

A la rencontre des acteurs socio-économiques

Bruxelles, Paris, Duisbourg, Rotterdam... La mission Seine-Nord Europe a, depuis quelques mois, entamé un cycle d'information et d'échanges auprès des acteurs socio-économiques des différentes régions européennes concernées par le projet de canal à grand gabarit. Objectif : leur présenter en détail les caractéristiques du projet et mieux répondre à leurs questions.

Inscrit dans la démarche d'ouverture et d'information souhaitée par VNF, ce cycle de réunions a commencé à Bruxelles. Le 28 septembre 2005, en partenariat avec Flanders Investment and Trade et le Consulat général de Belgique à Lille, une première prise de contact très fructueuse avec les principaux acteurs économiques belges ainsi que les ports d'Anvers, Bruxelles et Gand, a été mise en place.

Date marquante, le 24 novembre se tenait à Paris une rencontre rassemblant plus de 250 responsables publics et décideurs des secteurs du transport, de l'aménagement des territoires et de la construction, intitulée « Seine-Nord Europe : des opportunités économiques pour un partenariat innovant ». Organisée en partenariat avec la CCIP et le CRCI Paris - Ile-de-France, cette réunion a été l'occasion de présenter le projet mais également de signer l'acte fondateur du Comité Seine-Escaut, organe de liaison et de coordination multilatérale réunissant les représentants des ministres français, néerlandais, flamand et wallon.

Après une réunion à Tournai, le 2 décembre, la fin de l'année a été marquée par deux réunions en Allemagne et aux Pays-Bas :
 • le 12 décembre à Duisbourg, où VNF, avec le soutien et la participation de la Chambre de commerce (IHK), est allé à la rencontre de nombreux représentants de l'industrie rhénane.
 • le 15 décembre à Rotterdam, marquée par des contacts approfondis avec les principaux acteurs institutionnels et économiques néerlandais.



Réunion à Duisbourg, le 12 décembre 2005.

Le début de l'année 2006 a été tout aussi riche en rencontres : le 1^{er} février, à Amiens, la première réunion de travail du Comité Seine-Escaut a permis de définir une position commune sur la question du financement communautaire des réseaux trans-européens de transport. Enfin, les 14 et 15 février dernier, VNF a pris part au Sommet sur la Navigation fluviale organisé à Vienne par la présidence autrichienne de l'Union européenne. À cette occasion, le Président Bordry, les différents participants ainsi que les représentants des institutions communautaires et des États membres ont rappelé unanimement l'importance d'un réseau d'infrastructures fluviales moderne et compétitif en Europe, et l'urgence de soutenir financièrement la réalisation des projets fluviaux prioritaires. ■



Sommet de Vienne, les 14 et 15 février 2006.

Des acteurs qui se mobilisent pour organiser des rencontres sur SNE

Déplacement en Belgique de l'association « Seine-Nord Europe » (14/11/05)

À l'initiative de l'association « Seine-Nord Europe », une délégation de responsables français, emmenée par Philippe Marini, sénateur-maire de Compiègne et président de l'association, s'est rendue en Belgique sur deux sites clés de la liaison Seine-Escaut : Tournai et Courtrai. Cette délégation a participé dans ces deux villes à une réunion de travail rassemblant des responsables politiques et économiques belges.



Colloque Seine-Nord Europe organisé par le Port autonome du Centre-Ouest (02/12/05)

Le Port autonome du Centre-Ouest (Wallonie) a organisé, le 2 décembre 2005, un colloque sur les enjeux du projet Seine-Nord Europe, où ont été évoquées, par différents intervenants belges et français, les opportunités liées au projet ainsi que les attentes des professionnels.



Ministère Wallon de l'Équip. & des Transp.

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



ActuSNE

Mars 2006 • Lettre d'info n°4

édito

L'économie partenariale de la voie d'eau

La phase d'avant-projet du canal Seine-Nord Europe se poursuit avec le dossier socio-économique. Ce dossier est soumis à la consultation de tous les acteurs concernés comme le dossier technique qui a déjà fait l'objet d'une consultation entre octobre 2005 et janvier 2006. Celle-ci a permis de recueillir plus de 250 avis provenant des services de l'Etat, des élus, des acteurs socio-économiques et des associations, et de préciser le périmètre du projet et le coût de l'ouvrage en y incluant les plates-formes multimodales. Par ailleurs, conformément à la commande ministérielle du 21 novembre 2005, VNF évalue la réalisation d'un contrat de partenariat public-privé incluant « le développement d'activités annexes susceptibles de contribuer à l'augmentation du trafic, à l'implantation durable d'entreprises et à la création d'emplois sur les territoires desservis, apportant ainsi un complément de financement du projet ». La prochaine étape sera la remise du dossier d'avant-projet, au printemps 2006, au Ministre chargé des Transports afin de lancer à l'automne 2006 l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique prévue avant la fin de l'année 2007.

François Bordry, président de Voies navigables de France

sommaire

- 1 Un transport moderne dans une économie ouverte
- 2 Les projections de trafic sur le canal Seine-Nord Europe en 2020 et 2050
- 4 Un choix de développement des territoires
- 5 Coût, rentabilité et financement
- 6 Les enseignements de la 1^{re} phase de consultation
- 8 À la rencontre des acteurs socio-économiques

CANAL SEINE-NORD EUROPE

Logistique et développement territorial au cœur de la consultation économique



Un transport moderne dans une économie ouverte

L'évolution de l'économie est caractérisée par une concentration des lieux de production, de transformation, d'échange et de consommation. Cette évolution s'appuie sur les modes de transport qui permettent la massification des marchandises et sur les portes d'entrée et de sortie européennes : les ports maritimes. Durant les quinze dernières années, leur croissance annuelle moyenne est d'environ 2 % et de plus de 7 % pour les marchandises conteneurisées. Pour la même période, la part de marché des conteneurs est passée de 15 % à 30 %. La qualité des dessertes terrestres des ports maritimes est un facteur de compétitivité majeur notamment par les modes fluviaux et ferroviaires qui prolongent la massification au sein de leur hinterland. La voie d'eau et le rail représentent respectivement 7,5 % et 16 % du transport terrestre de marchandises en Europe, mais la voie d'eau joue un rôle beaucoup plus important dans les grands ports maritimes de la rangée nord (du Havre à Hambourg) : plus de 50 % de part modale à Anvers et à Rotterdam. Par ailleurs, la part des conteneurs dans le trafic de l'ensemble des ports de la rangée est partout en croissance, dépassant 50 % en Allemagne. En France, le potentiel de Port 2000 va permettre au Havre, dont le trafic de

conteneurs est aujourd'hui de 25%, de développer ce marché. Les coûts externes du transport en Europe (accident, pollution, effet de serre, congestion, bruit...) représentent 8% du Produit intérieur brut (PIB) européen. Le degré de saturation des axes de transport terrestres en Europe du Nord et de l'Ouest a conduit le Parlement et le Conseil européen à retenir, en avril 2004, trente projets prioritaires du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T). Les ports de la rangée nord (France, Belgique, Pays-Bas et Allemagne) concourent pour 55 % des échanges de l'Europe avec le reste du monde et pour plus de 60% pour les conteneurs. Ces pays représentent 95 % du trafic fluvial européen et, avec l'Autriche et la Hongrie, sont les pays porteurs des 2 grands projets fluviaux européens (Seine-Escaut et Rhin-Main-Danube), qui visent à la continuité physique du réseau européen à grand gabarit du Havre à la mer Noire. La voie d'eau répond également à d'autres enjeux : développement d'activités logistiques et industrielles autour de grandes plates-formes multimodales, valorisation touristique des territoires traversés, transfert pour alimentation en eau, régulation des crues. Le caractère multifonctionnel de la voie d'eau en fait l'infrastructure du développement durable. ■

Les projections de trafic sur le canal Seine-Nord Europe en 2020 et 2050

La croissance des échanges mondiaux et internationaux offre des perspectives d'évolution du trafic. Le canal Seine-Nord Europe, grâce à l'économie du grand gabarit, multiplie par 4 le trafic fluvial sur l'axe nord-sud et permet au niveau européen de transférer plus de 5 milliards de tonnes-kilomètres depuis la route vers la voie d'eau. En réduisant la congestion croissante de l'espace nord européen, les projets transeuropéens sont des éléments structurants pour accentuer le potentiel de croissance de l'Union européenne et achever le marché unique.

En 2020, avec le canal Seine-Nord Europe, ce sont près de **17 millions de tonnes** de marchandises qui emprunteront la voie d'eau sur l'axe nord-sud. C'est 4 fois plus qu'en 2000 et 3 fois plus que ce qui peut être attendu en 2020 sur le réseau des canaux actuels.

Trafic fluvial sur l'axe nord-sud

	2000	2020 Référence (sans SNE)	2020 Projet (avec SNE)
Marchandises hors conteneurs (en Mt)	4,2	5,3	15
Conteneurs (en EVP - pleins et vides)	0	0	254 000
Total (en Mt)	4,2	5,3	16,7

Une croissance du fluvial prise majoritairement à la route

Le canal Seine-Nord Europe accroît le trafic fluvial annuel de 11,4 MT. Cette croissance est due pour 5,8 MT de marchandises hors conteneurs et

118 000 conteneurs au trafic détourné de la route, soit près de 300 000 camions évités par an. Le trafic provenant du mode ferroviaire s'établit à 3,2 MT, soit uniquement 10 % du trafic ferroviaire total sur le corridor qui néanmoins progresse de 64 % par rapport à 2000.

Le trafic induit (lié à cette nouvelle offre logistique) représente 1,7 MT. Le complément de trafic correspond aux marchandises empruntant déjà la voie d'eau.

Un trafic sur Seine-Nord Europe généré à 30 % par l'économie des territoires grâce aux plates-formes portuaires multimodales

Le graphique ci-dessous présente les flux de transit nord-sud (7,2 MT), de transit sud-nord (3,9 MT) et les flux locaux (3,3 MT pour le chargement, et 2,2 MT pour le déchargement), ainsi que les prévisions par type de marchandises en 2020.

Ces prévisions de trafics confirment les opportunités dégagées par les études de marché pour des filières telles que les marchandises conte-

neurisées, les granulats, les produits agricoles et les produits pétroliers.

Les produits agricoles

Le canal Seine-Nord Europe modifiera considérablement la logistique des céréales, des oléoprotéagineux et des co-produits agricoles. Ce sont ainsi près de 5 MT de produits de cette filière qui seront transportés sur le canal Seine-Nord Europe en l'an 2020, contre moins de 1,5 MT en 2000 et 1,7 MT en 2020 sans la réalisation de Seine-Nord Europe.

En 2020, la réorganisation de la logistique de la filière autour du canal à grand gabarit permettra le chargement de 2,2 MT par an, à comparer aux 0,5 MT chargés en 2003 sur le canal du Nord.

Les granulats

Les granulats en provenance du nord de la France et de la Belgique et à destination de la Picardie et de l'Île-de-France seront les premiers « clients » du canal à grand gabarit avec 6,2 MT, soit près de 40 % des marchandises transportées sur le canal, hors conteneurs.

Sans le canal Seine-Nord Europe, ce sont 3 MT de plus de granulats sur la route en 2020, soit l'équivalent de 120 000 camions par an, sur la base d'un chargement moyen de 25 tonnes.

Les produits sidérurgiques

Avec 1,5 MT sur le corridor nord-sud, dont 1 MT enregistrés entre Péronne et Nesle sur le canal Seine-Nord Europe, le transport de métaux et de ferrailles est multiplié quasiment par 5 par rapport à la situation de 2000.

Le gain de 4 points de part de marché du fluvial entre 2000 et 2020 se fait au détriment de la route ; le fer restant dominant sur cette filière sur laquelle il est particulièrement bien positionné (51 %, soit une stabilité).

Les produits chimiques et les engrais

Avec 1,2 MT comptabilisées sur le canal Seine-Nord Europe, la filière chimie-engrais connaît une multiplication par près de 5 du volume de trafic alors que les flux de la filière dans son ensemble n'augmentent que de 60 %. À noter que plus du quart des flux ont pour destination les ports du canal pour les approvisionnements des industries chimiques du territoire et des acteurs de la filière agricole.

Les produits pétroliers

Cette filière est l'une de celles qui profitent le plus de l'ouverture d'une liaison fluviale à grand gabarit. Le développement des biocarburants

s'appuie, notamment, sur l'atout logistique que représente le transport fluvial. Ainsi, alors qu'en 2000, le trafic de produits pétroliers par voie fluviale représente 220 000 tonnes, en 2020, le trafic sur le corridor nord-sud représentera 4 fois plus. Ce résultat s'explique par les perspectives d'implantations le long de Seine-Nord Europe d'unités de production de biocarburant, voire d'un dépôt pétrolier.

La logistique des marchandises conteneurisées

L'ouverture d'une liaison fluviale à grand gabarit mettant en connexion les grands ports maritimes de la Manche et de la mer du Nord permet une forte évolution de la logistique des produits manufacturés.

Le canal Seine-Nord Europe permet à la voie d'eau de jouer tout son rôle dans la distribution des produits de consommation, ce que le réseau actuel ne permet pas de faire. En 2020, le trafic fluvial de conteneurs sur l'axe nord-sud sera de 254 000 EVP (dont 68 000 (dé)chargés sur les ports du canal). La part de marché du fluvial sur le corridor atteint 39 %.

Le nouveau système fluvial permet, grâce au développement des zones portuaires et logistiques, d'amener les ports maritimes jusqu'au cœur des bassins de consommation intérieurs, permettant ainsi d'absorber sans générer de nuisances une partie significative de la croissance soutenue que ce marché connaîtra d'ici 2020. La nouvelle offre logistique des plates-formes

permettra l'implantation d'une dizaine de centres de distribution européens.

Les effets de la mise en réseau du bassin fluvial de la Seine

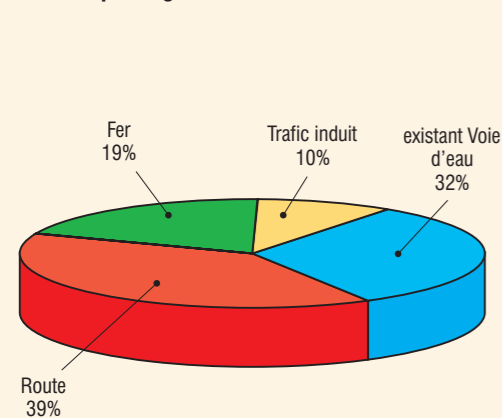
Seine-Nord Europe permet une ouverture du bassin de la Seine sur le réseau européen, qui renforcera la compétitivité du transport fluvial. Cette mise en réseau engendrera, en 2020, un trafic supplémentaire de 3 millions de tonnes sur la Seine. Les trois secteurs qui profitent le plus du désenclavement du bassin de la Seine sont :

- les produits pétroliers (+ 1,1 MT)
- les céréales (+ 0,6 MT)
- les marchandises conteneurisées qui enregistrent une croissance de 18 points par rapport à 2000 et de 6 points par rapport à la situation sans la réalisation de Seine-Nord Europe avec + 86 000 conteneurs et 24 % de part de marché en situation de projet.

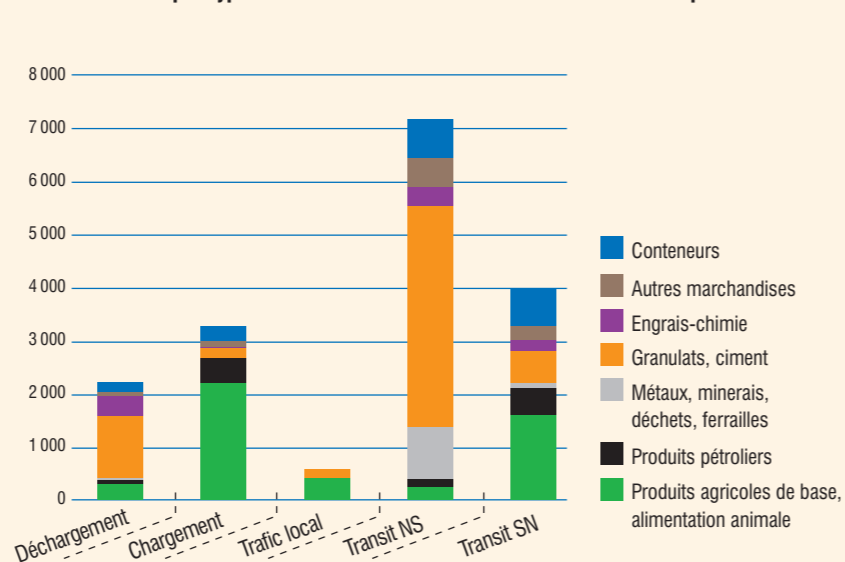
Les évolutions sur le long terme (2050)

Le canal Seine-Nord Europe aura un effet de transfert modal durable : en 2050, le projet permet à la voie d'eau, suivant les hypothèses, de transporter annuellement entre 19,5 et 30,8 millions de tonnes de marchandises, et de consolider ses parts de marché, notamment sur le trafic de conteneurs. Sur le corridor nord-sud, entre 7,4 et 15,4 millions de tonnes de marchandises par an sont retirées de la route, suivant les scénarios, soit l'équivalent de 300 000 à 600 000 camions. ■

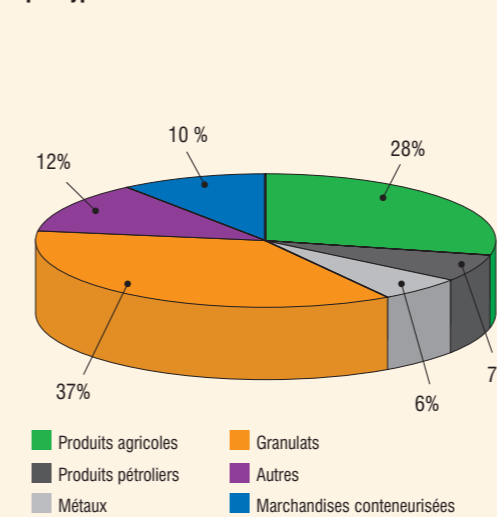
Répartition du trafic sur la voie d'eau en 2020 par origine des flux



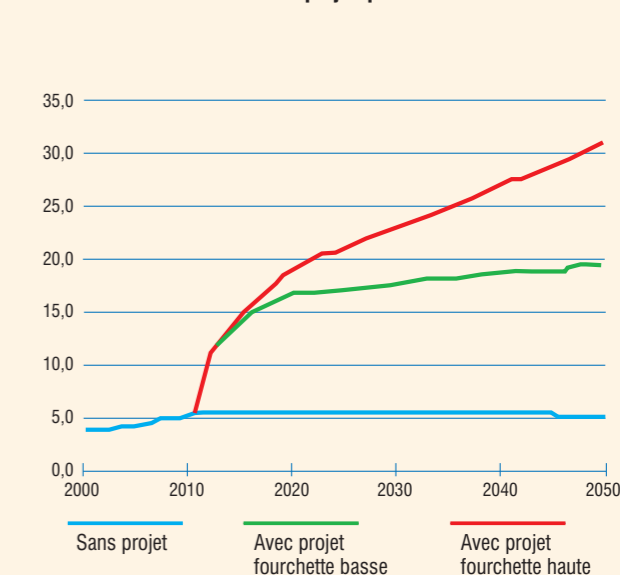
Trafic fluvial par type de marchandises sur le canal Seine-Nord Europe en 2020



Répartition des trafics en volumes par type de marchandises



Trafic fluvial selon les scénarios haut et bas du projet sur le canal Seine-Nord Europe jusqu'en 2050



Un choix de développement des territoires

Le potentiel de développement économique qu'offre une voie d'eau à grand gabarit fait de Seine-Nord Europe (SNE) un projet de transport structurant pour l'attractivité des territoires et de leurs entreprises. La proximité du canal et de ses services permet une ouverture vers les ports maritimes et les liaisons fluviales intra-européennes avec une compétitivité exceptionnelle.



bassins de consommation. Avec 11 millions d'habitants, l'Ile-de-France est, en effet, un très important bassin d'activités, de services et de consommation. Le trafic de marchandises progresse de 5 % par an depuis 2000. Les enjeux du projet SNE pour l'Ile-de-France sont à la fois de poursuivre le développement économique de la région en l'insérant dans un

Picardie et Nord-Pas-de-Calais

Le canal SNE s'inscrit dans des territoires de forte production agricole et industrielle. En offrant une solution logistique économique fiable, SNE accroît la compétitivité des entreprises qui pourront s'appuyer sur les nouveaux services offerts sur les ports intérieurs mis en réseau avec l'ensemble des ports maritimes. Sur le nouveau canal, il est prévu la création de 4 zones d'activités portuaires et logistiques : Cambrai-Marquion, Péronne-Haute Picardie, Nesle et Noyon, mais également des terminaux dans la vallée de l'Oise ainsi que 6 ports céréaliers. Efficacement raccordées à la route et au fer, les zones portuaires constitueront des pôles stratégiques d'activités et de services, au bénéfice du développement régional et de l'intermodalité. Les perspectives de croissance du fluvial d'ici 2020 conduisent à une réduction du trafic routier de 610 millions de t-km en Picardie et 500 millions de t-km dans le Nord-Pas de Calais. En mettant en réseau ces deux régions avec l'ensemble du Grand Bassin parisien et l'Europe du nord, Seine-Nord Europe accroît leur position stratégique pour les opérations logistiques et prolonge le rayonnement du port de Dunkerque.

Ile-de-France

Le projet du canal SNE va désenclaver le bassin fluvial de la Seine et, surtout, valoriser une solution alternative au trafic routier surchargé pour l'approvisionnement des industries et des

espace plus large, le Grand Bassin parisien, tout en intégrant des problématiques environnementales fortes. Avec Seine-Nord Europe, en 2020, ce sont 812 millions de t-km supplémentaires effectués sur les voies d'eau de la région pour les marchandises hors conteneurs. Dans le même temps, le trafic conteneurs sur la Seine progressera de 100 000 EVP en Seine-aval et de 50 000 à l'amont de Paris.

Ces perspectives induisent une réflexion sur le développement de l'organisation portuaire régionale sur laquelle le Port autonome de Paris a déjà formulé ses propositions. Les filières du transport de granulats pour les domaines de la construction et des travaux publics, du transport des déchets, des produits métallurgiques, secteur encore très important dans la région, et les activités logistiques seront appelées à privilégier de plus en plus les logistiques fluviales.

Haute-Normandie

La Haute-Normandie est la façade maritime du Bassin parisien. La filière transport-logistique génère 41 500 emplois directs. Ce contexte a motivé la création, en juillet 2005, du pôle de compétitivité « Logistique Seine-Normandie ». Ce pôle vise à positionner la région comme la plate-forme multimodale d'échanges internationaux à l'ouest de l'Europe. Port 2000, son écluse de connexion avec la Seine et son prolongement, le canal Seine-Nord Europe formeront un maillage fluvial complet permettant au premier complexe maritime de la rangée nord-européenne (Le Havre-Rouen) d'asseoir son

développement sur une infrastructure de grande capacité, performante et sûre, qui élargira son hinterland vers le Grand Bassin parisien, le nord et l'est de l'Europe. La structuration de l'hinterland confortera la Haute-Normandie comme pôle majeur de la logistique en Europe, rejoignant en cela les objectifs du pôle de compétitivité « Logistique Seine-Normandie ». Les études évaluent cet « effet réseau » par une croissance des trafics fluviaux de 20 % en 2020. La part de marché fluvial au Havre et à Rouen est amenée à progresser d'environ 4 points.

Champagne-Ardenne et nord Bourgogne

Le rayonnement de SNE profitera également à la Champagne-Ardenne et au nord de la Bourgogne qui seront mis en réseau avec le grand gabarit fluvial, au bénéfice notamment de la filière céréalière et en confortant les projets portuaires de Reims, Nogent-sur-Seine et Sens.

Les effets sur l'emploi et l'enjeu de formation professionnelle

Le canal SNE générera des emplois directs et indirects sur les territoires desservis, pendant toute la durée de construction, comme durant les décennies de son exploitation. En phase chantier, ce sont près de 10 000 emplois annuels créés pendant les 5 années prévues de travaux. L'ensemble des zones portuaires et logistiques des régions reliées sera aussi créateur d'emplois. Les estimations indiquent entre 10 000 et 15 000 emplois dix ans après son ouverture et jusqu'à 45 000 emplois à terme. Pour la phase des travaux et afin d'optimiser les retombées sur l'emploi et l'économie locale, une réflexion sur la formation professionnelle en direction de la main-d'œuvre locale doit être engagée.

Coût, rentabilité et financement

L'évaluation socio-économique du projet fait un bilan entre ses coûts et ses bénéfices pour estimer sa rentabilité. Effectuée dans le cadre de la loi d'orientation sur le transport intérieur, du 30 décembre 1982, elle constitue un élément fondamental pour juger de l'intérêt des investissements engagés par rapport aux bénéfices attendus.

Des avantages qui dépassent la seule fonction transport : environnement, alimentation en eau, tourisme

Dans une perspective de développement durable, le projet de canal Seine-Nord Europe participe à la réduction des nuisances habituellement liées aux activités de transport, qui représentent aujourd'hui un coût égal à 8 % du PIB européen. Faiblement consommateur d'énergie, le transport fluvial est également très sûr (pas d'accidents), très peu polluant, génère moins de nuisances sonores et visuelles que les autres modes et aucune congestion.

Ainsi, on estime, suivant les hypothèses de calcul, que le report de 1 000 tonnes-kilomètres de la route vers la voie d'eau se traduit pas une économie de coûts externes de 20 à 65 euros. Étant données les perspectives de report modal attribuées au projet, Seine-Nord Europe peut permettre une économie annuelle sur les coûts externes s'élevant jusqu'à 200 millions d'euros. Ces avantages sont répartis au sein de 4 pays : France, Pays-Bas, Belgique et Allemagne, les deux tiers ayant leur origine sur le territoire national. De plus, le canal Seine-Nord Europe présente des

Répartition totale des avantages par pays

Millions €		2020	2050
Total		300	525
France	65 %	196	352
Pays-Bas	18 %	54	85
Belgique	13 %	37	65
Allemagne	4 %	13	23

avantages hydrauliques pour les régions concernées : il peut contribuer à la gestion des crues de l'Oise et de la Somme et peut fournir de l'eau, par transfert depuis le bassin de l'Oise, aux populations de la métropole lilloise.

Enfin, le canal a également un effet sur le développement du tourisme (croisières fluviales, navigation de plaisance et tourisme vert aux abords de la voie d'eau).

Un coût d'investissement estimé entre 3,17 et 3,72 milliards d'euros

Deux montants sont aujourd'hui évalués, suivant que le canal comprendra des écluses simples ou des écluses doubles. La définition du coût définitif du projet suppose la poursuite des analyses sur les perspectives de trafic sur la liaison : on estime, en effet, qu'au-delà du niveau de trafic prévu pour 2020, un deuxième sas dans les écluses, permettant l'éclusement simultané de plusieurs bateaux, peut être nécessaire pour éviter des temps d'attente trop longs, qui nuiraient à la performance de la liaison.

Une rentabilité

Le bilan socio-économique, effectué pour trois années horizon (2012, 2020, 2050), compare pour chacune de ces échéances une situation où le projet ne serait pas réalisé et une situation où le canal serait en service. Étant donnés les coûts et les avantages décrits précédemment, les résultats du bilan socio-économique prévoient une valeur actuelle nette comprise entre 2,32 et 4,54 milliards d'euros et un taux de rentabilité économique et social s'inscrivant dans une fourchette allant de 6,4 % à 8,7 %.

Les avantages d'un financement en contrat de partenariat public-privé (PPP)

Le contrat de partenariat public-privé est une forme nouvelle de contrat public. Il associe une personne publique et un partenaire privé, et comprend la conception, le financement, la réalisation et l'exploitation d'une grande infrastructure de service public. VNF propose de réaliser le projet du canal Seine-Nord Europe grâce au Partenariat Public Privé, qui présente le schéma le mieux adapté au financement et à l'exploitation d'une telle infrastructure. VNF représente la personne publique et est porteur, à ce titre, des financements européens, nationaux et régionaux. L'urgence ou la complexité sont les deux conditions d'éligibilité au contrat de partenariat. Le projet du canal Seine-Nord Europe est de fait un projet complexe : d'une ampleur considérable, tant du point de vue de son périmètre que de ses caractéristiques de long terme, avec des objectifs de performances de haut niveau, il s'agit d'un investissement jamais réalisé en France. Au-delà de la seule création d'une infrastructure, l'objectif est donc de consolider, par le contrat de partenariat public-privé, les perspectives de développement des plates-formes portuaires et industrielles préconisées par le projet, et d'assurer à long terme la pérennité des emplois associés aux nouvelles activités liées au canal. La conduite du projet dans le cadre d'un tel contrat apporte une accélération et une sécurisation de la réalisation dans le respect des coûts et des délais estimés à trois ans, permettant ainsi de bénéficier plus tôt des avantages générés par le canal. C'est l'État, par le ministère de l'Économie et des Finances, qui valide l'opportunité du recours au contrat de partenariat sur la base d'un dossier d'évaluation : les candidats partenaires s'engagent dans une phase de dialogue compétitif et précisent leurs offres par un avant-projet détaillé.

Coûts d'investissement

DESIGNATIONS	Écluses simples	Écluses doubles
	Prix total en millions d'€ ^{HT}	Prix total en millions d'€ ^{HT}
Acquisition des terrains, dégagement des emprises, frais de remembrement	63,2	63,2
Terrassements	971,1	971,1
Ouvrages de franchissement	475,8	475,8
Écluses et ouvrages hydrauliques	721	1 182,9
Mesures compensatoires pour l'environnement	87,7	87,7
Plates-formes portuaires	187,5	187,5
Sous-total : Coût d'investissement travaux HT	2 506,4	2 968,3
Sommes à valoir et Provisions (PAI)	343,4	369,2
Coût de maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage	323,4	384,6
Total coût d'investissement HT	3 173,2	3 722,1

Les enseignements de la première phase de consultation

Consultés de novembre à décembre 2005, sur la base de quatre dossiers thématiques présentant les enjeux du projet de canal Seine-Nord Europe et les choix de Voies navigables de France relatifs au tracé de référence et aux caractéristiques de l'ouvrage, les services de l'Etat, les élus et les responsables socio-économiques et associatifs concernés ont été nombreux à formuler leurs observations. Après analyse de ces retours, Voies navigables de France dresse aujourd'hui le bilan de cette première phase de consultation qui lui permet de finaliser le volet technique de l'avant projet.

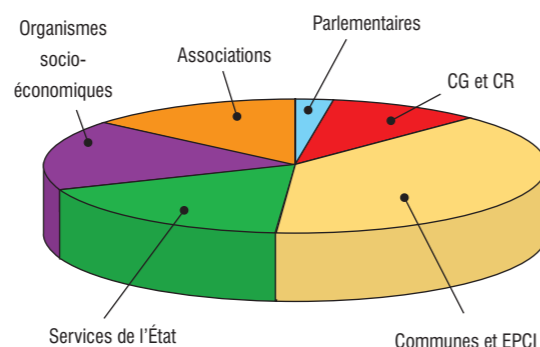


Le dossier de consultation adressé fin octobre et composé de trois dossiers – « Technique », « Environnement » et « Description par bief » – complétés par un dossier de synthèse offrant une vision plus globale du projet, a permis d'une part, de renseigner et d'informer en détail les acteurs concernés par le canal Seine-Nord Europe sur les aspects techniques du projet et, d'autre part, de présenter le tracé de référence secteur par secteur.

Les réponses et les avis récoltés se sont naturellement répartis selon les thèmes des dossiers et selon les catégories d'acteurs consultés. De manière générale, les communes ont montré un vif intérêt pour les questions relatives au tracé et aux ouvrages. Sur 61 communes concernées par le passage du canal, 12 communes ont notamment fait des demandes de modification de tracé (soit un peu moins de 20 %). De plus, les organismes de développement économique et de

Bilan quantitatif des retours de la première phase de consultation

Plus de 250 réponses sont parvenues à Monsieur le Préfet de la Région Picardie, Préfet coordonnateur. Près de 50 % des réponses proviennent de Picardie et 25 % du Nord-Pas de Calais, proportion reflétant les enjeux pour les territoires qui accueilleront le canal. Plus de 20 % des avis formulés l'ont été par les acteurs franciliens qui ont souhaité exprimer leurs attentes sur le projet dès cette première phase de consultation. Les autres avis émanent de Haute-Normandie ou de Champagne-Ardenne.



coopération intercommunale ont tous confirmé leur attente et leur souhait de voir se réaliser des équipements d'interface entre le canal et le territoire, de manière à optimiser l'impact du canal sur le développement économique, l'emploi et l'intermodalité. Les observations portant sur les ouvrages ont conduit à adapter l'emplacement de l'écluse de Campagne (60) qui sera rapprochée du bois du Quesnoy. Plus généralement, les remarques portent sur l'intégration architecturale des ouvrages, sur la valorisation touristique des sites et sur la localisation précise des plateformes. Sur ce thème, le dossier économique, objet de la deuxième phase de consultation qui s'engage, présente, suite aux études complémentaires réalisées cet automne et aux enseignements tirés de la consultation, des configurations d'implantations optimisées pour les différentes installations portuaires.

Des enjeux agricoles réaffirmés

La profession agricole s'est exprimée fortement lors de la consultation. Des propositions, visant notamment à optimiser la localisation des zones de dépôts ont été formulées. Cette participation des chambres d'agriculture et des syndicats professionnels est constructive et marquée par un souhait d'anticipation. Un accompagnement de ces démarches sur le long terme (concertation étroite sur les choix des sites et la destination finale des dépôts, le rétablissement des zones irriguées, drainées et d'épandages, l'anticipation des réserves foncières...) est très attendu. D'ores et déjà, les aspects agricoles sont traités

directement avec les représentants de la profession dans le cadre d'une instance de coordination. Le dispositif des réserves foncières entre en application dans l'ensemble des départements concernés par le projet. Les études de pré-aménagement foncier, permettant aux instances départementales et intercommunales d'évaluer le périmètre perturbé, seront réalisées en liaison avec les Conseils généraux. La localisation des zones de dépôt sera précisée en fonction des enseignements des études agricoles prochainement disponibles. Enfin, VNF retient la suggestion consistant à prévoir, dans les remblais, des réservations pour le rétablissement des réseaux de drainage et d'irrigation et a saisi le ministère de l'agriculture sur la gestion des droits à prestations uniques.

Les études environnementales sont progressivement affinées de manière à pouvoir produire l'étude d'impact du projet. A titre d'illustration, des inventaires complémentaires seront réalisés au printemps 2006, notamment en ce qui concerne les invertébrés. L'ensemble de ces compléments ainsi que le détail des aménagements environnementaux (annexes hydrauliques, berges lagunées notamment) et plus généralement les mesures compensatoires ou réductrices d'impact, seront retranscrites dans le dossier d'avant projet.

Les choix du maître d'ouvrage

A l'issue du bilan de la consultation, la principale modification du tracé de référence retenue par le comité de pilotage du projet concerne le décalage du tracé entre Ytres et Hermies de manière à jumeler le canal et l'autoroute A2. Il a été, en outre, décidé que les principales demandes d'adaptation locale seraient intégrées dans le périmètre de la bande des 500 mètres mise à l'enquête publique.

D'autres remarques sont également prises en compte pour la finalisation de l'avant projet, telles que les aspects spécifiques liés à la sécurité de ce type d'ouvrage, à la localisation des zones de dépôt, à l'évaluation des impacts des grands remblais sur les écoulements souterrains et superficiels, et à la prise en compte des simulations acoustiques et le cas échéant des mesures d'atténuation du bruit.

Le dossier économique de consultation vient compléter et finaliser cette phase de consultation. Il permettra à chacun de préciser sa position sur le projet ; une quarantaine d'organismes ayant déjà abordé lors de la première phase de consultation les enjeux économiques du projet en affichant leur soutien au projet en tant que, « vecteur de rééquilibrage modal et de développement économique ».

Les principales demandes d'ajustement du tracé de référence

