

Décembre 2008 • Lettre d'info n°5

édito

Projet phare du Grenelle de l'Environnement, le canal Seine-Nord Europe a franchi au second semestre 2008 les dernières étapes préalables à son lancement opérationnel : déclaration d'utilité publique, inscription dans le projet de loi de programme Grenelle de l'Environnement, inscription dans le projet de loi de finances 2009, confirmation du financement européen. Le lancement de l'avis d'appel public à la concurrence du contrat de partenariat, qui donnera le coup d'envoi officiel du projet, est ainsi attendu pour les premières semaines de 2009. Projet global de développement des territoires tout autant que de transport, le canal Seine-Nord Europe fait l'objet d'une concertation très forte avec les collectivités territoriales dont il fédère les énergies, et qui se mobilisent pour optimiser les retombées positives, notamment celles des plates-formes multimodales.

sommaire

- 1 Grenelle de l'Environnement
- 2 Un projet préparé avec les territoires
- 3 Les plates-formes multimodales au service de la logistique
- 4
- 5 Le cofinancement
- 6 Le projet déclaré d'utilité publique

Seine-Nord Europe, « projet emblématique » du projet de loi Grenelle

Le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement a été adopté en première lecture à l'Assemblée nationale, le mardi 21 octobre 2008, à la quasi-unanimité des députés, par 526 voix contre 4. Inscrits au cœur de ce projet de loi, la réalisation du canal Seine-Nord Europe et le soutien au transport fluvial ont fait l'objet de nombreux soutiens lors des débats à l'Assemblée nationale. En voici quelques extraits...

Lors de son intervention à l'Assemblée nationale le 9 octobre 2008, Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'Écologie, n'a pas hésité à affirmer que le « projet emblématique de cette politique est le projet de canal Seine-Nord Europe », précisant ensuite que le « lancement d'appel public à concurrence permettant la désignation d'un partenaire privé pour la réalisation de ce projet d'envergure est imminent ».

Le 15 octobre 2008, Philippe Duron, député du Calvados, coprésident de TDIE, a insisté sur la nécessité de remettre à niveau une partie du réseau fluvial magistral, « c'est pourquoi nous proposons par amendement que l'État transfère le domaine fluvial maritime à VNF qui, en le valorisant, sera à même de mener à bien cette modernisation des canaux » (amendement adopté sur les études d'opportunité de ce transfert). Pour Daniel Paul, député de la Seine-Maritime, « en mettant en œuvre le projet de canal Seine-Nord, la France et l'Europe, ainsi que toutes les collectivités locales concernées, montrent qu'il est possible et même nécessaire de relancer la mise au grand gabarit de certaines liaisons et de les compléter ». Laurent Henart, député de Meurthe-et-Moselle, à l'image d'autres députés, a souligné la nécessité de poursuivre le maillage fluvial du pays, après Seine-Nord Europe, et a proposé de réintroduire le principe d'un débat public sur la liaison fluviale Moselle-Saône (amendement adopté), une demande soutenue par le rapporteur, Christian Jacob. Dominique Bussereau, secré-



taire d'État chargé des Transports, a évoqué un « investissement majeur : le projet Seine-Escaut » et l'étude d'autres projets avant de déclarer qu'« en France, le fluvial peut acquérir d'importantes parts de marché ».

La desserte fluviale des ports maritimes a également constitué une thématique d'intervention forte le 15 octobre 2008. Certains députés, comme Françoise Branget, ont ainsi rappelé les inégalités de traitement dont fait l'objet la manutention du fret fluvial par rapport aux autres modes de transport. ■



Séminaire tourisme, à Péronne, le 5 septembre 2008

Préparé avec les territoires, **Seine-Nord Europe,** fédère les énergies

« *Un projet coconstruit avec les territoires* », disait Michel Sappin, l'ancien préfet coordonnateur du projet, à propos du canal Seine-Nord Europe, à la suite des phases de concertation et de consultation (2005 à 2007). Fin 2008, la formule est toujours et même plus que jamais d'actualité dans la phase de réalisation qui démarre.

La concertation et l'implication des collectivités se poursuivent et s'amplifient : avec les collectivités qui participent au financement, au sein du comité territorial, mais aussi avec l'ensemble des collectivités concernées, par le biais du comité consultatif et des travaux de l'association Seine-Nord Europe.

Dans le droit fil de cette concertation permanente, Henri-Michel Comet, actuel préfet de Picardie et préfet coordonnateur du projet, a en effet confié à l'association Seine-Nord Europe une mission visant à faciliter l'expression collective des territoires, afin de faire remonter leurs attentes et leurs propositions dans le cadre notamment des opérations d'accompagnement territorial de l'ouvrage. Cette mission s'est traduite par l'organisation de séminaires d'information et d'échanges sur les thématiques « tourisme » et « plates-formes multimodales ». Le

21 novembre dernier, plus de cent personnes étaient ainsi présentes à Cambrai, autour du sous-préfet, pour faire émerger les lignes d'actions à mettre en œuvre au niveau local, avec comme objectif de maximiser les retombées positives du canal et des plates-formes, notamment en termes d'emploi.

Le résultat des travaux conduits par l'association sera concrétisé dans un « Livre blanc » des acteurs territoriaux, où seront consignées leurs attentes et suggestions, dans le but d'abonder le futur programme fonctionnel du contrat de partenariat public privé (équivalent du cahier des charges).

Pour renforcer cette volonté d'un aménagement concerté des territoires autour du canal Seine-Nord Europe, les régions ont par ailleurs été invitées à coprésider le comité territorial aux côtés du Préfet coordonnateur. C'est Daniel Percheron, président du conseil

régional du Nord-Pas de Calais, qui a accepté cette coprésidence au nom des régions Picardie, Haute-Normandie et Île-de-France). La première réunion du comité territorial, dans cette nouvelle configuration, s'est tenue le 13 novembre dernier à Amiens, en présence de représentants des conseils régionaux et départementaux, ainsi que de l'association Seine-Nord Europe.

Une telle écoute et une telle collaboration avec les collectivités locales, à toutes les étapes du projet, participent à son appropriation par les acteurs locaux, à son acceptabilité et surtout à son adaptation aux caractéristiques du territoire. C'est cette concertation permanente avec les collectivités qui a notamment permis de définir le mode de réalisation des plates-formes du canal pour qu'elles maîtrisent au mieux le développement économique de leur territoire (cf ci-contre). ■

Le comité consultatif

Le comité consultatif se réunit généralement une à deux fois par an, pour informer sur les avancées du projet et les étapes à venir. Il rassemble, sous la présidence du préfet coordonnateur, sur un large périmètre, plus de 1 000 acteurs du projet : élus, institutionnels (CCI, Chambres d'agriculture, services de l'État, représentants de la Commission européenne et des partenaires européens de la liaison Seine-Escaut...), représentants du monde associatif...

Le comité territorial

Coprésidé par le Préfet coordonnateur et le président du conseil régional du Nord-Pas de Calais, le comité territorial réunit les 16 collectivités (départements et régions), les services de l'État (DRE, DRAC, ministère), VNF et l'association Seine-Nord Europe.

L'association Seine-Nord Europe

Présidée par Philippe Marini, sénateur-maire de Compiègne, l'association est ouverte à l'ensemble des collectivités, institutions et associations intéressées par le projet.

La coopération et la concertation au cœur du développement des PFM

La conception et la construction des murs de quai ainsi que la réalisation des terrassements des 4 plates formes multimodales (PFM) adossées au canal sont intégrées dans le contrat de partenariat public-privé et sont donc à la charge du groupement qui réalisera, exploitera et assurera l'entretien et la régénération du canal.

En revanche, la conception et la réalisation des aménagements de viabilisation des terrains, leur commercialisation ainsi que l'exploitation portuaire de ces PFM seront conduites dans un cadre juridique spécifique, en liaison avec le contrat de partenariat, pour optimiser la stratégie de développement avec les collectivités territoriales et en tenant compte des propositions et offres des opérateurs publics et privés. Il s'agit en effet d'associer les compétences des opérateurs de l'État (VNF, les ports maritimes et le port autonome de Paris) pour garantir le développement du trafic fluvial, des collectivités territoriales (en matière de développement économique de leur territoire) et des opérateurs privés pour développer une activité logistique ou industrielle compétitive en s'appuyant sur l'efficacité économique et environnementale du mode fluvial.

MOBILISATION DES ACTEURS EN VUE DE L'AAPC

Mercredi 22 octobre, plus de 150 acteurs français, allemands, belges, britanniques, espagnols, hollandais, luxembourgeois et américains étaient réunis à Paris, à l'invitation de VNF, pour une soirée consacrée au canal Seine-Nord Europe.

Un mois après la publication du décret d'utilité publique (DUP) du canal, la mobilisation était très forte. Ambassadeurs, élus nationaux et représentants des milieux du transport, de la finance, de l'ingénierie, du BTP, de l'architecture... ont écouté avec

Marc Papinutti

attention les différentes interventions et notamment celle de Marc Papinutti, directeur des infrastructures de transport au MEEDDAT (ministère de l'Énergie, de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire), qui a réaffirmé le choix de réaliser ce projet dans le cadre d'un contrat de partenariat et a indiqué que le gouvernement souhaitait un lancement de l'avis d'appel public à concurrence avant la fin 2008 ou dans les toutes premières semaines de 2009.

Avant lui, Michel Margnes, président de VNF, avait souligné la « *nouvelle dimension* » qu'a pris le projet avec la DUP et les discussions de la loi Grenelle. Nicolas Bour, directeur de la Mission Seine-Nord Europe, a présenté les enjeux de développement du canal par la mise en réseau des grands ports maritimes avec les ports intérieurs, en structurant la logistique et l'industrie au bénéfice des territoires, ou par le développement des multiples usages de la voie d'eau, des activités complémentaires qui constituent aussi l'une des raisons du recours au contrat de partenariat.

En clôture, Thierry Duclaux, directeur général, a insisté sur les « *exigences de la conduite et de la réalisation d'un tel projet : exigences en termes de réalisation et de qualité tant architecturale qu'environnementale, exigences en termes de développement économique des territoires tant au niveau des développements industriels et logistiques qu'au niveau des activités annexes, exigences qui nécessitent des compétences multiples et internationales* ».

Une synthèse de l'ensemble des interventions est disponible sur le site www.seine-nord-europe.com



Michel Margnes



Dessin d'une plate-forme - Didier Ghislain

Les plates-formes multimodales, au service d'une évolution de la logistique nord-européenne

Complémentaires du réseau de ports intérieurs, les plates-formes de Cambrai-Marquion (156 hectares), Péronne Haute-Picardie (60 ha), Nesle (90 ha), Noyon (60 ha) constitueront des pôles économiques proposant des espaces d'implantations pour des activités industrielles et logistiques, et des lieux de développement de services portuaires et multimodaux rayonnant sur un large territoire.

Elles renforceront la position stratégique de la France pour les activités logistiques et permettront de capter la valeur ajoutée dégagée. Elles développeront et faciliteront l'intermodalité dans le but de massifier le transport de fret. Elles constitueront des bases arrière pour l'ensemble des ports maritimes connectés à Seine-Nord Europe.

Elles permettront d'ancrer les flux de marchandises et de répondre aux problèmes d'expansion géographique et d'engorgement des ports. Elles seront enfin un formidable levier d'aménagement et de développement des territoires.



Entretien avec Michel SAVY
Docteur d'État en sciences économiques, ingénieur de l'École centrale de Paris et diplômé de l'Institut

d'urbanisme de Paris, professeur à l'université de Paris 12 (IUP) et à l'École des ponts et chaussées.

Comment le canal Seine-Nord Europe peut-il faire évoluer la logistique européenne ?
En raison du phénomène de mondialisation

des échanges, Seine-Nord Europe contribuera, en articulation avec le transport maritime, à améliorer les relations de l'ensemble du continent européen avec le marché mondial. La logistique de demain devra être également moins consommatrice d'énergie et moins émettrice de gaz à effet de serre. Le caractère écologique du transport fluvial et son efficacité énergétique font que les voies navigables seront une composante d'une nouvelle logistique durable. Historiquement, les voies navigables étaient limitées à un trafic de vrac, de pondéreux et de produits agricoles. Aujourd'hui, on observe qu'aux Pays-Bas ou en Allemagne, le transport fluvial est parfaitement intégré aux chaînes logistiques complexes et qu'il est adapté à des trafics à valeur ajoutée. On assiste ainsi à une forte hausse du trafic de conteneurs sur la Seine, sur le Rhône, sans parler de la Belgique ou des Pays-Bas. On ne

peut que constater que la voie d'eau a trouvé sa place dans les logistiques modernes : elle a su s'intégrer à des chaînes utilisant des modes coordonnés.

Les voies navigables sont en outre pertinentes pour des trafics spécifiques tels que le transport de produits chimiques dangereux, en raison de la sécurité du transport fluvial, ou encore le transport de déchets qui nécessite un transport massifié et économique, en flux continu.

Quelles sont, selon vous, les conditions de développement de l'intermodalité ?

Les conditions de développement de l'intermodalité sont triples. Elles sont matérielles, techniques et organisationnelles.

Il faut en premier lieu des infrastructures alternatives à la route, accessibles et disponibles. Les réseaux ferrés et fluviaux ne sont pas présents sur tout le territoire et certains, comme les réseaux ferrés en Île-de-France, sont congestionnés.

Il faut ensuite que les volumes de marchandises à transporter soient importants et que la distance de transport soit relativement longue, afin que le gain économique lié au report modal soit suffisamment important pour compenser les opérations de pré et postacheminement ainsi que les ruptures de charge.

Il faut enfin s'appuyer sur une organisation intégrée et harmonieuse réduisant les conflits d'interface : plus la chaîne logistique sera complexe, plus elle sera fragile. Le transport intermodal est très désirable mais il ne peut répondre qu'à une partie du trafic.

C'est une réponse parmi d'autres à la mise en œuvre d'un développement durable.

Ce transport intermodal n'est pertinent que sur certains corridors. C'est pourquoi il est nécessaire de concentrer les efforts d'investissement sur ces corridors afin de réussir la mise en place d'un système de transport intermodal.

Seine-Nord Europe s'est imposé comme une priorité. Si l'on ne devait réaliser qu'un projet fluvial, c'est celui-ci. Il s'agit du projet de canal le plus court, le moins cher et celui dont les trafics sont les plus faciles à capter.

Dans le cas de Seine-Nord Europe, l'intermodalité devrait être facilitée par la création des 4 plates-formes multimodales adossées au canal ?

C'est une excellente initiative que d'avoir prévu de réaliser ces plates-formes multimodales en même temps que l'infrastructure, en profitant des points de connexion avec les autres modes de transport terrestre. Ce principe est indiscutable. Je suis personnellement en faveur d'une « plate-formisation » de la logistique.

Quant aux 4 plates-formes qui seront créées sur ce canal Seine-Nord Europe, je pense qu'elles se développeront de manière phasée, en fonction de la montée en puissance des trafics.

Quel sera le rôle de Seine-Nord Europe dans le développement des territoires ?

Les équipements ont une capacité de structuration du territoire quand ils sont inégalement répartis. On a pu l'observer jadis pour le téléphone ou encore plus récemment avec Internet.

Selon ce principe, Seine-Nord Europe confèrera, pour un certain nombre d'activités, un avantage comparatif aux régions desservies car cette offre de transport massifiée et économique n'existera pas partout. C'est un élément qui pourra justifier la localisation de nouvelles activités industrielles et logistiques.

On assistera probablement à un effet de polarisation le long de l'axe du canal. Cela aura une incidence sur la géographie industrielle des régions desservies. Aucune activité pondéreuse n'ira par exemple s'installer à 30 km du canal. Seine-Nord Europe sera donc un facteur puissant d'organisation du territoire. C'est pourquoi il convient que les territoires anticipent dès maintenant cette mutation. ■

Une étude sur l'internalisation des coûts externes

Dans le contexte de la promotion d'une mobilité durable et d'une révision de la directive Eurovignette, il est important de pouvoir évaluer les coûts externes des différents modes de transport (bruit, pollution atmosphérique, congestion, effet sur le changement climatique), afin d'analyser la manière dont une approche rationalisée de la tarification des infrastructures de transport, basée sur l'internalisation des coûts externes, peut conduire à une meilleure gestion du trafic global et à une optimisation des parts modales.

À l'initiative de VNF, les gestionnaires français, belges et néerlandais des quatre modes de transport (rail, route, voie d'eau et *short sea shipping*) lanceront en janvier 2009 une étude dont le but est d'estimer les coûts externes liés au transport de marchandise dans le corridor Paris-Amsterdam, et d'analyser l'effet de différents scénarios de tarification des infrastructures sur la répartition modale des opérations de transport.

Cette étude a obtenu un cofinancement de la Commission Européenne à hauteur de 50 %, dans le cadre des programmes annuels des RTE-T, en adéquation avec les divers objectifs de la politique européenne des transports et notamment l'orientation vers un système de transport durable, une tarification optimisée et une répartition modale des opérations de transport.



Confirmation d'un cofinancement public-privé franco-européen

Une gouvernance européenne renforcée

Au niveau européen, la coopération transfrontalière liée au projet Seine-Escaut a été initiée avec la création, le 24 novembre 2005, du Comité Seine-Escaut et a ensuite été confortée le 20 juillet 2007 par la signature d'une déclaration ministérielle entre la France, la Wallonie, la Flandre et les Pays-Bas.

Afin d'accompagner la réalisation effective de la liaison fluviale à grand gabarit, de nouvelles structures doivent être mises en place en liaison avec la Commission européenne. Dans cette perspective, une commission intergouvernementale (CIG) entre la France, la Flandre et la Wallonie devrait voir le jour d'ici la fin de l'année 2008. Elle sera suivie par la création d'un Groupement européen d'intérêt économique pour la mise en œuvre de la coordination des différentes composantes du projet au niveau européen.

Inscrite au titre des projets prioritaires des réseaux transeuropéens de transport en 2004, la liaison Seine-Escaut a obtenu le 21 novembre 2007 un soutien de 420 millions d'euros de la Commission européenne (au titre des réseaux transeuropéens de transport), dont 350 millions pour la partie française (comprenant 333 millions d'euros pour Seine-Nord Europe).

Le 30 octobre 2008, l'Agence des RTE-T, chargée de suivre l'avancement des dossiers, a confirmé le montant de cette subvention auprès de la France et de ses partenaires wallon et flamand, pour la période 2007-2013.

Le 8 juillet 2008, les trois régions directement desservies par le canal ont affirmé leur soutien au projet et leur participation à son financement, qui devrait être très prochainement officialisée par la signature d'un protocole d'intention entre l'État et les Régions

Nord-Pas de Calais, Picardie, Île-de-France et Haute-Normandie, les trois premières ayant déjà validé ce principe à la quasi-unanimité lors de leurs assemblées générales en octobre et novembre 2008.

Un autre protocole d'intention, réunissant cette fois les départements, devrait pour sa part être finalisé au début 2009. Le protocole de financement, réunissant l'État et l'ensemble des collectivités engagées financièrement, devra être signé avant le lancement du dialogue compétitif. La convention de financement proprement dite n'interviendra qu'au moment de la signature du contrat de partenariat, en 2011.

Par ailleurs, l'État a inscrit la réalisation de Seine-Nord Europe, en contrat de partenariat, au cœur du projet de loi de programme du Grenelle de l'Environnement. Le financement du canal est lui inscrit dans le projet de loi de finances 2009. ■

Déclaré d'utilité publique, le projet de canal se concrétise sur le territoire

Le décret déclarant « d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe et de ses aménagements connexes » a été publié le 12 septembre 2008. Cette étape indispensable a permis le démarrage des investigations archéologiques ainsi que des opérations foncières.

Démarrage des investigations d'archéologie préventive

En préalable à la construction du canal, des investigations d'archéologie préventive doivent obligatoirement être réalisées sur les 106 km du tracé, soit sur plus de 2 400 hectares.

Ces opérations ont pour objectif de libérer les terrains de toute contrainte archéologique avant le début des travaux. Elles seront conduites en deux temps : une première phase de diagnostics archéologiques sur la totalité de l'emprise de la déclaration d'utilité publique, et une seconde phase de fouilles à proprement parler, sur les parcelles qui auront été identifiées comme les plus pertinentes.

Les investigations ont démarré le 29 septembre 2008, sur une zone située au nord du tracé. Elles se déroulent désormais sur deux ou trois secteurs simultanément : des pelles mécaniques de 2 m de large effectuent des tranchées d'une quarantaine de centimètres de profondeur.

Réalisées par l'INRAP (Institut national de recherche et d'archéologie préventive), ces investigations sont financées par Voies navigables de France (VNF), maître d'ouvrage du projet.

Calendrier des fouilles archéologiques

- ▶ Les premiers diagnostics ont démarré fin septembre 2008.
- ▶ Les opérations de fouilles sont programmées à partir du printemps 2009 pour un achèvement au printemps 2011.

Ces investigations archéologiques seront réalisées en trois phases définies en fonction de la nécessité de libérer les terrains : une phase sur les zones des sept écluses et du pont-canal (qui franchit la Somme), une phase sur la section courante du canal (les 106 km) et une phase sur les zones des plates-formes multimodales et des terrains de dépôts.



Les premières investigations archéologiques ont démarré fin septembre 2008

Nouvelle session pour le Comité Scientifique et Technique

Créé en octobre 2004, pour suivre les études d'avant-projet, sur lesquelles il a rendu un avis, le Comité Scientifique et Technique (CST) se réunit à nouveau depuis le 13 novembre dernier, afin de travailler désormais sur le cahier des charges du dialogue compétitif.

Présidé par Geoffroy Caude, directeur du CETMEF, il regroupe des experts français, belges, néerlandais et allemands de la construction, de l'ingénierie fluviale, de l'exploitation d'infrastructures ou encore de la géologie ou de la mécanique.

Composé d'une commission de pilotage général et de sous-commissions thématiques (ouvrages de navigation, ouvrages d'art, exploitation et maintenance, tracé/terrassements/ouvrages en terre), le Comité a pour mission de conseiller VNF sur les pièces de la consultation puis sur l'analyse des propositions des candidats. Ses travaux sont confidentiels.

Planning prévisionnel de réalisation du canal Seine-Nord Europe

Fin 2008 ou début 2009 : lancement de l'Avis d'Appel Public à Concurrence (AAPC)

Mi-2009-2010 : phase de dialogue compétitif

2010 : démarrage des travaux préparatoires

2011 : signature du contrat de partenariat et démarrage des travaux de construction

2015 : mise en service du canal et des plates-formes multimodales.



Protocoles agricoles

Le 10 juillet 2008, en présence du Préfet de Picardie, Préfet coordonnateur du projet de canal Seine-Nord Europe, le président de Voies navigables de France a signé, avec les représentants de la profession agricole et des propriétaires fonciers et forestiers, les protocoles définissant les modalités d'occupation temporaire et d'indemnisation des terrains nécessaires à la réalisation du canal Seine-Nord Europe.

Ces protocoles sont l'expression d'un accord amiable négocié entre VNF, les représentants de la profession agricole et les propriétaires fonciers et forestiers, sous l'égide de l'État. ■

VNF - Mission Seine-Nord Europe

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
Contact : Agnès Doitrand-Laplace
Tél. : 01 72 76 25 08
Courriel : agnes.doitrand-laplace@vnf.fr

VNF
Maître d'ouvrage du canal Seine-Nord Europe
175, rue Ludovic Boutleux
BP 820 – 62408 Bethune cedex
Tél. : 03 21 63 24 24
Site internet : www.vnf.fr