

Jun 2005 • Lettre d'info n°2

édito

Concertation

Poursuivre et intensifier le dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés. Tel est l'engagement de Voies navigables de France, maître d'ouvrage de l'avant-projet du canal Seine-Nord Europe, afin que ce projet soit de plus en plus partagé.

Ainsi, au cours des premiers mois de l'année 2005, le calendrier a été rigoureusement respecté : tant celui du déroulement des études que celui des multiples rencontres. Avec un premier constat positif : les régions traversées ont largement exprimé leurs intérêts et leurs attentes, les participants s'efforçant principalement, par leurs contributions et leurs questions, d'optimiser les solutions au service de chaque territoire.

Cette forte implication s'inscrit dans le contexte favorable du renouveau de la voie d'eau engagé depuis 1997 et qui s'est traduit pour les premiers mois de 2005 par un rythme de croissance de près de 10 %. Durant la nouvelle phase de concertation qui s'ouvre, la mobilisation de toutes les parties prenantes reste, plus que jamais, indispensable. VNF, pour sa part, mettra tout en œuvre pour que la vision globale du projet qui en résultera soit élaborée en toute transparence.

François Bordry, président de Voies navigables de France

sommaire

- 1 Les acteurs des territoires s'expriment
- 2 Un échange fructueux sur les enjeux du projet
- 4 Repères

Les acteurs des territoires s'expriment



Durant la première phase de concertation, 23 réunions intercommunales et thématiques ont permis de nouer le dialogue et de recueillir les avis des acteurs locaux.

Le principe d'une concertation accompagnant les études d'avant-projet du canal Seine-Nord Europe (SNE) avait été annoncé lors du comité consultatif. Il est aujourd'hui devenu réalité grâce à la forte participation des responsables locaux aux 23 réunions qui se sont déroulées du 15 mars au 15 avril 2005. Près de 500 personnes ont en effet participé à ces rencontres, manifestant un vif intérêt pour le sujet, dans un climat propice aux échanges et à un dialogue constructif.

A ce stade, le comité de pilotage a pu valider une série de propositions qui permettent d'avancer dans la définition du tracé de référence (ces décisions figurent sur la carte du tracé présentée au verso) et d'orienter la suite des études concernant les variantes locales.

Reste, bien sûr, à apporter des réponses à toutes les questions. Elles seront apportées au fur et à mesure de l'avancement des études, sachant que VNF s'est d'ores et déjà engagé à y répondre, en toute transparence, lors de la deuxième phase de concertation.

La concertation va s'approfondir jusqu'à mi-septembre

Toujours en parallèle avec les résultats progressifs des études, cette deuxième phase de dialogue s'annonce tout aussi dense que la première avec, notamment, une nouvelle série de réunions locales et thématiques. Objectif principal ? Apporter des réponses précises aux questions techniques, environnementales et hydrauliques qui ont été soulevées, en veillant à associer les acteurs locaux à la définition et à l'optimisation du projet à partir du tracé de référence.

Du 27 juin au 7 juillet, se tiendront également cinq réunions publiques à Compiègne, Cambrai, Péronne, Lille et Paris. Destinées à assurer une large information des publics concernés, ces rencontres présenteront les caractéristiques du projet, son contexte et ses enjeux au niveau régional, interrégional et européen, pour le développement économique, le développement durable et l'aménagement du territoire et permettront à tous d'exprimer leurs avis et leurs attentes.

L'ensemble des résultats d'études et des enseignements issus de la concertation sera intégré dans le dossier de consultation qui sera présenté au comité consultatif le 19 septembre 2005 puis soumis aux élus, aux collectivités, aux acteurs socio-économiques et aux associations dès la fin septembre. □

Comité consultatif du 11 mars 2005

Un échange fructueux sur les

Le 11 mars dernier marquait le démarrage officiel de la concertation: le comité consultatif du projet de canal Seine-Nord Europe se réunissait pour la première fois à Amiens. La parole y était donnée à différents acteurs concernés par le projet, autour de six tables rondes thématiques, ainsi qu'au public désireux de s'exprimer. Retour sur les moments-clés de cet échange.

Deux cents participants étaient rassemblés à cette occasion afin d'échanger leurs points de vue sur le projet de canal Seine-Nord Europe. Pierre Stussi, secrétaire général aux affaires régionales, a ouvert la rencontre en rappelant la nature de ses enjeux : « *Le projet présente des enjeux territoriaux (impact du tracé sur les territoires concernés et leur population), hydrauliques (questions des inondations et de l'alimentation en eau), environnementaux (globaux, comme la réduction des gaz à effet de serre et locaux, comme la préservation des espaces naturels) et économiques (effets sur les activités économiques et agricoles et sur les installations présentes et futures).* »

Le cadre des débats ainsi posé, les discussions ont pu s'engager, dans un climat d'écoute et de dialogue, suivant les recommandations de la Commission nationale du débat public, représentée par Jean-Stéphane Devisse. Guy Janin, directeur général de VNF, a rappelé la volonté du maître d'ouvrage de « *faire en sorte que tous les acteurs concernés participent à la concertation, condition de réussite du projet, tant dans son insertion dans les territoires que dans sa fonction économique* ».

Après une première table ronde sur l'avancement des études et le dispositif de concertation, les échanges ont porté plus particulièrement sur les enjeux techniques, notamment hydrauliques, du canal.

Le canal à grand gabarit : des caractéristiques techniques strictes

Le canal Seine-Nord Europe a pour vocation d'accueillir les bateaux à grand gabarit dont la charge peut aller jusqu'à 4 400 tonnes, ce qui n'est pas sans soulever une série d'enjeux techniques. Benoît Deleu, directeur adjoint de la mission SNE, a présenté les caractéristiques d'un canal à grand gabarit : « *Un canal est un assemblage de biefs et d'écluses qui doit répondre à des caractéristiques strictes pour permettre le croisement des bateaux. Le rayon minimal de courbure, par exemple, est plus contraignant que*

pour une autoroute. » Le franchissement du relief est un autre enjeu technique important : le niveau des biefs conditionne la quantité de terre à déblayer, sachant que l'objectif est de limiter le volume de matériau excédentaire.

D'autres enjeux découlent nécessairement de la construction d'un canal : M. Cazaillet, du bureau d'études Sogreah, chargé des questions de gestion et d'alimentation en eau, résumait ainsi le défi à relever : « *Comment minimiser les prélèvements d'eau nécessaires pour satisfaire les autres usages (pêche, utilisation industrielle...) en tenant compte des pertes inévitables (l'évaporation et l'infiltration dans le sol) ?* »

Sur ces aspects, Charles Beauchamp, président de la commission locale de l'eau du Sage de la Sensée, s'est inquiété de l'impact du projet sur l'état des nappes phréatiques de la vallée de la Sensée : « *La mise en place d'un réseau de piézomètres devra permettre de mesurer le niveau de la nappe sur l'ensemble de l'aire d'étude.* »

La prévention des inondations : une préoccupation partagée

Sur les questions hydrauliques, c'est encore le thème de la prévention des inondations qui révèle le plus d'attentes, notamment dans l'Oise et la Somme. « *Nous attendons une totale transpa-*

rence sur le thème des inondations dans les communes traversées et nous souhaitons établir un dialogue permanent entre VNF et les groupes de travail pour la cohérence hydraulique du bassin de la Somme », a affirmé M^{me} Dulamon, sous-préfète de Péronne. M. Gouteyron, sous-préfète de Compiègne, ajoutait avoir « *des attentes fortes dans les possibilités que le nouveau canal pourrait apporter pour prévenir les inondations* ».

Bernard Lenglet, président du syndicat mixte d'aménagement hydraulique du bassin de la Somme et président de la vallée des Anguillères, a insisté sur la complexité du système hydraulique : « *La stratégie est à arrêter ensemble. Pour avoir des installations cohérentes, la mise en place d'un Sdage (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) est la seule solution.* »

« *Lutter contre les inondations n'est pas la vocation de VNF seule* », a rappelé Guy Janin, directeur général de VNF. « *Cependant tout sera pris en compte pour améliorer les situations locales.* »

Après une matinée riche d'enseignements sur les préoccupations liées aux caractéristiques techniques du canal, l'après-midi de cette journée de débat était consacré, autour de trois tables rondes, à l'étude des enjeux économiques du projet, aux niveaux européen, interrégional et local.



De gauche à droite : Jean-Bernard Grubis, Jacky Lebrun, Marcel Fouet et Jacques de Villeneuve.

enjeux du projet

De gauche à droite : Jean-François Dalaise, Alain Méneteau, Martial Bellon, Renza Fresch et Jo Dairin.



Des études en phase avec la concertation

Menées en phase avec la concertation, les études d'avant-projet prennent en compte les propositions et les questionnements soulevés par les participants des réunions intercommunales, et associent les acteurs institutionnels et socio-économiques concernés. La mission Seine-Nord Europe de VNF a organisé ses études en quatre volets :

- les études du système de transport qui définissent le fonctionnement du canal et englobent les enjeux hydrauliques,
- les études de « tracé-structure » qui définissent la localisation du canal, son insertion dans les territoires et les paysages,
- les études d'environnement qui portent sur l'évaluation environnementale du projet et proposent des mesures visant à atténuer ses impacts,
- les études socio-économiques qui évaluent les trafics de la liaison Seine-Escaut et ses effets sur le développement des territoires.

Le volet économique associe les compétences d'un comité économique, d'une commission spécialisée au sein du comité scientifique et technique, de deux groupes de travail « filières » (céréales et matériaux de construction), et de quatre groupes de travail territoriaux, groupes spécifiques de concertation mis en place avec les élus locaux, les associations et les services de l'Etat.

Transport de marchandises et développement durable

Maurice Bernadet, économiste au Laboratoire d'économie des transports (LET) de Lyon, a rappelé le mode de calcul de la rentabilité d'un projet, par la comparaison des avantages (coût de transport faible, désaturation routière, contribution à la réduction des gaz à effet de serre...) et des coûts d'infrastructure. Mais quand il s'agit de transport de marchandises, l'application des modèles classiques d'évaluation socio-économique présente des difficultés. Contrairement au transport de passagers, pour le transport fluvial comme pour le fret ferroviaire, l'enjeu n'est pas le gain de temps, mais le gain de fiabilité. Pour Franck Béroard, vice-président de CMA/CGM, le recours à la voie fluviale commence à rentrer dans la culture des industriels français. En effet, Didier Léandri, délégué général de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), a rappelé que ceux-ci sont toutefois de plus en plus mobilisés sur les aspects environnementaux du transport. La réglementation les incite à limiter leurs émissions polluantes. D'autre part, pour Maurice Bernadet, la voie d'eau peut réellement contribuer au désengorgement des routes : « Pour une grande partie des marchandises, la conteneurisation se développe pour élargir le champs de massification et favoriser les échanges entre les modes de transport. »

Amener le littoral au cœur de l'Europe : une opportunité pour l'économie régionale

Le transport et la logistique sont aujourd'hui des fonctions stratégiques pour la compétitivité des entreprises et pour le maintien d'un tissu industriel dans les territoires : « Le canal à grand gabarit amènera le littoral au cœur des

continents », a souligné Jean Gadenne, directeur du développement à VNF.

Les attentes à l'égard du projet de canal Seine-Nord Europe sont fortes pour Jo Dairin, président du port autonome de Dunkerque : « En élargissant notre offre terrestre, le canal améliorera notre compétitivité dans le Nord de l'Europe. » « Ce tronçon ouvre sur un réseau de 241 km de canal à grand gabarit sur le Nord-Pas-de-Calais : c'est l'ouverture vers la Belgique, les Pays-Bas, sur une vaste zone de transit », a souligné Alain Méneteau, directeur des transports du conseil régional du Nord-Pas-de-Calais. Pour la Picardie, Renza Fresch, conseillère régionale et présidente de la commission développement économique, a fait part des préoccupations de sa région : « La Picardie est largement traversée par le canal et nous souhaitons avoir des retombées pour nos territoires. Ce canal sera une opportunité si nous mettons en place les outils de développement économique adaptés. »

Un levier pour le développement économique local ?

Le projet de canal Seine-Nord Europe constituera un atout pour le développement économique des territoires concernés, tant sur le plan des activités industrielles, que logistiques ou encore touristiques. La réalisation du canal pourra servir de catalyseur à la réalisation de projets dans les territoires traversés.

Sur le plan local, l'implantation d'entreprises logistiques est forte et la réflexion est déjà engagée, notamment sur l'aménagement de la vallée de l'Oise, a fait remarquer Marcel Fouet, conseiller général de l'Oise. « Les coopératives céréalières se sont regroupées car le canal SNE est un enjeu majeur pour elles. Elles ont

besoin de modes de transport moins chers et plus écologiques. Le canal doit permettre à terme de transformer l'industrie céréalière », a expliqué Jacques de Villeneuve, vice-président d'Agro-Picardie et animateur du groupe de travail céréales.

Si les perspectives de développement local encouragent les démonstrations d'enthousiasme, certaines préoccupations demeurent. Philippe Cheval, président de l'Association de développement de l'est de la Somme (ADES), a soulevé la question du tourisme : « Y aura-t-il des bateaux de croisière ? Peut-on envisager des visites pendant les travaux pour développer le tourisme industriel ? Ce sont des questions à prendre en compte dès à présent. »

Gilles Fourt, directeur des études et prospectives à la chambre régionale de commerce et d'industrie du Nord-Pas-de-Calais, a pour sa part rassuré les gestionnaires des ports fluviaux intérieurs. Plusieurs CCI sont gestionnaires de >>>>

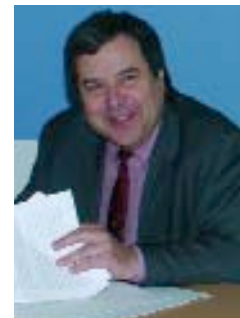
ports (Lille, Béthune, Valenciennes, Dourges) et il faudra trouver une complémentarité entre ces équipements.

Enfin, Philippe Truffaux, responsable agricole à Betincourt, a posé la question des emprises : « Ce projet suscite beaucoup d'espoir mais une activité économique ne doit pas en détruire une autre. 2 000 hectares vont être requis pour le projet : comment gérer cette emprise foncière ? » Sur ce point, Nicolas Bour, chef de la mission SNE, a confirmé que les études prennent en compte cet enjeu essentiel et visent à réduire le prélèvement et les impacts sur les terres agricoles. « Des groupes de travail associant les organisations agricoles des quatre

départements ont été mis en place, dès juillet 2004. Aujourd'hui des études détaillées des exploitations agricoles sont conduites pour préparer les prochaines étapes de restructuration du foncier. »

Pour clore le comité consultatif, Michel Sappin, préfet de la région Picardie et préfet coordonnateur, a rappelé sa détermination à tout faire pour que le canal Seine-Nord Europe soit un élément structurant des territoires concernés, et qu'il bénéficie au mieux à l'ensemble des populations. Sa conclusion témoignait de la volonté partagée de mener une concertation exemplaire : « Il n'y aura pas de sacrifice dans ce dossier. Un maximum d'intérêts seront pris

en compte. L'Etat et VNF restent à l'écoute sur ce sujet, et je m'assurerai personnellement que l'information continue à être partagée ; tel est notre engagement. » □



Michel Sappin,
préfet de la région
Picardie et préfet
coordonnateur.

B. Suard / METATM

Cinq réunions d'information et d'échange

Le comité de pilotage du canal Seine-Nord Europe, réuni le lundi 9 mai, a fixé les dates des réunions publiques. Elles se dérouleront les 27 juin à Compiègne, 29 juin à Cambrai, 30 juin à Péronne, 6 juillet à Lille et 7 juillet à Paris.

Celles qui se tiendront dans des villes sur le tracé de référence porteront sur les enjeux économiques locaux et sur l'insertion du projet dans son environnement. Elles permettront aux acteurs d'informer le public et de répondre à leurs préoccupations sur des sujets tels que le futur tracé, la question hydraulique et le foncier.

Les réunions de Lille et Paris évoqueront plus particulièrement les enjeux économiques généraux du projet, l'opportunité du canal pour les ports maritimes et intérieurs, et la dimension européenne du projet.

Les acteurs de l'avant-projet

Le préfet coordonnateur

M. Michel Sappin, préfet de la région Picardie, est chargé de coordonner les phases de concertation et de consultation nécessaires à la réalisation de cet avant-projet. Il en définit les principes en s'appuyant sur les recommandations de la Commission nationale du débat public (CNDP) et en valide les modalités d'organisation proposées par le maître d'ouvrage.

Le comité de pilotage

Le comité de pilotage du projet, présidé par Pierre-Yves Donjon de Saint-Martin, du Conseil général des Ponts et Chaussées, a été installé le 16 juillet 2004. Composé des présidents de conseils régionaux (Ile-de-France, Picardie, Nord-Pas-de-Calais), de représentants de l'Etat et de l'Union européenne, il constitue l'instance décisionnelle du projet à laquelle le maître d'ouvrage rend compte de l'avancement des études.

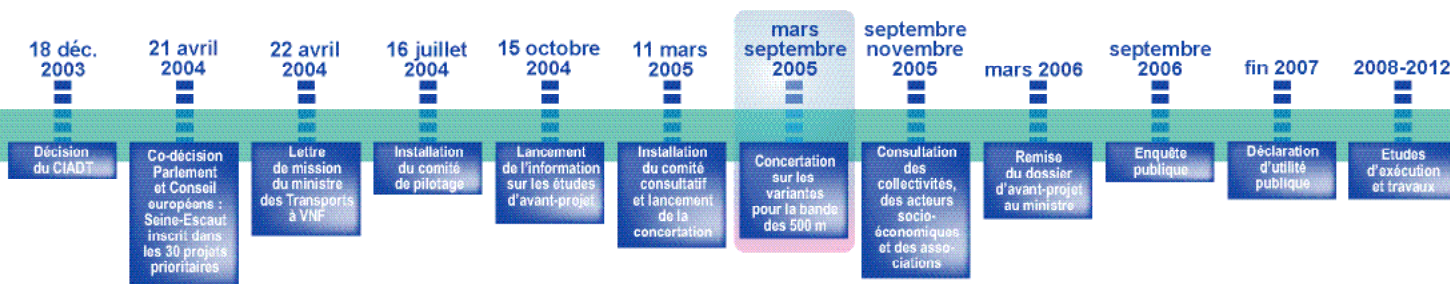
Le comité consultatif

Il est composé des membres du comité de pilotage, de parlementaires, d'élus locaux, d'acteurs socio-économiques et d'associations représentatives. Il éclaire le comité de pilotage et le maître d'ouvrage VNF sur les attentes liées à la réalisation du projet. Il se réunit aux étapes-clés de la concertation et de la consultation.

Voies navigables de France (VNF)

Maître d'ouvrage de l'avant-projet Seine-Nord Europe, VNF a créé la Mission Seine-Nord Europe, dédiée au projet. Pluridisciplinaire, la mission SNE rassemble une quinzaine de personnes et regroupe de multiples compétences dans les domaines économique, technique, juridique, financier, administratif, environnemental, du transport et de la communication.

Calendrier de la conduite du projet



VNF - Mission Seine-Nord Europe

1017, rue du Halage - BP 543
62411 Béthune Cedex
Tél. : 03 21 68 83 60 - Fax : 03 21 68 83 73
courriel : msne@vnf.fr
Site internet : www.seine-nord-europe.com

Représentation de Compiègne
2, boulevard Gambetta - BP 90051
60321 Compiègne Cedex
Tél. : 03 44 92 60 74
courriel : pierre-yves.biet@vnf.fr

Représentation de Péronne
19, route de Paris - BP 53
80201 Péronne Cedex
Tél. : 03 22 84 74 40
courriel : vincent.fouquier@vnf.fr

Contact presse : François Desmazière Tél. : 03 21 68 83 76 - courriel : francois.desmaziere@vnf.fr