repères

Le financement du projet en question

La question du financement du projet est revenue à plusieurs reprises lors de réunions publiques. Le point en deux interventions.

>> Guy Janin, directeur général de VNF : *« La dernière estimation financière du coût du canal datant de 1998 s'élevait à 2,6 milliards d'euros. Les études actuelles ont pour objet de préciser les coûts. Ce projet faisant partie des trente projets prioritaires de la Commission européenne, l'Europe participera à son financement. Le projet du canal a par ailleurs été retenu parmi les 35 projets prioritaires de transport français par le CIADT en décembre 2004. L'AFITF, l'agence de financement créée par le CIADT, sera à ce titre la deuxième source de financement. Les différentes régions concernées (Nord-Pas de Calais, Picardie, Ile-de-France) pourront également participer au projet après avoir pu mesurer ses retombées économiques grâce aux études actuellement menées. »*

>> Jean-Louis Julien, directeur général-adjoint de VNF : *« Ces modes de financement ne seront pas suffisants, une part (encore à définir) du financement sera basée sur un partenariat public-privé (PPP) avec une prise de participation minoritaire pour le secteur privé. Enfin, une partie de l'avantage concurrentiel autorisé par le passage à grand gabarit du canal pourra être utilisée pour financer l'ouvrage et son entretien. »*

Seine-Nord Europe, maillon manquant de la liaison Seine-Escaut

En France, la liaison Seine-Escaut comprend le canal Seine-Nord Europe et les aménagements nécessaires sur le bassin de la Seine, de l'Oise et le réseau du Nord-Pas de Calais. A ce titre, la question du relèvement des ponts sur le réseau existant a suscité de nombreuses interrogations, notamment à la réunion de Lille.
La réponse de Philippe Rattier, directeur régional de VNF : *« Dans un premier temps, tous les ponts qui peuvent être remontés le seront à 5,25 m, ce qui est suffisant pour le passage de deux couches de conteneurs. Ce relèvement permettra une forte croissance de la rentabilité : alors que la navigation des gros bateaux rhénans dans le Nord-Pas de Calais ne représente que 2 ou 3 %, elle représentera 30 à 50 % à l'issue des travaux du canal Seine-Nord Europe. Dans un second temps, si un accord est décidé lors d'une nouvelle négociation, ces ponts pourront être relevés jusqu'à 7 m. Par ailleurs, les ponts qui doivent être détruits et reconstruits seront systématiquement d'une hauteur de 7 m. »*

A l'échelle européenne, la liaison Seine-Escaut comprend également des adaptations en Flandre et en Wallonie. Eric Van den Eede, chef de la division Haut Escaut à Gand au ministère de la communauté flamande, a expliqué que *« la Flandre a effectué des travaux d'aménagement de ses canaux, dont l'élargissement de la Lys, la construction de huit ponts de 7 m de hauteur à Courtrai et la construction d'une écluse sur le canal circulaire de Gand, qui triplera sa capacité pour atteindre 50 millions de tonnes en 2008 ».* Du côté du ministère wallon, Léon Orban, directeur de l'office de promotion des voies navigables, a précisé : *« Le canal du Centre au gabarit de 1 350 t, reliant le bassin de l'Escaut au bassin de la Meuse, a été ouvert en septembre 2002, permettant de faire sauter un goulet d'étranglement. »* Un gabarit jugé encore insuffisant par certains participants. *« Ce débat démontre la nécessité de poursuivre le travail transfrontalier afin de renforcer les investissements sur la liaison Seine-Escaut »*, a conclu François Bordry.

Le tracé de référence

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.foucrier@vnf.fr

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

Conception, rédaction, réalisation : Stratis - sept. 2005

vnf voies navigables de France
Mission Seine-Nord Europe

ActuSNE

CANAL SEINE-NORD EUROPE

Septembre 2005 • Lettre d'info n°3

édito

Informer et écouter

La fin de la seconde phase de concertation et le lancement de la consultation des services de l'Etat, des élus, des acteurs socio-économiques et des associations marquent une étape clé dans la conduite de l'avant-projet du canal Seine-Nord Europe.
Les cinq réunions publiques, organisées le 27 juin à Compiègne, le 29 juin à Cambrai, le 30 juin à Péronne, le 6 juillet à Lille et le 7 juillet à Paris, ont permis d'approfondir le processus de concertation auprès d'un large public. Avec la consultation, les acteurs locaux disposent désormais des éléments d'études les plus récents pour formuler un avis exhaustif sur le projet.
Aucune opposition définitive ne s'est manifestée durant la concertation, et c'est un encouragement pour Voies navigables de France, maître d'ouvrage du projet, à persévérer dans l'information du public de manière suivie et transparente sur l'évolution du projet, et à tenir compte des observations des riverains du tracé de référence.
Le comité consultatif, réuni le 5 octobre 2005, lance cette nouvelle phase essentielle pour le projet Seine-Nord Europe, qui conduira, au printemps 2006, à la remise du dossier d'avant-projet au ministre chargé des transports.

François Bordry, président de Voies navigables de France

sommaire

1 La consultation, une nouvelle étape pour le projet Seine-Nord Europe
2 Poursuivre le dialogue, élargir les points de vue
8 Repères

La consultation, une nouvelle étape pour le projet Seine-Nord Europe

VNF/GS Groupe

Le projet de canal Seine-Nord Europe achève la phase de concertation et prépare la publication du dossier de consultation des services de l'Etat, des élus, des acteurs socio-économiques et des associations.

Alors que la seconde phase de concertation vient de s'achever avec la tenue des dernières réunions du groupe hydraulique, la publication du dossier de consultation marque le début d'une nouvelle étape du projet de canal Seine-Nord Europe. Les nombreuses réunions d'information organisées durant toute la phase de concertation, dont les cinq réunions publiques de Compiègne, Cambrai, Péronne, Lille et Paris menées en juin et juillet derniers, ont permis à VNF de prendre connaissance des avis et propositions d'un public nombreux. Des contributions qui sont étudiées pour la définition du projet : les enseignements tirés de la concertation ont été intégrés à la rédaction du dossier de consultation.
Ce dossier sera envoyé à tous les acteurs consultés : services de l'Etat, collectivités territoriales, instances représentatives des acteurs socio-économiques et associations concernées par le projet. Préparé par le maître d'ouvrage, Voies navigables de France, il leur permet d'être informés sur tous les aspects du projet, en proposant des comptes rendus des études techniques et hydrauliques, environnementales et économiques, menées jusqu'en septembre 2005. Pour ceux qui ne souhaiteraient pas entreprendre la lecture exhaustive des études techniques, un dossier de synthèse offrira une présentation rapide des caractéristiques essentielles et des principaux enjeux du projet. Enfin, un dossier de présentation du projet bief par bief, appuyé sur des cartes au 1:25 000, déclinera ces aspects dans les communes concernées par le projet.
Jusqu'à décembre 2005, les acteurs consultés pourront exprimer leur avis formel sur les éléments versés au dossier de consultation. Mise en œuvre par le préfet coordonnateur, préfet de la région Picardie, cette consultation d'une large ampleur sera conduite dans chaque département par le préfet de département.
A la fin de la consultation, VNF dressera un bilan qui permettra de finaliser le dossier d'avant-projet remis au ministre en charge des transports en mars 2006, et qui sera le principal élément pour procéder dans la phase ultérieure à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). D'une étape à l'autre, le projet de canal Seine-Nord Europe progresse ainsi en respectant le calendrier annoncé. □

Réunions publiques d'information de juin et juillet 2005
Poursuivre le dialogue, élargir les points de vue

Cinq réunions en dix jours, une cinquantaine d'intervenants pour animer les treize tables-rondes organisées, près de 1 200 participants au total… Les réunions publiques qui se sont tenues les 27, 29 et 30 juin à Compiègne, Cambrai et Péronne et les 6 et 7 juillet à Lille et Paris ont atteint l'objectif assigné par la Commission nationale du débat public : fournir une information claire et complète au public et lui permettre de s'exprimer sur tous les aspects du projet. Retour sur les grandes thématiques qui ont rythmé ces échanges, denses et constructifs.

Les réunions publiques avaient pour objectif de débattre largement des grands enjeux du projet : développement durable, ouverture et structuration du réseau fluvial, report modal et décongestion des grands axes de transport de marchandises, compétitivité des ports et des entreprises, développement économique des territoires. Ce sont les thèmes qui ont animé la majeure partie des tables-rondes, dans chacune des réunions publiques.

Des enjeux largement partagés

Un mode de transport des marchandises au cœur des politiques de développement durable

Le projet de canal Seine-Nord Europe répond aux enjeux européens et nationaux de développement durable du transport de marchandises. Le transport fluvial dispose d'atouts avérés en matière de consommation énergétique et d'émission de gaz à effet de serre. Dans un contexte mondial où le respect de l'environnement devient une priorité, la perspective de développer un axe majeur de transport propre est un enjeu fondamental du projet. Bernard Bressé, chef du département organisation des transports à l'Ademe, a rappelé les efforts attendus dans le domaine des transports : *« Un tiers des émissions de gaz à effet de serre est dû aux transports de marchandises et de voyageurs, secteur en constante progression. La France possède pourtant une offre de transport diversifiée et les différents modes de transports ont des caractéristiques énergétiques et environnementales variées : le transport fluvial est ainsi trois fois plus économique et écologique que le transport routier de marchandises. Les objectifs de Kyoto ne seront pas atteints sans la contribution du secteur des transports, notamment de projets tel que Seine-Nord Europe. »*

VNF/GS Groupe

Garantir la fluidité des transports pour soutenir le développement économique

Moins polluant, le mode fluvial offre également une garantie de fluidité des transports, qui garantit le développement économique tout en améliorant le cadre de vie. C'est une des idées fortes défendues par Jean-Paul Delevoye, ancien ministre de l'Aménagement du territoire et actuel président de Inland Navigation Europe : *« Le transport fluvial est une nécessité face aux enjeux du XXIe siècle. Aujourd'hui déjà, la croissance de certaines zones économiques européennes est bloquée par la saturation des modes de transport. La décongestion des grandes agglomérations est donc une donnée fondamentale de l'économie moderne. A cet égard, le transport maritime et le transport fluvial sont un moyen de garantir la fluidité des transports et d'assurer un certain développement économique grâce à la maîtrise et à la sécurisation des flux. »* Un mode de transport sûr, qui permet des échanges denses en quantité de marchandises et assure le respect de l'environnement : *« Le transport fluvial libère la pression du coût énergétique car il est moins consommateur d'énergie que les modes aériens et routiers. Mais il est vrai que la réduction de la dépendance énergétique grâce au recours au mode fluvial passe par un certain courage politique. »*

> ***« Les objectifs de Kyoto ne seront pas atteints sans la contribution de projets comme Seine-Nord Europe »*** *Bernard Bressé, Ademe*

VNF/GS Groupe

> ***« Le transport fluvial est une nécessité face aux enjeux du XXIe siècle »*** *Jean-Paul Delevoye, INE*

Plus précisément, Jean-Pierre Corbisez, président de la commission transports et voirie du conseil général du Pas-de-Calais et maire d'Oignies, a souligné la nécessité de faire face à la saturation des réseaux utilisés actuellement pour le transport de marchandises dans le nord de la France : *« Le premier enjeu du canal Seine-Nord Europe est de désengorger l'A1, axe majeur traversant le Pas-de-Calais, pour diversifier et compléter les installations existantes de logistique, telles que la plate-forme multimodale et le Delta 3 de Dourges. »*

Connecter le réseau fluvial français au grand gabarit européen

Le canal Seine-Nord Europe proposera également une alternative essentielle à l'obsolescence du canal du Nord, sur lequel il est impossible de transporter de grandes quantités de marchandises de façon compétitive : *« Aujourd'hui notre compétitivité est limitée par le petit gabarit du canal du Nord. Passer demain à des convois de 2000 à 3000 tonnes entraînera une baisse décisive des coûts de transport. Il sera par exemple possible de relier la Somme à Rouen, principal port d'exportation »*, a expliqué Jacques de Villeneuve, vice-président d'Agro-Industrie. En permettant une massification des flux, le gabarit du canal ouvre donc de nouvelles perspectives de transport de marchandises. Guy Joignaux, directeur délégué de l'INRETS : *« Ce canal transportera deux grandes catégories de marchandises : les flux de transit transeuropéens et les biens des entreprises situées à proximité du canal (produits agricoles, de transformation agro-industrielle). Il n'est pas exclu que ce canal engendre en outre la création de nouvelles activités. »*

VNF/GS Groupe

> ***« 80 % des marchandises vendues ou achetées sont transportées par voie maritime »*** *Bernard Pacory, port de Lille*

Enfin, le décloisonnement et la structuration des réseaux intérieurs de transport de marchandises sont une nécessité pour répondre à la mondialisation des flux. Bernard Pacory, directeur du port de Lille et de la plate-forme de Dourges, a insisté sur les équipements qui devront accompagner la réalisation du canal : *« Dans notre contexte de mondialisation, 80 % des marchandises vendues ou achetées sont transportées par voie maritime ; les conteneurs peuvent, par cette voie fluviale, transporter tous types de marchandises, et partent notamment des ports du nord-ouest européen : 14 millions de conteneurs sont manutentionnés par an entre Le Havre et Rotterdam. Pour stimuler la compétitivité, les ports du Havre et de Dunkerque ont besoin d'un hinterland structuré, composé d'un canal à grand gabarit et de plates-formes intérieures permettant de massifier les marchandises. Ces plates-formes sont à concevoir entre Paris, la région Nord-Pas de Calais et l'Europe du Nord pour transporter par un mode économique et écologique les marchandises. »*

Une attractivité renforcée pour les ports français

Pierre Lesot, trésorier de la Chambre de commerce et d'industrie de Cambrai, a présenté l'évolution probable de l'attractivité en faveur des ports maritimes français : *« Les ports du Nord de l'Europe étant saturés, les industriels cherchent désormais à "descendre", notamment vers les ports de Dunkerque ou du Havre. Ceux-ci bénéficient en effet d'une place centrale pour le transport de marchandises vers l'Allemagne, le Royaume-Uni, et l'Europe du Nord. L'installation du canal sera une chance supplémentaire nécessaire d'attractivité du territoire et du développement des ports français. »* C'était également l'idée suivie, à Paris, par Martin Butruille, directeur commercial du port autonome de Rouen : *« Les ports français sont déjà compétitifs, et en progression, mais manquent surtout de réseaux de desserte pour élargir leur hinterland. Seine-Nord Europe y contribuera tout en accentuant la volonté de s'engager dans un développement durable. »* Une alternative de transport vue comme une urgence par Marie-Anne Bacot, directrice générale du port autonome de Paris : *« L'importance de la fluidité d'accès d'une région pour sa compétitivité et son avenir est un enjeu majeur que le canal peut favoriser. Aujourd'hui, 80 % des trafics en région parisienne sont réalisés par des camions. La région parisienne génère 305 millions de tonnes de trafic. Faire passer une bonne part de ce trafic sur la voie fluviale est un enjeu réel pour l'avenir de la région Ile-de-France. »* Jean-Damien Poncet, directeur du développement du port autonome du Havre, a lui aussi insisté sur le nécessaire décloisonnement du bassin de la Seine : *« Aujourd'hui la flotte sur le bassin de la Seine est captive : pour repositionner la flotte en Europe du Nord, les convois sont, solution très onéreuse, obligés de passer par la mer. La nouvelle liaison facilitera le passage, renforçant ainsi la compétitivité du système fluvial dans son ensemble. »*

A Lille, le projet a également été défendu comme une opportunité réelle pour les ports, par Pierre Joly, directeur commercial du port de Dunkerque, et Bernard Pacory, du port de Lille : *« Ce projet permettra de développer le trafic massifié dans les terres, renforcer les points forts du transport de certaines marchandises, de développer de nouveaux échanges en termes de marchandises (trafic pétrolier, voitures, déchets), et de nouvelles dessertes, grâce à la nouvelle connexion de la région parisienne au nord de l'Europe, via le Nord-Pas de Calais. »*

De nouvelles opportunités pour les chargeurs et les entreprises

Si le projet Seine-Nord Europe soutient la compétitivité des ports français, qu'en est-il de celle >>>>

> ***« La fluidité d'accès d'une région est un enjeu majeur que le canal peut favoriser »*** *Marie-Anne Bacot, port de Paris*

VNF/GS Groupe

des chargeurs ? *« Les marchandises importées du monde entier transitent par voie maritime jusqu'aux ports nord-européens. Le chargeur a ensuite intérêt à rejoindre les entrepôts de la manière la plus économiquement efficace et rapide. Le canal offre cette flexibilité »*, répondait Léandre Boulez, directeur import-export et logistique de Auchan. Une entreprise saluée par VNF pour ses efforts de report sur voie d'eau des conteneurs jusqu'alors transportés par camions. Pour garantir son succès, le canal doit être conçu comme une nouvelle offre proposée aux acheteurs de transport. A ce titre, Didier Léandri, délégué général de l'association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), a rappelé l'importance de mettre en concurrence les différents modes. Selon lui, *« le transport fluvial est plus économique (coût à la tonne transportée plus faible), permet une organisation plus optimale (massification), et est plus économe en droits d'émission à polluer de par sa faible consommation de gaz à effet de serre. »*

Des atouts indéniables pour les entreprises, mais qui méritent d'être mis en avant pour que la voie d'eau poursuive son développement. Si Léonce-Michel Deprez, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Béthune, témoignait de l'évolution des entreprises pour la mise en œuvre de leur stratégie, en affirmant que *« les entreprises sont désormais davantage préoccupées par la logistique et les transports que par la production »*, Michel Vampouille, vice-président du conseil régional d'Ile-de-France en charge de l'environnement, rappelait la ténacité de certaines idées reçues : *« Certains n'ont pas encore pris conscience de la modernité du transport fluvial. La voie d'eau permet pourtant d'atteindre le cœur des villes, avantage indéniable quand la saturation routière et ferroviaire*

VNF/GS Groupe

paralyse la région parisienne. » C'est la raison pour laquelle Michel Valache, vice-président de la CCIP Hauts-de-Seine et soulignait la nécessité de faire davantage encore la promotion du transport fluvial : *« Les chefs d'entreprises, les élus, les CCI s'accordent tous sur l'intérêt du*

VNF/P. Cheuva

canal pour l'Ile-de-France. Mais la concurrence de la route reste vive. Seuls les entrepreneurs ayant une vision à long terme utilisent le fleuve. Dans ce domaine, la valeur de l'exemple a beaucoup de poids : il est donc important de communiquer sur les atouts de la voie d'eau. »

De la pédagogie sur les aspects techniques

Voie fluviale à grand gabarit, le canal Seine-Nord Europe présente des caractéristiques techniques permettant la navigation de convois poussés de 4 400 tonnes, contre 650 tonnes actuellement sur le canal du Nord. L'exposé par VNF des critères de conception technique et hydraulique correspondant à la classification européenne Vb a suscité un certain nombre de questions parmi les participants des réunions publiques. Parmi les sujets récurrents : le nombre et le dimensionnement des écluses, l'alimentation en eau du canal et le devenir des canaux existants. *« Les écluses seront au nombre de sept sur le nouveau canal entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut,*

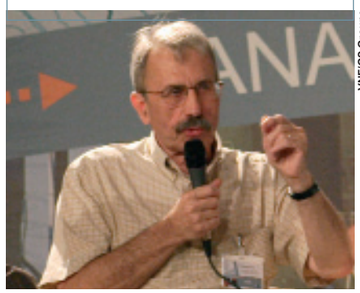
> ***« Certains n'ont pas encore pris conscience de la modernité du transport fluvial »***
> *Michel Vampouille, conseil régional d'Ile-de-France*

et leur éventuel doublement dépendra des études en cours sur les estimations de trafic attendu sur la liaison », a précisé Nicolas Bour, chef de projet de la mission Seine-Nord Europe.

L'alimentation en eau du canal

L'alimentation en eau du canal est au cœur du débat. Charles Beauchamp, conseiller général d'Arleux, rappelait les enjeux des nappes de la vallée de la Sensée : *« Des garanties sont attendues sur les nappes phréatiques, qui constituent la ressource en eau de la vallée de la Sensée, de la région lilloise et de Valenciennes. La construction du canal et les gains de temps demandés pour le dépôt des dossiers ne doivent pas se faire au détriment de l'environnement. »* Une préoccupation légitime d'ores et déjà prise en compte par VNF : *« Il n'y aura ni pompage dans la nappe phréatique ni prélèvement dans la Sensée. L'eau sera prélevée dans l'Oise, dans l'Aisne, et éventuellement dans la Somme, avec des interruptions pendant l'été. »* Concernant l'alimentation pendant cette période d'étiage, différentes solutions, dont les

> ***« Il faut définir la consommation du canal en eau, au-delà des pertes définitives »***
> *François Cosserat, président de l'ALEP*


VNF/GS Groupe

sites de retenues, ont été étudiées : *« Pourquoi ne pas constituer plutôt les réserves d'eau dans le canal du Nord qui n'aura bientôt plus d'utilité ? »* s'interrogeait Jean-Pierre Coquette, maire d'Etricourt-Manancourt. *« Les besoins en eau sont estimés à 10 à 15 millions de m³ et l'utilisation des eaux du canal du Nord ne pourra en fournir que 4 à 5 millions. Pour couvrir l'intégralité des besoins du canal, il faudra donc également créer une à deux retenues, dont la localisation est à l'étude »*, a répondu Benoît Deleu, chef de projet adjoint de la mission Seine-Nord Europe. François Cosserat, président de l'ALEP, association de lutte pour l'environnement en Picardie, déclarait à ce sujet que *« le réchauffement climatique a été pris en compte dans la modélisation des besoins en eau. J'ai néanmoins deux demandes complémentaires : continuer la modélisation de l'étiage pour la période 1996-2004 et définir la consommation du canal en eau, au-delà des pertes définitives »*.

Le devenir des canaux existants

Les échanges se font plus fournis encore sur le devenir des canaux existants : *« Pourquoi ne pas reboucher une partie du canal latéral à l'Oise entre Bellerive et Janville puisque ce tronçon pose des problèmes d'étanchéité et d'entretien ? »* Réponse de VNF : *« Aucune décision n'est prise, mais les réflexions s'orientent plutôt vers le maintien et l'exploitation du canal existant qui offre une capacité supplémentaire à Seine-Nord Europe pour l'écoulement du trafic. »* Et le canal de Saint-Quentin ? : *« VNF a fait le choix de relier au maximum le futur canal au réseau existant de manière à ne pas défavoriser les entreprises utilisant les canaux actuels. Nous réfléchissons actuellement au rôle que pourra jouer*

VNF/GS Groupe

Saint-Quentin, entre autres dans le développement du tourisme. » Quant au canal du Nord, la solution n'est pas encore définie. A la réunion de Cambrai, Julien Ollivier, maire de Marquion et conseiller général, fait valoir l'intérêt de ce canal pour sa ville, dont le port comprend diverses activités importantes pour la commune : *« Supprimer ce tronçon serait pour nous un gâchis. »* Gustave Herbo, de l'association MNLE, s'interroge *« sur la possibilité de garder deux canaux si proches. Le canal du Nord est loin d'être étanche : qui l'entretiendra ? Je ne pense pas que les communautés de communes pourront s'en charger »*.

L'insertion de l'infrastructure, au cœur du débat local

La réalisation d'une infrastructure de l'ampleur du canal Seine-Nord Europe repose, dès le stade de la conception, sur des principes qui visent à l'insertion du projet dans les territoires traversés. VNF s'est fixé quatre priorités : réduire les emprises sur les terres agricoles, assurer l'inscription paysagère de l'ouvrage, préserver les sites naturels environnants et maintenir la qualité du cadre de vie. Des conditions indispensables à l'acceptation de ce type de projet par les riverains. Jean-Pierre Duport, président de Réseau Ferré de France, soulignait à la réunion de Paris l'évolution engagée vers une meilleure prise en compte de ces enjeux : *« Les constructeurs sont bien conscients de l'arbitrage permanent à réaliser entre les facteurs de bonheur collectif à maximiser, comme la mobilité, et les nuisances individuelles à minimiser, comme le bruit. L'équipe de VNF sait que les acteurs du transport doivent évoluer vers plus d'ouverture. Le canal sera sûrement l'occasion d'affirmer cette évolution. »*

L'accueil vigilant des agriculteurs

Les publics les plus concernés par ces thématiques d'insertion se sont largement exprimés lors des réunions. La profession agricole d'abord, représentée par François Stolz, directeur

> ***« Les constructeurs sont conscients de l'arbitrage à réaliser entre l'intérêt général et la réduction des nuisances. »***
> *Jean-Pierre Duport, Réseau Ferré de France*

régional de la fédération des coopératives céréalières, et Daniel Roguet, président de la chambre d'agriculture de la Somme : *« Même s'ils prennent en compte les bénéfices du projet pour l'intérêt général, les agriculteurs sont inquiets : effet de coupure, pertes de surfaces sur les exploitations, déblais et dépôts de terre… Certains de ces aspects sont traumatisants, il faut être à leur écoute. »* Les solutions sont recherchées au plus près des attentes de chacun. Daniel Roguet : *« Le secteur agricole a l'habitude des partenariats avec VNF : un groupe rassemblant les départements du Nord, du Pas-de-*

VNF/GS Groupe

> ***« Le canal doit aussi induire un impact positif sur le plan hydraulique »***
> *Gérard Seimbille, Entente Oise-Aisne*

Calais, de l'Oise et de la Somme a été institué pour fournir un interlocuteur unique dans la négociation. » Vincent Foucrier, délégué territorial de la mission Seine-Nord Europe, a précisé que *« les conventions sont en cours de finalisation entre VNF, les conseils généraux et les SAFER pour la constitution de réserves foncières, qui permettront d'anticiper les pertes »*.

La lutte contre les inondations, une responsabilité partagée

A cheval sur les questions techniques et environnementales, la lutte contre les inondations est également une préoccupation constante des riverains et des associations de sinistrés : *« Le canal doit non seulement améliorer la navigation mais aussi induire un impact positif sur le plan hydraulique. Un raisonnement hydraulique sur l'Oise, incluant le bassin de l'Aisne, doit donc être maintenant mené »*, déclarait Gérard Seimbille, président de l'Entente Oise-Aisne. A travers les groupes de concertation hydraulique réunis depuis mars 2005, cet aspect guide le choix de tracé et de la position des écluses. Les partenaires de ces groupes ont profité de ces réunions publiques pour demander à VNF de poursuivre les études dans ce sens. *« Les études tendent à montrer les aspects positifs du canal vis-à-vis des inondations. Toutefois VNF n'a pas à se substituer aux organismes qui coordonnent la lutte contre les inondations. Ce que nous pouvons faire en revanche, c'est travailler en cohérence avec ces organismes et avec les collectivités locales qui étudient des mesures de protection des communes »*, a conclu, sur ce point, Pierre-Yves Biet, responsable territorial de la mission SNE, à la réunion de Compiègne.

Vivre auprès d'un canal à grand gabarit

Enfin, certains riverains ont souhaité des précisions sur l'impact que pourrait avoir la proximité d'un canal à grand gabarit sur leur cadre

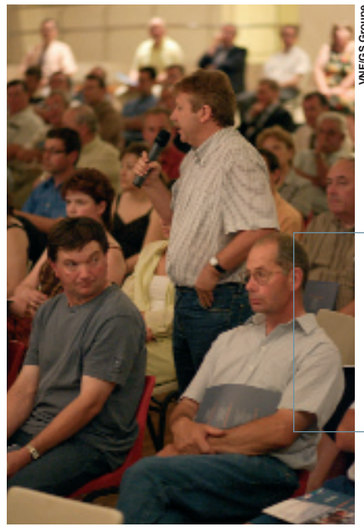
>>>>

de vie. Le bruit ? *« Le transport fluvial est le mode de transport qui génère le moins de bruit. Pour un bateau à 50 mètres, le niveau sonore atteint environ 63 décibels, ce qui est en dessous des seuils de gêne couramment présentés. De plus il n'y aura pas de flux continus, le trafic restera lié aux contraintes de passage des écluses, soit au maximum un bateau toutes les demi-heures »*, a expliqué Benoît Deleu. Concernant le paysage, l'exigence est de mise. Michel Vampouille, vice-président du conseil régional d'Ile-de-France, déclarait à Paris : *« Les rives rectilignes et bétonnées du canal du Nord sont l'exemple à ne pas suivre. Mais un canal bien conçu peut contribuer à améliorer l'environnement. En outre des progrès notables accompagnent l'intégration dans le paysage des nouvelles zones portuaires. Reste à requalifier les zones existantes. »* La nature des marchandises transportées, par exemple les déchets, peut également représenter une nuisance potentielle, comme souligné par Jean-Paul Cathelain, président de l'association Air Pur, à la réunion de Péronne. Rassurant, Bernard Pacory évoque les progrès effectués dans ce domaine : *« Depuis cinq ans, la ville de Lille transporte par voie fluviale des déchets ménagers et de calcin dans des conteneurs vers le centre d'enfouisement de Blaringhem sans aucune nuisance olfactive pour la population. Nous allons acheminer par conteneurs, dès 2006, les déchets verts vers un centre de valorisation organique de l'agglomération lilloise. Le gaz récupéré sera utilisé pour les bus et le compost retraité sera dirigé vers les jardineries ou l'agriculture. Nous savons aujourd'hui transporter les déchets sans nuisances. »*

Le projet et le développement des territoires traversés

La réalisation d'un canal à grand gabarit de 106 km de long offre des opportunités exceptionnelles pour l'organisation économique du territoire, ses activités et son développement. L'agriculture, l'industrie et le tourisme sont les secteurs d'activités qui seront directement impactés par le projet. Les territoires bénéficieront d'une nouvelle attractivité, qu'il appartiendra aux acteurs locaux d'entretenir. La participation du projet au développement économique local est un des enjeux majeurs du projet Seine-Nord Europe, qui a été largement évoqué au cours des cinq réunions publiques.

> ***« La profession agricole reconnaît l'utilité de l'ouvrage d'autant plus que le canal actuel est insuffisant »***
> *François Stolz, Fédération des coopératives céréalières*



VNF/GS Groupe

Le canal, facteur d'attractivité pour l'implantation de nouvelles structures

« Parce qu'elle permet de développer des projets sur l'ensemble de son tracé, la voie d'eau permet de renforcer l'attractivité des territoires desservis, de créer des pôles logistiques pour fixer et concentrer les entreprises installées et de consolider la desserte existante », affirmait Christian Duhaut, consultant Eurotrans, à Compiègne.

Dominique Ducrocq, directeur de la CCI de Péronne, a évoqué les énergies déjà mises en place pour tirer profit du futur canal : *« Pour répondre aux besoins de l'industrie agro-alimentaire lourde et favoriser de nouvelles implantations, la CCI de Péronne a conçu, en collaboration avec l'Association de développement de l'est de la Somme, un projet de pôle agro-industriel à Nesle. Ce projet permettra dès l'ouverture du canal de capter des flux*

VNF/GS Groupe

importants. Maillon-clé du pôle de compétitivité « Industries et agro-ressources, ce pôle prévoit 800 mètres de quais sur une zone de 100 hectares à un horizon de 15 ans. 800 000 à 1 million de tonnes dont 100 000 à 150 000 tonnes de conteneurs sont attendues. » « L'impact des implantations de Nesle et Péronne se ressentira sur un rayon de 15 à 20 km », ajoutait

> ***« Nous craignons les nuisances que pourrait engendrer le transport fluvial de déchets. Quels sont les engagements de VNF à ce sujet ? »***
> *Jean-Paul Cathelain, association Air Pur*

André Salomé, président de la communauté de communes du Pays Neslois.

Une opportunité de développement qui nécessite la réalisation de plate-formes d'accès, comme l'a expliqué Emmanuel de la Masselière, consultant chez Setec Organisation, à Péronne : *« L'accès du canal, par des équipements portuaires, aux entreprises attirées par les performances économiques de la voie d'eau est une condition de ce développement. »* A cet égard, Patrick Deguise, vice-président au développement économique de la communauté de communes du Pays noyonnais et conseiller général de l'Oise, a fait valoir les atouts de son territoire : *« Noyon, bénéficiant d'une position géographique stratégique, à l'intersection entre le canal latéral à l'Oise, le futur canal Seine-Nord Europe et la liaison ferrée Paris-Bruxelles, s'est portée candidate pour recevoir une plate-forme multimodale. Cette installation favorisera le développement et l'ouverture du réseau routier noyonnais. »*

L'industrie agricole, dynamique dans ces régions, entend également profiter de cette accessibilité au canal, comme l'a affirmé François Stolz : *« La profession agricole reconnaît l'utilité de l'ouvrage d'autant plus que le canal actuel est insuffisant et ne peut répondre aux besoins des agro-industries. Pour que les bénéfices soient réels, la fédération demande le maintien de cinq pôles de développement réservés, dans un premier temps, aux produits agricoles, sur les bords du futur canal. »*

Une attractivité à soutenir : le rôle des acteurs locaux

« Nos études révèlent que des entreprises extérieures sont potentiellement intéressées par une implantation au sein de nos territoires, à condition d'y disposer d'une offre territoriale globale (logement, personnel qualifié, etc.) », a expliqué un représentant de bureau d'études. C'est en effet là l'une des clés de réussite d'un développement efficace des territoires desservis.

VNF/GS Groupe

> ***« Le projet s'inscrit dans une démarche exigeante sur le choix des installations économiques à privilégier »***
> *Renza Fresch, conseil régional de Picardie*

Renza Fresch, maire de Venette et conseillère régionale de Picardie, mettait l'accent sur la qualification de la main-d'œuvre : *« Le projet s'inscrit dans une démarche exigeante sur le choix des installations économiques à privilégier, des emplois à créer et des politiques d'accompagnement à favoriser, comme la formation professionnelle. Les études menées révèlent en effet les faiblesses de la formation professionnelle en Picardie : pour concilier l'emploi proposé et la main-d'œuvre disponible, il faut réinventer le dialogue avec les branches professionnelles et la batellerie. »* Guy Joignaux, directeur délégué à l'INRETS, ajoutait que *« le canal représente des opportunités d'investissement s'il se combine avec d'autres opportunités comme la présence de la main-d'œuvre ou les facilités logistiques. Les acteurs économiques ont également un rôle à jouer afin de tirer parti de ce projet »*.

Pour sa part, Patrick Masclet, conseiller régional et maire d'Arleux, mettait l'accent sur les efforts attendus des pouvoirs publics : *« Il faudra sans doute inciter les entreprises à se rapprocher du canal, par un système de primes d'installation, par exemple. »* Un critère repris par Léonce-Michel Deprez : *« Un exemple récent de l'attractivité des infrastructures de transport est l'installation de Leroy-Merlin le long du canal sur la plate-forme multimodale de Dourges. Mais si l'installation des entreprises participe à l'aménagement du territoire, le territoire doit à son tour contribuer au développement des entreprises, par une politique fiscale modérée et l'écoute des besoins des entreprises. »*

Le canal, opportunité pour le tourisme local ?

Si le canal à grand gabarit est conçu pour la navigation des convois de marchandises, il n'empêchera pas pour autant le développement du tourisme fluvial. C'est ce qu'a expliqué Pierre-Yves Biet à l'association nautique du port de Jaux, qui craignait un recul de son activité : *« La navigation des grands convois et l'existence des haltes nautiques n'est pas incompatible ; la navigation sur la Saône en est la preuve. A la hauteur de Jaux, l'Oise est assez large pour les deux activités. Par ailleurs, si le batillage des grands bateaux est de nature différente, ses effets sont similaires à ceux des bateaux actuels. »*

Le canal peut même entraîner une offre de nouveaux produits touristiques. C'est ce qu'a annoncé le bureau d'études : *« Des transporteurs de tourisme ont émis la possibilité d'une croisière entre Amsterdam et Paris. Pour ce faire, des ports d'escale sont nécessaires pour accueillir les croisiéristes. Nous étudions donc des sites d'implantation portuaires ou de zones d'activités industrielles pouvant offrir ces éléments. »* Pour d'autres enfin, le canal peut représenter un outil de valorisation d'image des territoires concernés : *« Le site remarquable de la Haute-Somme est trop méconnu. Les deux grands thèmes du souvenir (lieux de combats) et de la richesse naturelle (pêche, randonnée) de notre région doivent être mieux exploités. Le canal peut être l'opportunité de faire la promotion de ces atouts, en accueillant des visiteurs tout en préservant notre territoire »*, a remarqué Bernard Lenglet, président du syndicat mixte du bassin de la Haute-Somme.

L'emploi et l'avenir de la batellerie nationale

S'il n'est pas encore possible aujourd'hui de préciser le chiffre des emplois indirectement générés par la réalisation du canal, François Bordry, président de VNF, a toutefois indiqué que *« la construction du canal permettra la création de 8 000 emplois qui seront pérennisés grâce au dynamisme induit par une nouvelle infrastructure »*. Et les emplois de la batellerie ? Michel Dourlent, le président de la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), présent à Compiègne, évoquait la question de son adaptation : *« La profession des bateliers suit avec un grand intérêt le projet SNE depuis de nombreuses années. Cependant la majorité des bateliers n'est pas prête à investir dans une flotte à grand gabarit car la concurrence étrangère est déjà forte. Quel est l'avenir de la flotte Freycinet ? Quelles aides de l'Etat permettront de sauvegarder le transport fluvial artisanal ? »* François Bordry a répondu par l'exemple : *« L'essentiel de la flotte qui navigue aujourd'hui sur le Rhin est de type artisanal : une invasion des voies navigables françaises par les grands armateurs n'est donc pas à craindre. Au contraire, la batellerie française connaîtra une forte croissance, et il faudra donc combler un déficit d'emplois. »*

Et former le métier aux nouvelles évolutions : *« Des chargeurs sont prêts à investir pour aider la batellerie à se moderniser »*, ajoutait Jean Gadenne, directeur du développement de Voies navigables de France, à Paris.

En cinq réunions publiques, la majorité des aspects du projet a été exposée, argumentée, débattue, dans une volonté partagée de poursuivre le dialogue de manière constructive. Certaines questions sont restées sans réponses ; la consultation qui s'ouvre permettra de répondre à bon nombre d'entre elles. Car c'est bien par étapes, en prenant compte des avis de chacun, que la définition du projet se précise. *« Je me réjouis que les réunions publiques aient été si enrichissantes. J'espère que VNF vous a convaincu de sa volonté d'agir dans la transparence et le dialogue. Nous souhaitons en effet porter les résultats de nos études à la connaissance de tous, ce que la consultation permettra. Après 50 ans d'absence de construction de canal en France, je remercie tous les participants pour leur soutien et leur enthousiasme »*, déclarait François Bordry, pour clore cette série de réunions publiques. □

VNF/GS Groupe

> ***« Les bateliers suivent le projet avec un grand intérêt. Mais quelles aides de l'Etat permettront de sauvegarder le transport fluvial artisanal ? »***
> *Michel Dourlent, CNBA*