le MIE à proposer des outils de financement innovants tels que les project bonds. Cet outil n'a pas été étudié par la mission, mais il pourra faire l'objet d'une réflexion complémentaire.

En second lieu, la Caisse des dépôts propose des prêts à long terme (au-delà de 40 ans) adaptés à des infrastructures importantes. En particulier, suivant l'engagement du Président de la République, la Caisse des Dépôts a mobilisé pour les collectivités territoriales une enveloppe de 20 milliards d'euros dans des conditions de taux intéressantes (100 points de base au-dessus du livret A). Le Premier Ministre a annoncé en novembre 2013 un assouplissement des conditions d'octroi de ces prêts. Le projet de Canal Seine Nord Europe pourrait bénéficier d'un tel soutien du fait de ses conséquences structurantes et du soutien affiché des collectivités territoriales

Toutefois le recours à l'emprunt conduit à revoir le mode de réalisation du projet. En effet, VNF ne peut pas par son statut recourir à un emprunt qui excède 12 mois⁵.

La Banque Européenne d'Investissement et le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

La Banque Européenne d'Investissement est la banque des Etats Membres puisqu'ils en sont les actionnaires. La France détient 16 % des actions. La BEI est le premier emprunteur au monde sur les marchés financiers. Elle gère près de 70 milliards d'euros par an. Elle propose divers produits financiers : prêts à l'appui de projets, prêts intermédiés, garanties, obligations de projet, microfinance, ...

Sous l'impulsion du Président François Hollande et dans un contexte de crise économique, le Conseil Européen a décidé d'un Pacte pour la croissance et l'emploi les 28 et 29 juin 2012. Ce pacte englobe les actions à mener par l'Europe et les Etats Membres pour relancer la croissance, l'investissement et l'emploi.

L'enveloppe du Pacte pour la croissance et l'emploi s'établit à 120 milliards d'euros :

- 55 milliards d'euros de réorientation de fonds structurels en faveur de la croissance et de l'emploi,
- 5 milliards d'euros de project bonds pour le financement de projets de transports, de déploiement du haut débit ou d'énergie ,
- 60 milliards d'euros qui seront levés par la BEI après une recapitalisation de 10 milliards d'euros.
- Les obligations de projet de la BEI ont pour objectif de stimuler le financement, sur les marchés de capitaux :
- des projets des réseaux transeuropéens, qu'il s'agisse de projets relatifs aux transports ou à l'énergie,

⁵ L'article L.4316-1 du Code des Transports dispose que « les ressources de Voies Navigables de France comprennent [...] 9° Les emprunts ». Toutefois l'article R.4312-10 du même code dispose également que « le conseil d'administration délibère notamment sur [...] La conclusion d'emprunts sur une période n'excédant pas douze mois conformément aux lois et règlements en vigueur ».

- des projets des technologies de l'information et de la communication.

L'initiative « obligations de projet » est une initiative commune à la BEI et à la Commission Européenne. Cette dernière estime que les besoins en financement de l'Union Européenne sont de 500 milliards d'euros dans le seul secteur des réseaux de transport et de 1000 milliards d'euros dans celui de l'énergie. Cet outil vise à attirer les investisseurs institutionnels qui sont intéressés par des financements de long terme en améliorant la qualité de crédit d'un projet. Le projet CASTOR, installations de stockage souterrain de gaz en Espagne est un exemple de recours à cet outil innovant. Le financement de la BEI à hauteur de 500 millions a permis de lever 1,4 milliard d'euros en obligations.

La contribution du foncier : une nouvelle relation avec les plateformes multimodales

L'accès direct à la voie d'eau procure de la valeur pour une entreprise. En effet, même si elle n'utilise pas le transport fluvial, cela lui procure une option pour diversifier et ainsi sécuriser son schéma d'approvisionnement. En France, cette valeur est aujourd'hui traduite par des redevances liées à des conventions d'occupation temporaire passées entre VNF et les acteurs en bord à voie d'eau. En Belgique, 27M€/an sont perçus en Flandre sur la base d'une redevance annuelle de location de 6% de la valeur des terrains connexes, sur 350km de réseau.

Cette recette n'est donc pas à exclure. Cependant, elle doit être soumise à plusieurs limites importantes :

- En respectant l'approche globale, la recette doit se faire en cohérence sur l'ensemble du réseau. Ainsi, le montage prévu dans le cadre du contrat de partenariat conduisait à des redevances plus fortes pour les plateformes situées sur le Canal Seine Nord Europe que les plateformes situées en dehors. Il s'agit de préserver une cohérence économique sur l'ensemble du réseau fluvial tenant compte des intérêts du marché.
- Le développement du fluvial et des entreprises en bord à voie d'eau connaît des rythmes relativement lents. Toute redevance doit donc se faire dans un cadre qui permette la compétitivité des entreprises et de disposer d'un facteur d'attractivité important. Ainsi, une entreprise ne privilégiera pas une localisation dont le coût total est supérieur, juste pour l'option possible de la voie d'eau. En effet, le coût d'approvisionnement et d'export n'est pour certaines industries qu'une partie de l'ensemble du coût de revient d'une production.

Dans ces conditions, il n'est pas possible de chiffrer avec précision les redevances possibles pour le financement du réseau Seine Escaut. Ce sera néanmoins une ressource à terme, qui doit préserver l'attractivité des plateformes.

3.2 Une nouvelle gouvernance par une société de projet et un approfondissement des relations sur le périmètre Seine Escaut

L'abandon du PPP conduit à redéfinir la maîtrise d'ouvrage du projet. Aux côtés de VNF, les collectivités ont fortement exprimé leur souhait d'être associées au projet, pour assurer le développement économique des territoires. Dans ce cadre, la mission fait la proposition d'une société de projet, créée par une disposition législative, qui portera la construction, l'exploitation, le développement économique du Canal Seine Nord Europe, voire un périmètre élargi à une partie du réseau Seine Escaut dans la logique de l'approche globale et sur le modèle d'autres sociétés en Europe. Cette proposition conduit à plusieurs avantages :

- Création d'une gouvernance partagée aux côtés de l'Etat et de VNF qui peut inclure tous les partenaires : collectivités, voire régions wallonnes et flamandes ou ports...
- Appropriation par les territoires du projet, pérennité de l'engagement.
- Modèle de référence des projets européens, ceci facilite le cadre de suivi de la Commission Européenne, principal financeur du projet.

3.2.1 Assurer le développement fluvial du périmètre dans un cadre partenarial par une société de projet

Le recours à une structure partenariale pour les grands projets d'infrastructure

Avant même les RTE-T, les grands projets européens se sont basés sur des structures spécifiques permettant un partenariat renforcé. Les projets du RTE-T se sont inscrits dans cette logique, surtout de par leur caractère transfrontalier. La logique d'une structure dédiée permet un partenariat renforcé sur un périmètre partagé et délimité.

Les grands projets en cours du MIE en sont des exemples : tunnel du Brenner, tunnel Lyon Turin... Les statuts des différentes sociétés varient : société par action simplifiée pour le Lyon Turin, société européenne pour le tunnel du Brenner. Leur capital peut être partagé entre l'Etat membre, des collectivités, les opérateurs de réseau... Le cadre du partenariat est donc très variable et peut être adapté au cas de l'infrastructure.

Les sociétés de projet et les projets RTE-T

La société du Brenner : BBT

L'Italie et l'Autriche ont entrepris la réalisation d'un tunnel ferroviaire d'une longueur de 55 km, destiné à désengorger le col du Brenner, principal point de passage des poids lourds entre les deux pays.

L'Italie et l'Autriche ont créé en 2004 une société européenne, ayant pour objet la réalisation des études et travaux du Tunnel de base du Brenner. Le coût des travaux est estimé à 8 Mds d'euros.

Cette société est placée sous le régime des règles communautaires. Le capital est réparti à parts égales entre l'Autriche et l'Italie. La part italienne est elle-même répartie entre RFI (Réseau Ferroviaire Italien) pour 85,50% les Provinces autonomes de Bolzano et de Trento pour 6,256 % chacune et la Province autonome de Verone pour 1,988 %.

La société pour la ligne ferroviaire Lyon-Turin : LFT-SAS

Actuellement, la société de projet du Lyon-Turin (société par actions simplifiée) ne porte que sur la réalisation des études. Le Capital de la société est d'un million d'euros, détenu à parts égales par Réseau Ferré de France et Réseau Ferré d'Italie. Sa gouvernance est assurée par un Conseil d'Administration, un Président, un Directeur Général, avec reddition à la Commission Intergouvernementale.

Le recours à une structure spécifique sur un périmètre donné est un cas courant en fluvial

Le fluvial en France mais aussi à l'étranger a recours à des structures spécifiques. Ces structures disposent de missions propres, de recettes dédiées et d'une mission de construction et de développement de la voie d'eau.

Ainsi, en France, la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) s'occupe de l'exploitation et de l'aménagement du Rhône. La CNR est une société anonyme titulaire « d'une concession générale accordée par l'Etat » en vertu de la loi n°80-3 du 4 janvier 1980. Cette loi renvoie à un cahier des charges précisant les missions d'intérêt général confiées à la CNR. Ce cahier des charges dans sa version révisée en 1968, 1981, et 2003 précise les missions confiées à la CNR. Il s'agit de l'établissement et l'exploitation des ouvrages nécessaires à l'aménagement d'une partie du Rhône. A ce titre, la CNR a pour mission notamment :

- « L'aménagement du fleuve en vue de l'utilisation de la puissance hydraulique et l'exécution simultanée d'une voie navigable à réaliser progressivement sur toute son étendue ».
- « L'amélioration et, au besoin, la création d'ouvrages intéressant la navigation, en incluant l'aménagement et la gestion de ports fluviaux ».
- « L'exploitation, l'entretien ainsi que l'amélioration éventuelle de la voie navigable ».

En outre, la CNR avait initialement été chargée, en 1980, de procéder, en application de cette concession générale, à « la construction du canal à grand gabarit allant de Laperrière sur la Saône à Niffer sur le grand canal d'Alsace et à l'exploitation et à l'entretien de la liaison fluviale du Rhône au Rhin ». De plus, l'article 2 de la loi de 1980, dans sa version d'origine, prévoyait que « le financement des travaux de construction et d'entretien » de ce nouveau canal à grand gabarit était « assuré par la compagnie », celle-ci bénéficiant toutefois pour cela « de crédits ouverts au budget de l'Etat et de contributions volontaires des collectivités territoriales et des établissements publics intéressés par la liaisons entre le Rhin et la Méditerranée » et pouvant recourir à l'emprunt selon des modalités « fixées par convention passée avec l'Etat ».

Ainsi, confier la construction et la gestion d'un canal à grand gabarit à une entité autonome bénéficiant d'un financement dédié a déjà été envisagé par une loi. La décision de l'Etat de ne pas réaliser cette liaison Rhin Rhône n'est pas liée à cette disposition.

Les sociétés de projet pour le fluvial en Belgique

La SOFICO :

La SOFICO (société de financement complémentaire des infrastructures) a été créée en 1994 par la Région Wallonne. Il s'agit d'une société de droit public sui generis, dont le capital est détenu à 51 % par la Région Wallonne.

Fondée à l'origine pour accélérer la construction des chaînons manquants des réseaux transeuropéens des réseaux autoroutiers et fluviaux, ses missions ont été élargies au financement, à la réalisation, l'entretien et l'exploitation du réseau structurant autoroutier.

Les priorités et orientations d'investissement sont définies dans un contrat de gestion d'une durée de cinq ans, conclu entre le gouvernement Wallon et la SOFICO.

Le financement de la SOFICO est assuré par les recettes qu'elle perçoit :

- recettes de trafic : réseau structurant, canaux, écluses,...
- recettes du domaine : concessions autoroutières, télécommunications, pylônes multi-opérateurs, éoliennes,...

Il est complété par une part d'emprunt (BEI) et d'interventions financières exceptionnelles de la Région wallonne.

De Scheepvaart

De Scheepvaart est une société anonyme de droit public. Elle a été créée en 1994 par le gouvernement flamand. De Scheepvaart a pour objet l'acquisition, l'entretien, l'exploitation et la commercialisation des voies d'eau, de l'infrastructure et des terrains situés le long des voies d'eau.

Son financement est assuré par :

- une dotation de la Région Flamande,
- de recettes d'exploitation et notamment recettes domaniales. A noter que De Scheepvaart dispose d'un droit de préemption sur les terrains situés en bord à voie d'eau et que cette société peut recourir à l'expropriation.

Inscrire le développement du fluvial sur le périmètre Seine Escaut par une société de projet

► Les principes généraux d'une société de projet

La mission propose de créer une société de projet pour le développement de la liaison Seine Escaut. A l'initiative de l'Etat, cette société de projet associera l'Etat, VNF et les collectivités locales. Plusieurs éléments fondent cette proposition :

- La reconfiguration financière conduit à une part conséquente de financement des collectivités en contrepartie d'une nouvelle gouvernance. La reconfiguration financière conduit également à la nécessité d'un emprunt ce que la situation actuelle de VNF, selon le Code des Transports ne permet pas.
- Une société dédiée constitue une structure référence pour les projets d'infrastructure de taille importante, en particulier quand ils se déroulent dans un cadre européen. C'est aussi un cadre de référence des activités fluviales.

La société de projet couvrira plusieurs missions liées au canal lui-même : conception et construction du canal, exploitation du canal et de ses infrastructures, entretien et maintenance du canal et de ses infrastructures, aménagement des abords à des fins touristiques. Ces missions pourront être accomplies en propre, ou déléguées (pour l'exploitation notamment). Dans la logique économique et de l'approche globale, il est important de ne pas limiter l'action de la société de projet à la seule construction de l'infrastructure.

La mission propose de confier les plateformes multimodales à l'initiative locale. Toutefois, la société de projet pourra aussi avoir une action d'appui et de valorisation des plateformes, notamment en matière commerciale voire technique auprès des acteurs locaux porteurs de projets. En effet, lors du Comité des Partenaires de la mission de reconfiguration, plusieurs collectivités ont exprimé l'importance d'avoir une cohérence d'ensemble dans le développement des plateformes. L'exemple positif d'HAROPA pour la valorisation commerciale de l'Axe Seine montre la force d'une mise en cohérence d'un bassin. Aussi, dans le cadre de l'approche globale suivie par la mission, et de la logique économique, il paraît opportun d'étendre le périmètre d'action de la société de projet à un périmètre élargi allant de l'Oise, aux bassins Nord Pas de Calais Picardie. En effet, la logique économique ne s'arrête pas aux limites du Canal.

En référence aux autres sociétés de projets, la création d'une ressource spécifique au fonctionnement et au remboursement des dettes est à étudier.

La SOFICO a ainsi développé des recettes liées aux énergies renouvelables, aux télécommunications... Ce modèle qui laisse l'initiative à la société de projet, est quant à la valorisation d'un domaine. Une contribution de la Région basée sur un péage fictif pour les usagers (« shadow toll ») concoure au financement de la SOFICO. Ce système est également très intéressant dans le sens où il intéresse la société de projet à développer les trafics sur son réseau.

De Scheepvaart tire une part importante de ses ressources dans la valorisation du foncier en proximité du Canal Albert. Cette ressource combinée à des droits de ports peut être un élément entrant dans le modèle économique de la société de projet. Cet élément est une raison supplémentaire de prévoir un périmètre élargi en dehors du tronçon central pour la société de projet.

Enfin, une part importante du Tunnel du Brenner est financée par une contribution de l'autoroute A22. Cette dernière est la voie actuellement empruntée en Italie par les poids lourds qui à terme devront à terme emprunter le tunnel. Ce système de financement croisé pourrait être une base intéressante dans une double perspective de report modal et d'optimisation des infrastructures actuelles en termes de durée de vie.

Dans un objectif de report modal, l'Europe a par ailleurs proposé des outils juridiques en particulier pour le financement des RTE-T. Il s'agit de la directive 2011/76/UE dite Eurovignette III du 27 septembre 2011 Cette dernière prévoit notamment :

- que le péage est désormais constitué cumulativement d'une « redevance d'infrastructure », calculé dans des conditions similaires à l'ancien péage liée aux coûts de construction, et d'une « redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic ».
 - les modalités de calculs et de perception de ces péages et droit d'usage.
 - que « les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes produites par la présente directive. Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, devraient être destinées au secteur des transports ainsi qu'à l'optimisation du système de transport dans son ensemble. En particulier, les recettes générées par les redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, devraient être utilisées pour rendre les transports plus durables, notamment afin : [...]
- b) de réduire à la source la pollution due au transport routier ;*
 - c) d'atténuer à la source les effets de la pollution causée par le transport routier ;*
 - e) de développer des infrastructures alternatives pour les usagers des transports et/ou d'étendre les capacités actuelles ;*
 - f) de soutenir le réseau transeuropéen de transport »*

(article 9.2 de la Directive tel que modifié en 2011).

La directive Eurovignette III a été transposée en droit interne par la loi n°2013 la loi n°2013-619 du 16 juillet 2013 aux articles L.119-5 à L.119-8 du code de la voirie routière. Cette directive apporte donc une voie particulièrement intéressante pour deux éléments particuliers au réseau concerné : compenser les coûts externes (pollution, bruit) et soutenir le réseau transeuropéen en lien dont le projet de Canal fait partie. Cette liaison directe entre contribution et projet fournit une lisibilité au surcoût d'utilisation de la route, toute en offrant une perspective d'amélioration de la compétitivité. La mise en œuvre d'un tel dispositif ne pourrait se faire qu'avec une concertation approfondie avec les acteurs routiers et sociétés d'autoroutes concernées, dans une logique de complémentarité des modes de transport.

► **L'opportunité d'adapter le cadre juridique pour affirmer le caractère volontariste**

Le cadre législatif actuel n'est pas bien adapté à la constitution d'une société de projet compétente pour la construction, l'exploitation du Canal Seine Nord Europe, ainsi que le développement du transport fluvial sur le périmètre.

En effet, l'article L.4311-1 du Code des Transports dispose que VNF, Etablissement public de l'Etat à caractères administratif « assure l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables ainsi que de leurs dépendances ». Le 4° de cet article précise que VNF « Gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de personnes morales de droit public ou de sociétés qu'il contrôle, le domaine de l'Etat qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 ainsi que son domaine privé ». Or, la création d'une telle société de droit privé ne peut pas être adaptée à la situation et à l'objectif d'associer les collectivités. En effet, juridiquement une société de droit privé ne peut pas accueillir les collectivités territoriales. La création d'une structure spécifique par la loi ou une disposition législative, comme cela est régulièrement le cas en fluvial, revêt plusieurs avantages.

Tout d'abord, ceci ouvre plusieurs possibilités d'association de l'Etat, de VNF, des collectivités voire des autres partenaires concernés dans la construction puis le développement du périmètre de la société de projet. Ensuite, elle peut prévoir le cadre pour que VNF assure l'exploitation du canal, même s'il est construit par une société de projet. Cette loi définira également les conditions de transfert des études et acquisitions réalisées par VNF dans le cadre de la préparation du projet.

S'inscrire à un niveau européen : associer les autorités flamandes et wallonnes

Pleinement inscrit dans la constitution d'un espace unifié, la loi pourrait préserver la possibilité d'associer les partenaires flamands et wallons à la société de projet, renforçant ainsi les structures déjà existantes : Commission Intergouvernementale, GEIE Seine Escaut. En effet, des projets communs sont à développer. Ainsi, un système d'information fluviale unique permettrait d'optimiser le trafic sur l'ensemble du réseau. Ceci donnerait également de la visibilité aux acteurs économiques quant aux délais d'approvisionnement. Des réflexions communes sont également possibles sur des bateaux innovants que ce soit en termes d'architecture ou de mode de propulsion. Enfin, sur le modèle des autres projets européens, les projets portant sur les tronçons transfrontaliers comme par exemple la réouverture du Canal Condé-Pommeuoeul pourraient être réalisés de manière approfondie en commun.

Au niveau national : s'inspirer du niveau Européen avec un coordinateur national

Afin d'assurer un avancement régulier des projets, une cohérence politique et technique, l'Europe a nommé pour chacun des corridors des RTE-T un coordinateur. Ainsi, M. Pat Cox, ancien président du Parlement Européen, est coordinateur européen sur l'axe ferroviaire Berlin-Palermo qui inclut le tunnel du Brenner. Mme Karla Peijs est coordonnatrice européenne pour les voies navigables en particulier pour Rhin/Meuse Main Danube et Seine Escaut. Personnalité politique de haut niveau, à l'expérience reconnue, le coordinateur n'assure pas le pilotage direct des projets. Il est en revanche garant de l'avancement. Il prend les contacts nécessaires, politiques et techniques, pour faciliter l'avancement du projet. Il peut être médiateur en cas de difficulté. Certains projets du MIE ont décliné au niveau national ce fonctionnement. Ainsi, en Italie, un coordinateur est dédié pour le projet du tunnel du Brenner. Il assure les relations entre les différentes autorités et parties prenantes du projet.

Sur le projet de Canal Seine Nord Europe, le préfet de Picardie est préfet coordonnateur. Ceci a permis de rassembler les acteurs, d'animer les concertations. Dans le cadre de l'approche globale et sur le modèle des projets européens, la mission de reconfiguration propose de confier le rôle de coordinateur à une personnalité indépendante. Il aura pour interlocuteur le coordinateur européen. Il assurera la permanence du projet, sans en assurer la conduite, qui est de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage.

Au niveau Seine Escaut : une gouvernance partenariale renouvelée

La déclaration ministérielle de juillet 2007, signée par les régions wallonnes et flamandes, les Pays Bas et la France a conduit à la création de la Commission Intergouvernementale Seine Escaut en septembre 2009. La CIG est une instance très utile pour la cohérence de la liaison Seine Escaut. Elle réunit régulièrement les représentants des gestionnaires et de l'administration des voies fluviales belges et françaises. Dans la suite de la déclaration de Tallin et en lien avec les nouvelles dispositions du Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe, la mission de reconfiguration propose d'impliquer davantage les Pays Bas, éventuellement via la CIG. Par ailleurs, le coordinateur européen, ainsi que le coordinateur au niveau français pourront aussi participer à la CIG.

3.3 La reconfiguration financière conforte les conclusions sur l'ordonnancement pour une ouverture du tronçon central à un horizon 2020/2023

3.3.1 L'engagement de l'Europe et des collectivités conduit à privilégier le scénario d'un aboutissement rapide du tronçon central

La reconfiguration financière a permis de créer les bases d'un accord partagé. Cet accord se fonde notamment sur une contribution jusqu'à 40% de l'Europe, un appui jusqu'à un milliard d'euros des collectivités. Cet accord se fonde également sur la demande des collectivités de choisir un scénario d'ordonnancement visant à réaliser en premier le tronçon central, en concentrant l'effort sur cette partie au cours de la période 2014-2020. Le choix de ce scénario est d'abord et avant tout guidé par l'intérêt économique : permettre de profiter rapidement de l'entraînement créé par la constitution d'un espace unifié d'échanges fluviaux à gabarit sensiblement accru et donner une visibilité aux acteurs économiques pour investir. Ce choix permet ainsi de profiter d'un effet réseau, comme cela fut le cas pour les premières lignes grandes vitesses.

En termes d'ordonnancement, un autre scénario a été étudié. Ce scénario alternatif consiste à avancer de manière importante les travaux sur les extrémités et de commencer une partie du tronçon central sur la programmation 2014-2020 (par exemple par le sud), pour ne prévoir une ouverture du tronçon central que sur les programmations suivantes (au-delà de 2027). Ce scénario permet de répartir l'investissement sur une plus longue période. Ce scénario présente la faiblesse de repousser la création d'un espace unifié à des dates lointaines et donc de réduire fortement l'intérêt économique des investissements réalisés. En effet, l'affichage d'une date proche d'ouverture conduit les acteurs à investir. Les premiers investissements auraient donc un faible effet de levier sur la croissance.

La reconfiguration du financement montre une autre faiblesse de ce scénario. En effet, l'Europe affiche la volonté d'un aboutissement rapide du tronçon central. Aussi, ce scénario d'une ouverture au-delà de 2027 fait courir le risque de réduire l'appui maximum possible de l'Europe, qui est de plus 1,5 milliards d'euros. De même, la volonté des collectivités est « d'engager les travaux du tronçon central dès maintenant pour permettre de réduire rapidement un goulet d'étranglement du réseau fluvial » (déclaration d'engagement en annexe). Aussi, ce scénario fait également courir le risque de réduire leur appui sur 2014-2020. Au final, l'effort de l'Etat serait donc accru.

En conclusion, la reconfiguration financière, les études techniques, et l'intérêt économique conduisent à proposer un ordonnancement du programme priorisant la réalisation du canal seine nord en premier. Une date d'ouverture doit être clairement affichée pour redonner de la visibilité aux milieux économiques. Les travaux de la mission conduisent à proposer une date d'ouverture à l'horizon 2020/2022, de façon à créer un espace unifié d'échanges au niveau fluvial à grand gabarit. Dans le cadre de l'approche progressive, la mise au gabarit des extrémités sera réalisée par la suite.

3.3.2 Un plan de financement possible

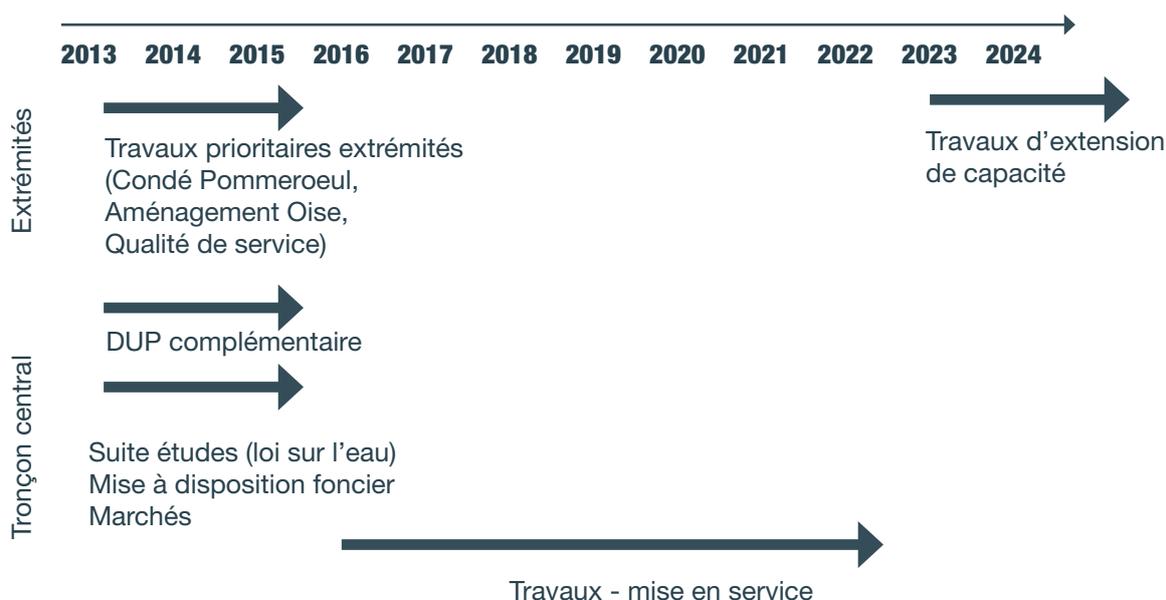
En prenant pour principe un appui équivalent entre l'Etat et les collectivités, le financement du tronçon central pourrait être le suivant :

Total tronçon central : sur 7 ans (2016-2022)	4500 M€₂₀₁₃ HT
Europe (40%)	1800
Etat	1000
Collectivité	1000
Dette	700

Afin de rendre possible l'engagement du projet, en tenant compte à la fois de la contrainte pour l'Etat et de la volonté d'un engagement rapide des collectivités et de l'Europe, un scénario de modulation de l'appui dans le temps est possible. Les collectivités apporteraient une aide plus importante que l'Etat en début de projet, situation qui s'inverserait sur la fin.

3.3.3 Le planning possible avec les travaux prioritaires d'extrémité

Lorsque l'on ajoute les éléments d'extrémités considérés comme prioritaires du fait de la valeur rapide conférée aux aménagements. Les principes de planning pourraient être les suivants :



■ 4 QUATRIEME PARTIE : redévelopper la culture fluviale, en complémentarité avec les ports et les autres modes de transport

4.1 La complémentarité des modes de transport de marchandises : un enjeu de compétitivité

Au-delà du projet économique et d'infrastructure, le projet de canal Seine Nord pose la question de la politique de transport de marchandises. En effet, au contraire de la grande majorité des autres projets d'infrastructure qui sont mixtes fret/voyageurs, les projets fluviaux sont destinés principalement au transport de marchandises. Le transport de marchandises est un élément majeur de la compétitivité d'un pays dans une économie mondialisée. Les enjeux pour la croissance et l'emploi sont considérables. En 2012, en France, les dépenses de transports de marchandises correspondent à plus de 60 milliards d'euros (3% du PIB). Le transport routier de marchandises représente à lui seul 400000 emplois directs.

Le dynamisme de la route est confronté à des phénomènes de concurrence déloyale et au défi de la transition énergétique. Le fret ferroviaire engage des efforts importants pour se relancer. Le fluvial après le déclin des années 70 connaît depuis 10 ans une croissance continue. Pour répondre à ces évolutions, le transport de marchandises a fait l'objet de nombreux débats, missions, assises depuis plusieurs années : groupe de travail du Sénat sur l'avenir du fret ferroviaire en 2010 (Rapport de M.Grignon), Livre blanc de la mobilité durable sur la France et le transport de marchandises (IESF/TDIE-2011), Assises du ferroviaire en 2011, Etats généraux du transport routier de marchandises en 2010... Par ailleurs, la loi du 3 août 2009 (Grenelle) a fixé un objectif de report modal : faire passer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. Au niveau européen, un livre blanc pour les transports, établi en mars 2011, fournit une vision à l'horizon 2050, encourageant le report modal vers le fer et la voir d'eau. Ces débats conduisent à des plans d'action comme l'engagement national pour le fret ferroviaire en 2009. Cependant, peu de réflexions ont conduit à une vision globale sur la place du transport de marchandises en matière de transition énergétique, d'emploi et de compétitivité.

Le débat sur la transition énergétique a traité de la mobilité durable (enjeu 6). Pour cet enjeu du débat (enjeu 6), la synthèse présentée en septembre 2013 prévoit de « mettre en place un plan d'action concret pour inverser la tendance actuelle et engager un véritable report modal, en encourageant le transport de marchandises par les voies navigables et ferroviaires existantes et à créer, particulièrement sur les longues distances, en favorisant, notamment par la voie tarifaire, le transport combiné et le wagon isolé, et en développant la logistique urbaine. »

Les nombreux échanges sur le transport fluvial menés au cours de la mission démontrent la nécessité d'un tel plan d'action concret. Il est nécessaire d'afficher des objectifs ambitieux, basés sur la complémentarité des différents modes de transport. Inscrit dans une politique nationale, le choix de la répartition entre modes de transport dépend de plusieurs objectifs :

- Engager le pays dans la transition énergétique : ceci conduit à moyen terme au report modal vers des modes de transport plus économes sur des distances appropriées à chaque mode. Ceci engage aussi une politique d'économie d'énergie dans chacun des modes de transport.
- Garantir la compétitivité et la fiabilité des flux d'approvisionnement des milieux économiques.
- Assurer les conditions sociales, la formation et l'emploi et anticiper les évolutions de chacune des professions.

L'atteinte de ces objectifs nécessite de définir le mode de pertinence de chaque mode, de préparer leurs évolutions et de proposer des innovations. Les années à venir verront des répartitions nouvelles qu'il faut accompagner et anticiper notamment en matière sociale.

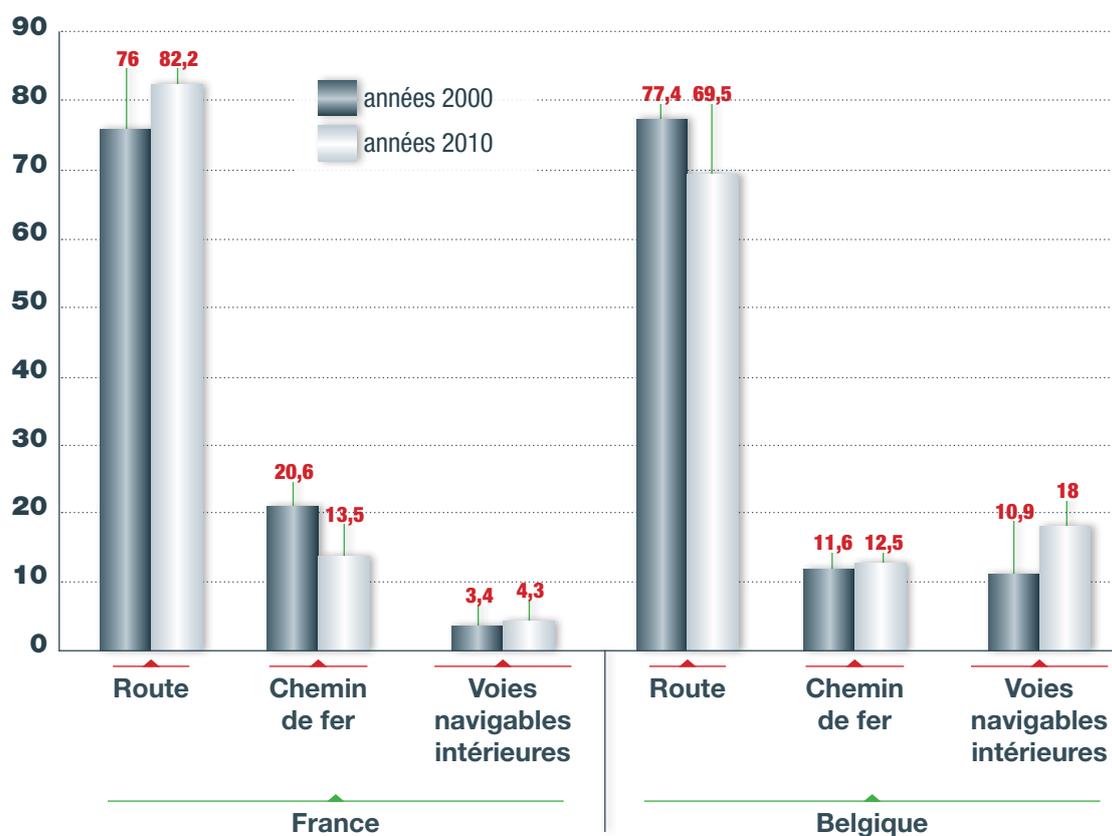
Les différents modes de transport sont complémentaires. Le principe général doit être de reconnaître le domaine de pertinence de chacun. Ce domaine de pertinence peut être défini à la fois par la distance mais aussi par les caractéristiques du territoire desservi (urbain ou non, proche ou non d'un port...). Ainsi, le transport routier semble pertinent sur les parcours terminaux ou des courtes distances (150 kilomètres), en dehors des environnements urbains. Le domaine fluvial est limité par le réseau, efficace sur de grandes distances et peut profiter d'une voie d'eau présente en milieu urbain. Le ferroviaire bénéficie d'un réseau important, utile sur de longues distances, il doit par contre s'insérer dans des points de réseau fort sollicités.

4.2 Les évolutions de répartition modale en France montrent des différences significatives avec nos voisins

4.2.1 La France a eu une évolution très différente de la Belgique en matière de répartition modale

La répartition des parts modales entre la France et la Belgique est éclairante. Elle montre pour la Belgique une part modale en forte progression pour le fluvial sur 10 ans, avec une baisse de la part modale de la route. Pour la France, l'évolution est marquée par le dynamisme du transport routier.

Des actions fortes sont donc possibles pour encourager le report modal.



Source : Eurostat
répartition modale France/Belgique 2000/2010

4.2.2 Le transport fluvial en France : une dynamique de croissance enclenchée, mais limitée par le réseau actuel

Depuis les années 2000, le transport fluvial français de marchandises a poursuivi et consolidé son redressement et son renouveau. Des potentiels de croissance sont possibles par un investissement dans une cale à grand gabarit, qui sera possible par la création d'un effet réseau lié à l'ouverture du Canal Seine Nord Europe

Un réseau fluvial français dominé par le petit gabarit

La France a un réseau fluvial dominé par des voies de petit gabarit accessibles aux bateaux de type Freycinet.

Tableau de synthèse	Unité	Source	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	BELGIQUE	FRANCE
Voies navigables	km	IWT Funding	5 046	7 354	1 516	6 700
Voies navigables d'importance internationale	km	IWT Funding	2 398	5 224	931	1 730
Part des voies navigables d'importance internationale	%	Calcul	48%	71%	61%	26%
Flotte – capacité d'export	Milliers de t	CCNR – 2008	5 930	2 621	1 959	1 073
Flotte – capacité d'export moyenne par unité	T	VNF – 2008	1 414	1 252	1 137	827
Transport fluvial de marchandises	Milliards de t.km	Eurostat - 2009	35 656	55 652	7 087	8 673
Part modale	%	Eurostat – 2009	31%	12%	14%	4%
Transport fluvial de marchandises par pavillon	Milliards de t.km	Eurostat – 2007	67,511	28,417	17,963	6,403
Trafic d'échange de la France avec les pays voisins (cumul importations + exportations)	Millions de t	VNF - 2009	10,51	6,79	8,19	

Source : Evolution de l'activité du transport fluvial en France de 2000 à 2010 – CETE Nord Picardie – 2011.

Une réduction de la longueur du réseau depuis 2000

L'investissement dans la voie d'eau est faible en France au regard des investissements réalisés pour le mode routier et ferroviaire. Les dépenses d'investissement de VNF (hors études liées au CSNE) sont de l'ordre de 200 millions d'euros par an pour un budget total Transports de l'Etat en 2013 de plus de 4 milliards d'euros. Entre 1999 et 2009, la France a perdu 414 kilomètres de voies fluviales du point de vue de la navigabilité. Même si ce phénomène touche principalement les petits gabarits, il n'a pas été compensé dans la même mesure par une augmentation des voies à grand gabarit (+ 42 kilomètres en 10 ans).

En 2012, avec 31,7 millions de tonnes, le trafic sur le périmètre Seine Escaut représente les deux tiers du trafic national. Les sections entre Rouen et Paris et entre Lille et la Belgique portent le trafic le plus dense.

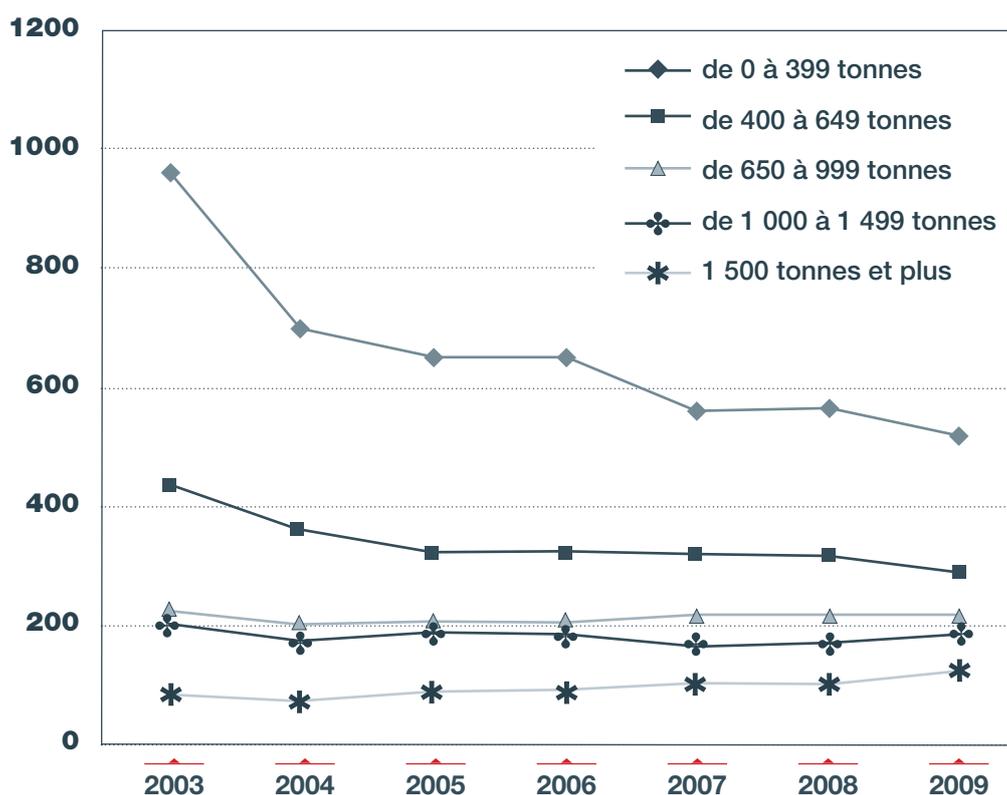
Un fort rebond du trafic depuis 1995, porté par le grand gabarit

Après une chute dans les années 1970, la croissance du trafic entre 1995 et 2012 a été de 38 % sur le périmètre Seine-Escaut. Cette croissance est en partie liée aux investissements réalisés principalement grâce à l'effort croisé de l'Etat et des Régions dans le cadre des CPER, qui ont permis de fiabiliser le réseau et d'en améliorer la capacité, ce qui permet de bénéficier d'un réseau en bon état.

L'effectif d'artisans bateliers s'est stabilisé. Les artisans bateliers représentent 60% du marché du transport fluvial. La part des compagnies fluviales représente les 40% restant. Hors plaisance et transport de passagers, la batellerie affichait environ 5 300 emplois en 2008.

Cette croissance des trafics marque des disparités entre le réseau à grand gabarit en très forte croissance (+ 51 %) et le réseau à petit gabarit en stagnation. Les acteurs économiques rencontrés par la mission expliquent cela par la baisse du volume de la cale à petit gabarit (âge important des bateaux, difficulté d'investissement dans des bateaux neufs). La massification (compétitivité) et le développement du trafic conteneur justifie la croissance du grand gabarit. Les bateliers souhaiteraient désormais investir dans une cale à grand gabarit, en particulier sur des bateaux de 110 à 135m (plus de 1500 tonnes). En effet, l'investissement initial est acceptable, le coût à la tonne transportée est compétitif par rapport à la route, les conditions de logement sont plus confortables que les petits gabarits. Or, le manque d'interconnexion Seine/Escaut réduit ces bateaux à un marché limité ce qui induit un risque fort et donc un enchérissement du financement.

Évolution de la flotte (Nombre de bateaux)



Source: VNF - SOeS

Concernant les types de trafic, les filières conteneurs mais aussi des filières émergentes essentiellement dans la filière recyclage/déchets ont porté la croissance. Les trafics traditionnels de céréales et de matériaux de construction se maintiennent.

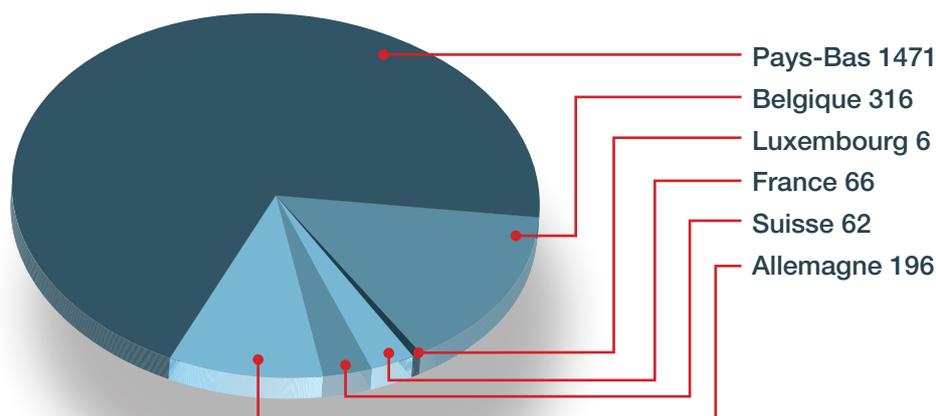
En revanche, le trafic fluvial français reste marqué également par une faible part modale dans les trafics des ports maritimes en comparaison aux autres ports européens, ce qui est un potentiel fort de croissance pour le fluvial, comme le montre l'axe Seine.

Les évolutions à venir : innovation et anticipation du Canal Seine Nord Europe

Le Canal Seine Nord Europe conduit à préparer des investissements dans la cale

Les acteurs de la batellerie et de la logistique rencontrés par la mission ont montré un dynamisme et la volonté de s'adapter à l'ouverture du Canal Seine Nord Europe. La flotte actuelle est insuffisante pour irriguer une telle infrastructure. 250 bateaux supplémentaires à grand gabarit seraient nécessaires selon VNF. Les parts de marchés de chantiers de construction de bateaux français restent relativement modestes sur le segment de la construction de grand gabarit. Le projet de CSNE fait émerger des besoins quant à l'adaptation de l'offre de construction navale fluviale française, avec le développement prioritaire d'activités de conception et d'équipement de coque pré-construite. L'exemple du projet de développement du chantier fluvial de Corbehem, en lien avec la communauté de communes Osartis, est un exemple des effets bénéfiques possibles du projet.

Répartition des bateaux construits par pays entre 2000 et 2011



Source: IVR

L'appel à Manifestation d'Intérêts de VNF en vue du chantier Seine Nord

La construction du Canal nécessitera 15 millions de tonnes de matériaux et équipements. Un Appel à Manifestation d'Intérêts a été lancé par VNF en 2012, dans l'optique d'utiliser le Canal du Nord pour l'approvisionnement du chantier.

L'objectif est triple :

- Anticiper l'augmentation nécessaire de la cale, en commençant la construction de bateaux en amont de la mise en service du canal.
- Amorcer le report modal des flux des industriels picards vers CSNE, en les incitant à utiliser le canal du Nord pendant la phase de chantier, grâce au retour des bateaux pour le chantier (qui seraient sinon effectués à vide). Les flux visés sont particulièrement des transports de céréales et de conteneurs.
- Contribuer à diminuer les coûts d'approvisionnement du chantier en utilisant un mode massifié et en créant des synergies avec les chargeurs locaux sur les flux retour.

Cette démarche permet de créer un certain nombre de synergies en amont de la mise en service et de limiter le manque de bateaux à l'ouverture du Canal.

Plusieurs éléments sont à prendre en considération :

- Les bateaux impliqués ne pourront pas être à grand gabarit. En revanche, ils pourraient être conçus pour être assemblables en convoi, latéralement notamment, à la mise en service. Leur cale devra pouvoir accepter tant du vrac que des conteneurs.
- La création de ces nouveaux bateaux, en partie rentabilisés pendant la phase chantier avec un trafic granulat assuré, pourrait être une opportunité de développer de nouvelles motorisations plus économes, innovations qui pourraient bénéficier ensuite à l'ensemble de la cale neuve.
- Des quais devront être construits le long du canal du Nord, adaptés au déchargement de granulats et au chargement de conteneurs (24 à 48 EVP).

VNF a reçu un accueil très satisfaisant à cet appel puisque 14 réponses ont été reçues dont 7 étrangères.

Petit gabarit : réinvestir et innover

L'innovation en matière fluviale est actuellement active pour aller vers plus de compétitivité. Différents thèmes font l'objet de projets :

- Le recours à une propulsion nouvelle, en particulier le Gaz Naturel Liquéfié. L'Europe porte des projets de développements dans ce domaine via le programme Masterplan LNG. Le bassin Seine-Escaut pourrait être très intéressant de par la construction en cours d'un terminal méthanier à Dunkerque
- Le recours à des bateaux innovants en petits gabarits : projet Freycinet 2000, projet BlueLineLogistics en Flandre pour accroître la capacité d'emport de conteneurs,
- La possibilité d'utiliser un transport par palette et optimiser le chargement/ déchargement
- Ces projets montrent les possibilités par l'innovation d'accroître la compétitivité du transport. Il ouvre une nouvelle perspective au petit gabarit, essentiel dans le cadre du programme Seine Escaut.

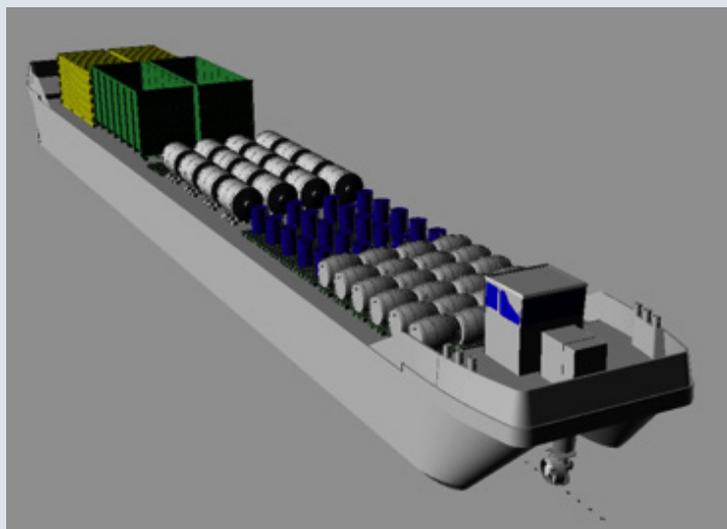
Les bateaux innovants petits gabarits

Des besoins ont été identifiés pour mieux s'adapter au transport de palettes et de palettes conteneurisées, et à la production en flux tendus, qui sont des demandes fortes des chargeurs de la filière automobile, de la grande distribution, et de l'industrie en général. Ceci conduit à la mise en œuvre des navettes de faible emport, rapides, fréquentes et optimisées pour le chargement de palettes, qui seraient utilisées comme lien fluvial entre des fournisseurs en bord à voie d'eau et l'usine d'assemblage.

Un exemple en Flandre : une plate-forme logistique pour le transport de marchandises palettisées est en cours de développement par la société Blue Line Logistics. Celle-ci comprendra des hubs logistiques combinées avec des petits bateaux de navigation intérieure / barges.

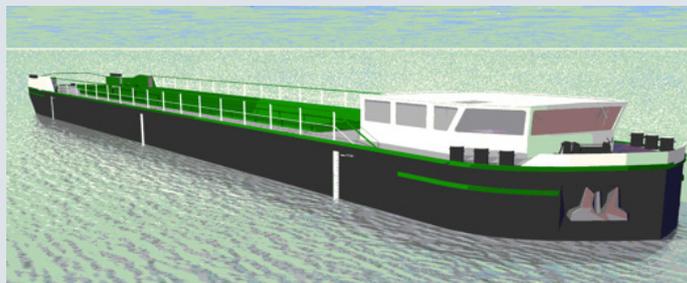
L'un des objectifs est d'apporter une réponse à la congestion liée au transport routier, principal mode de transport de marchandises palettisées dans cette région, en s'appuyant sur les voies navigables intérieures.

Des bateaux spécifiques sont donc en cours de développement pour mieux répondre aux spécificités du transport de marchandises palettisées.



Modélisation de bateau pour les marchandises palettisées

Un exemple dans les Vosges : les problématiques de chargement / déchargement des unités fluviales et d'optimisation des capacités d'emport des gabarits Freycinet ont également permis de stimuler l'innovation. L'unité fluviale développée par un chantier français pour assurer le transport de tout-venant sur le canal des Vosges (entre Chavelot et Thaon les Vosges) permet d'optimiser la capacité de chargement, présente une cale coffrée facilitant le déchargement (sans ramassage) ainsi qu'un poste de pilotage et un système de propulseur à l'avant pour faciliter l'exploitation avec 1 seul marinier



4.2.3 La complémentarité avec le fret ferroviaire et routier

Relancer le fret ferroviaire, développer les autoroutes ferroviaires

En matière ferroviaire, le ministre délégué chargé des transports de la mer et de la pêche a lancé en septembre 2013 une conférence sur le fret ferroviaire. Cinq groupes de travail sur les thèmes structurant du fret vont permettre dans un cadre partenarial d'engager cette réflexion :

- domaine de pertinence du fret ferroviaire : cadre économique et réglementaire, articulation avec les autres modes
- fret de proximité et action des acteurs locaux
- fret ferroviaire et grands ports maritimes
- fret ferroviaire et utilisation de l'infrastructure
- Innovation technologique et évolution de la réglementation.

L'annonce en septembre du lancement de deux nouvelles autoroutes ferroviaires illustrent également la volonté de redonner une nouvelle place au fret ferroviaire.

Dans ce cadre, la complémentarité fer/voie d'eau est à étudier. De premières expériences en Alsace notamment, montrent pour certains trafics l'intérêt de la complémentarité, même en pré/post-acheminement. Les plateformes multimodales comme Delta 3 à Dourges sont d'autres exemples.

La convergence du rail et du fluvial, l'exemple Brasseries Kronenbourg

Brasseries Kronenbourg démontre la pertinence du schéma multimodal rail/fluvial pour le pré-acheminement qu'il opère dans le cadre de l'exportation de conteneurs vers le Moyen-Orient au départ de son usine d'Obernai.

Des navettes ferroviaires, d'une capacité de 30 EVP, parcourent 36 kilomètres pour rejoindre le port de Strasbourg, à raison de trois à cinq rotations par semaine.

Les conteneurs sont ensuite transbordés sur barges et remontent le Rhin jusqu'à Anvers ou Rotterdam avant un voyage maritime. Au cours de la première année, 109 navettes ferroviaires ont ainsi été expédiées, soit près de 3 300 EVP. En comptant le positionnement des conteneurs vides à l'usine, ce sont environ 6 500 poids lourds retirés du réseau routier.

Au-delà de ses qualités environnementales, cette organisation présente pour l'entreprise une alternative au transport routier et permet de mieux lisser les opérations de chargements et de déchargement.

Le transport routier de marchandises, confronté à des évolutions majeures, prépare son adaptation

Le transport routier est notamment confronté à une concurrence déloyale, au défi de la transition énergétique et à l'engorgement des axes routiers autour des métropoles. Les conclusions des Etats généraux des transports routiers en 2011 ont souligné l'importance du volet social. Au niveau européen, la France a lancé une initiative le 5 décembre 2013 envers le Conseil pour lutter contre le dumping social. Une grande conférence européenne sur le transport routier est proposée en France pour 2014.

Pour relever le défi de la transition énergétique, le transport routier s'est fortement engagé : investissement dans des matériels économes, engagement de démarches volontaires comme la charte d'engagement volontaire « Objectif CO2 – Les transporteurs s'engagent ». Cette charte signée au 1er janvier 2013 par près de 800 entreprises, implique plus de 100000 conducteurs. Cette démarche volontaire montre les capacités d'adaptation de la profession routière.

Dans le contexte actuel, de nombreux enjeux sont donc à traiter pour la profession routière. Face à cette situation, le ministre délégué chargé des transports de la mer et de la pêche a reçu en novembre 2013 les représentants de la profession, avec l'engagement d'un plan de modernisation et de compétitivité en faveur du transport routier. Le domaine de pertinence du transport routier pourra être un enjeu de cette concertation. La complémentarité avec les autres modes est déjà évidente. Le transport routier assure le pré/post acheminement depuis les plateformes multimodales (ports intérieurs, ports à sec...). Il peut étendre son domaine par le développement des autoroutes ferroviaires.

4.3 L'état des actions de politiques publiques en matière fluviale

Les services de l'Etat (CETE Nord Picardie en particulier) ont recensé les différentes aides en matière d'aide au transport fluvial et au report modal (voir en annexe). Il est intéressant de noter les différences notamment par rapport au cas belge, où une forte augmentation de la part modale fluviale a été constatée depuis 10 ans.

Pour la France, deux dispositifs viennent d'être renouvelés dans un nouveau cadre. Il s'agit du plan d'aide au report modal (PARM) 2013-2017 et du plan d'aide à la modernisation et à l'innovation 2013/2017 (PAMI) doté de 22,5M€. Pour le PARM, l'objectif est de susciter la demande du transport fluvial et l'expérimentation à la mise en place effective de logistique fluviale. La liste des bénéficiaires potentiels est large : chargeur, logisticien, organisateur de transport, manutentionnaire et gestionnaire de plate-forme multimodale. Le PAMI vise à offrir une aide aux entreprises pour moderniser la cale existante.

Une politique française portée vers la batellerie, des politiques belges portées vers les équipements des ports fluviaux

Les cas à l'étranger montrent souvent un montant d'aide globale plus important. Mais la caractéristique marquante est que les aides au report modal concernent fortement les investissements dans les quais et ports fluviaux, alors que la politique française est principalement axée sur le soutien à l'investissement dans la cale à l'exception du PARM 2013-2017. L'investissement dans des structures portuaires peut engager durablement du trafic fluvial.

Veiller à la compétitivité du transport fluvial

Il s'agit de veiller à la compétitivité du transport fluvial. De nombreux facteurs sont évoqués comme pénalisants. Celui qui est récurrent concerne la tarification de la manutention dans les ports maritimes. En effet, les transports combinés nécessitent de manière générale une manipulation de plus. En conséquence, leur compétitivité est moindre. Dans les ports étrangers, des systèmes de mutualisation des coûts permettent de rendre équivalent pour le chargeur le mode de transport. Ceci renforce les modes massifiés, tout en préservant les possibilités de transports routiers sur des distances plus réduites, au départ du port lui-même ou des plateformes multimodales intérieures. Les Pays Bas ont par ailleurs pour le dernier projet d'extension du port de Rotterdam (Maasvlakte 2) imposé la répartition modale (un tiers par mode pour les 3 modes).

4.4 Propositions pour renforcer la complémentarité des différents modes de transport de fret

Le Canal Seine Nord Europe ouvre une opportunité forte de report modal. Il pose la question plus générale de la politique de transport.

Proposition n°7 : une politique de report modal vers la voie d'eau et le fer qui assure la complémentarité avec le transport routier

Fixer un objectif de répartition modale à l'horizon 2030, définir les domaines de pertinence de chaque mode

L'objectif de la loi Grenelle de 2009 25% de part modale hors routier ou aérien à l'horizon 2022 est un objectif qui paraît très ambitieux au regard du niveau actuel. Les échanges tenus lors de la mission de reconfiguration ont de plus souligné le développement certain mais à un rythme relativement lent des trafics fluviaux.

Aussi, il pourrait être proposé de replacer le débat à un objectif éventuellement plus ambitieux mais à l'horizon 2030, en lien notamment avec l'ouverture du canal Seine Nord Europe et sa montée en charge progressive à partir de 2023. La fixation de cet objectif va de pair avec la définition du domaine de pertinence de chacun des modes de transports

Concernant la formation, l'accompagnement des jeunes professionnels

En cohérence avec la relance de la formation des métiers maritimes, soutenir les formations des métiers fluviaux, ainsi que l'accompagnement des enfants de bateliers.

Etudier les dispositifs d'accompagnement des jeunes bateliers, mais aussi des jeunes entreprises routières

Concernant les zones en bords à voie d'eau et terminaux intermodaux

L'exemple belge, montre que l'appui des bords à voie est un levier fort pour pérenniser le recours à la voie fluviale. Diverses propositions sont possibles :

- Encourager l'utilisation de la voie d'eau par des dispositions du type zone franche.
- Développer une politique d'appui aux investissements liés au matériel portuaire en s'inspirant des modèles flamand et wallon

Concernant le choix du mode fluvial ou combiné

Sur la période 2008-2012, un plan d'aide au démarrage des services de transport combiné a été lancé avec un budget de 5 à 10M€/an. Ce dispositif a connu un bilan en demi-teinte avec deux dossiers appuyés en matière ferroviaire et aucun en fluvial. Le recours à la voie fluviale ou au transport combiné est ralenti par un effet d'apprentissage. Aussi, des dispositifs de communication puis d'accompagnement pourraient être relancés. L'information est une donnée essentielle. Un système permettant d'afficher précisément les temps de trajet et de coût par mode, sur le modèle des plateformes d'information en transport urbain, pourrait être mis en place.

Par ailleurs, des mesures incitatives au transport combiné (la proposition de réduction de l'écotaxe pour les pré et post-acheminements des plateformes combinés) en lien avec le domaine de pertinence de chacun des modes de transport est à étudier.

Enfin, il s'agit, de manière large, de renforcer la compétitivité des modes combinés. Différents facteurs existent comme la possibilité de mutualiser les coûts de manutention dans les ports maritimes.

■ 5 CONCLUSION : synthèses des propositions

Proposition n°1 : suivre une approche globale: intégrer le Canal Seine Nord Europe dans le réseau Seine Escaut dans une logique économique et européenne en vue de profiter d'un effet réseau

- Engager les investissements de façon à maximiser l'effet réseau
- Cohérence de la qualité de service sur le réseau
 - ▮ Cohérence dans les plages 'ouverture du réseau en lien avec la montée en charge des besoins
 - ▮ Mise en place d'un Service d'Information Fluvial sur le périmètre Seine Escaut
- Compétitivité des ports maritimes – question de l'accès fluvial
 - ▮ Créer les conditions d'un accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut performant

Proposition n°2 : l'approche progressive, répondre aux besoins du marchés

Dans une logique de relance de la croissance et d'intérêt économique :

- Réalisation du tronçon central prioritairement selon un projet reconfiguré pour un coût de 4500 M€ HT
- Présenter une date d'ouverture du tronçon central à l'horizon 2020/2023, pour profiter d'un effet réseau rapidement
- Réalisation de travaux sur les axes selon des priorités de qualité de service, et en veillant à des travaux dès 2014/2015
- Réalisation des plateformes multimodales selon les besoins du marché

Proposition 3 : un aménagement durable privilégiant le partenariat et les réalités locales

- Laisser à l'initiative locale, les plateformes et leur développement, avec en premier lieu, les Régions, les Départements et les EPCI, associant l'Etat, VNF et les acteurs privés.
- Préserver une approche progressive avec des plateformes seront réalisées selon le besoin du marché. Des réservations foncières sont gardées pour préserver l'avenir.
- Prévoir pour les Plateformes des standards de construction en lien avec la transition énergétique (solaire, hydroélectricité...)
- Renforcer la démarche d'autonomie énergétique du canal, voire d'une contribution positive
- S'inspirer des méthodes HQE Bâtiments ou Route Durable, en ayant recours au besoin à une certification.

Proposition n°4 : le portage par une société de projet, au service du développement économique et du report modal sur le périmètre Nord du réseau Seine Escaut

- Créer par une disposition législative une société de projet qui associera l'Etat, VNF, les collectivités et sera ouverte à d'autres partenaires
- Confier à la société de projet la maîtrise d'ouvrage du projet
- Conférer un objet de développement économique et de report modal sur le périmètre nord de Seine Escaut (Oise/Nord Pas de Calais/Picardie) à cette société de projet
- Financer l'infrastructure grâce à un partenariat et un plan de financement équilibré: l'Europe (40%), les collectivités et l'Etat (à parts égales) et l'emprunt
- Réflexion sur une recette dédiée pouvant être liée aux incitations au report modal

Proposition N°5 : Nomination d'un coordinateur national

Sur le modèle de l'Europe, qui nomme un coordinateur pour chacun de ses corridors prioritaires, le coordinateur national, personne indépendante, veille à l'avancement, à l'écoute mutuelle de l'ensemble des parties intéressées. Le coordinateur participera à la conférence intergouvernementale.

Proposition N°6 : une gouvernance partenariale au niveau Seine Escaut renouvelée

- Proposition d'implication des Pays Bas en lien avec les nouvelles dispositions du Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe
- Association des partenaires wallons et flamands dans le cadre de sujets spécifiques (innovation, tronçons transfrontaliers,...)

Proposition n°7 : une politique de report modal vers la voie d'eau et le fer qui assure la complémentarité avec le transport routier

- La réflexion sur un objectif quantitatif de répartition modale à l'horizon 2030
- Inciter une répartition modale des ports maritimes
- Accompagner formation et les jeunes professionnels du transport de marchandises
- Renforcer l'appui en matière fluviale vers le développement des activités en bord à voie d'eau
- Prévoir des dispositifs d'incitation à s'engager dans la voie d'eau et report modal ; notamment par des actions d'information

REMERCIEMENTS

La conduite de cette mission n'aurait pas pu se faire sans l'appui et l'expertise technique de nombreuses personnes que je tiens ici à remercier très chaleureusement.

Gilles Leblanc, Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, a notamment présidé les travaux du comité technique de la mission.

Aurélien Maleuvre, mon attaché parlementaire et Kim Saïfi, m'ont apporté un soutien précieux tout au long de cette mission.

Les collectivités territoriales pour leur implication dans ma mission ont été d'un apport essentiel. Je remercie tout particulièrement, Patrick Kanner, Président du Conseil général du Nord. Outre ses initiatives fortes, il a permis à ses collaborateurs de s'investir dans ma mission. Je remercie à ce titre Jérôme Dezobry, DGA chargé de l'aménagement durable, Isabelle Presa, François Charlet, Pierre-Henri Louvrier, Nello Vericel, François Bernard, Ophélie Haratyk, Anny Delfosse, Cédric Arnould qui ont tous grandement contribué à la mission.

Je remercie également le Conseil Général du Pas-de-Calais, de l'Oise, de la Somme, et les Régions Nord Pas-de-Calais, Ile-de-France et Picardie pour leur aide. Ils ont toujours répondu avec précision et réactivité à l'ensemble de nos demandes.

Le support des équipes de Voies Navigables de France fut particulièrement important dans ma mission. Je remercie notamment Marc Papinutti, Directeur Général, Franck Aguogué, Directeur Général Adjoint, ainsi que toutes les équipes de VNF, que ce soit dans les services centraux ou dans les directions territoriales qui ont contribué à cette mission. Leur expertise et connaissance du dossier ont été essentielles.

La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie a apporté un appui précieux pour le support de la mission. Je remercie Daniel Bursaux, Directeur Général de la DGITM, Fabien Balderelli, Sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux et des investissements portuaires, Henri Peyrafitte, adjoint au sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables, François Gros, chargé des investissements des infrastructures de transport fluvial, et Fabienne Trombert, adjointe au chef du bureau des voies navigables. La DGITM a notamment contribué au montage de l'étude économique réalisée dans le cadre de la mission, mais aussi à l'organisation des comités de pilotage et de partenaires.

Les services de l'Etat en région m'ont également apporté une aide importante. Je remercie Jean-François Cordet, Préfet de la région Picardie, Dominique Bur, Préfet de la région Nord Pas de Calais, Jean Daubigny, Préfet de la région Ile-de-France, Pierre-Henry Maccioni, Préfet de Haute-Normandie ainsi que l'ensemble de leurs services .

Enfin, mes remerciements s'adressent aussi aux services de la Commission européenne et tout particulièrement aux services de la direction générale Mobilité et transports pour leur appui et leurs conseils.

Enfin, je tiens à remercier l'ensemble des personnes que j'ai pu rencontrer au cours de ma mission et qui ont accepté de partager avec moi leurs attentes.

■ Liste des annexes

Annexe 1 - Lettre de mission	p 91
Annexe 2 - Liste des personnes rencontrées et ayant contribué à la mission de reconfiguration	p 94
Annexe 3 - Relevé des débats du Comité des Partenaires du 30/10/2013	p 106
Annexe 4 - Déclaration de Tallinn cosignée le 17 octobre par le Commissaire Européen au transport et les Ministres français, flamands, néerlandais et wallons	p 115
Annexe 5 - Déclaration d'engagement des Régions et Départements concernés par le tracé	p 118
Annexe 6 - Lettre d'Olli Rehn, vice-président de la Commission Européenne du 4 Juillet 2013	p 120
Annexe 7 - Synthèse des aides au transport fluvial en France et dans quelques pays européens	p 122
Annexe 8 - Lettre de Michel Rocard, Ancien Premier Ministre	p 132
Annexe 9 - Contributions écrites faisant suite aux rencontres de terrain ou entretiens	p 135

▶ Thierry Repentin, Ministre Délégué chargé des affaires européennes

▶ Catherine Génisson, Sénatrice du Pas-de-Calais,
Vice-Président de la Commission des Affaires Sociales du Senat

▶ Rudy Demotte, Ministre-Président de Wallonie

▶ Gouvernement flamand

▶ Région Ile-de-France

▶ Lille Métropole

▶ Agglomération de Compiègne

▶ Pays Noyonnais

▶ Eurométropole

▶ HAROPA

▶ Grand Port Maritime de Dunkerque

▶ Port de Lille

▶ Docks Seine Nord Europe Escaut

▶ Association Seine Nord Europe

▶ CCI Grand Lille

▶ Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale

▶ Comité des Armateurs Fluviaux

▶ Groupement des Entreprises Régionales d'Intérêt Fluvial (GERIF)

▶ Syndicat professionnel de la batellerie artisanale

▶ Transporteurs fluviaux de France

▶ Union Oise 95

▶ U-TLF : Union des entreprises de transport et de logistique de France

