

Mai 2011 • Lettre d'info n°6

édito

Le lancement du dialogue compétitif par le Président de la République est une étape majeure franchie par le canal Seine-Nord Europe vers sa réalisation ; c'est aussi un enjeu pour l'ensemble de la voie d'eau et du transport fluvial qui entrent dans un nouveau cycle, portés par la confiance et l'intérêt des pouvoirs publics et des acteurs industriels pour ce mode de transport économique et porteur des engagements du Grenelle de l'Environnement.

La nouvelle phase qui s'ouvre aujourd'hui est le résultat de l'engagement constant des collectivités, aux côtés des équipes de Voies navigables de France, et sous l'égide du Préfet coordonnateur, pour porter un projet de développement économique au cœur des territoires. Leur soutien financier est exemplaire pour un projet de transport de marchandises. Les travaux préparatoires à la réalisation du canal, avec les opérations archéologiques, les réserves foncières ou l'abaissement de l'A29, vont s'amplifier pour préparer la réalisation du chantier ; la mise en place des cellules emploi et formation garantira l'implantation et l'insertion dans le territoire pour les emplois du chantier et ceux de demain, après la mise en service. Avec l'ensemble des acteurs économiques qui y trouveront une nouvelle compétitivité, cette liaison européenne permettra d'ancrer les activités logistiques et industrielles au plus proche des zones de production et de consommation.

C'est une mission que VNF continuera de mener en lien étroit avec les collectivités et les ports, au travers du développement et de la réalisation des plates-formes multimodales.

Alain Gest
Président du
Conseil d'Administration
de VNF

Marc Papinutti
Directeur Général
de VNF

sommaire

- 1 **Lancement du dialogue compétitif**
- 2 **Partenariat public-privé**
- 3 **Préparation sur le terrain**
- 4 **Enjeux de préservation du territoire**
- 5 **Investissement d'avenir**

Relance du transport fluvial

Nicolas Sarkozy a donné le coup d'envoi pour le dialogue compétitif



De gauche à droite Jean-Louis Borloo, Nathalie Kosciusko-Morizet, Nicolas Sarkozy et Thierry Mariani.

Mardi 5 avril, à Nesle, à l'occasion d'une table ronde sur « La relance du transport fluvial », et après avoir mesuré l'avancement du chantier d'abaissement de l'autoroute A29 sur le site du futur pont-canal, le Président de la République, Nicolas Sarkozy, accompagné de Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Ecologie du Développement durable, des Transports et du Logement, de Thierry Mariani, secrétaire d'Etat en charge des Transports, et de Jean-Louis Borloo, ancien ministre d'Etat, député du Nord, a annoncé le lancement du dialogue compétitif pour la réalisation du canal Seine-Nord Europe en contrat de partenariat. A cette occasion, il a rappelé l'enjeu de ce projet pour une grande politique fluviale et maritime française.

Nicolas Sarkozy a mis en avant l'importance de ce « projet central » pour relier les réseaux fluviaux français et européen et permettre à la France de se replacer ainsi au cœur de l'Europe fluviale. Interrogé par Alain Gest, président du conseil d'administration de VNF, sur le lancement du projet, il a réaffirmé sa « conviction et sa volonté de voir se réaliser le canal. » Ayant rappelé que, grâce au concours des collectivités territoriales représentées à la table ronde par Daniel Percheron, président du conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, le financement public initial du projet est aujourd'hui bouclé à hauteur de 97 %, il a annoncé « le lancement immédiat du dialogue » avec les deux candidats qui ont proposé d'assurer la réalisation de ce projet.

Il a aussi souligné la nécessité, en période de crise, de réaliser de grands investissements pour l'avenir de notre pays et mis en avant la complémentarité de cette décision avec la réforme engagée des ports maritimes et la mise en œuvre du « Grand Paris ». Il a ainsi demandé à Nathalie Kosciusko-Morizet de constituer un groupe de travail rassemblant l'Etat et les collectivités territoriales pour assurer une coordination entre « le Grand Paris, la réforme des ports et le grand canal » pour que ce nouvel espace soit au centre d'une Europe économique puissante en lien avec l'Allemagne et l'Angleterre. Nicolas Sarkozy a insisté sur le fait qu'avec les 4 500 emplois qui seront créés pendant le chantier, la réalisation des quatre plates-formes >>>>



Claude Gewerc, président du conseil régional de Picardie (à gauche) et le Préfet coordonnateur du projet, Michel Delpuech (à droite) lors de la visite du chantier de l'A29.

multimodales et les 25 000 emplois à terme, le « canal est un moyen au service d'un nouveau développement durable » et qu'il est indispensable de réfléchir et de travailler « au développement économique autour du canal. »

A travers ses échanges avec les représentants

des principaux acteurs du fluvial, le Président de la République a rappelé l'augmentation des investissements consacrés au réseau de voies navigables lors de ces dernières années. En réponse à Jean-François Dalaise, président du Comité des Armateurs fluviaux, et à Danièle Rouganne, déléguée générale de l'association « Entreprendre Pour le Fluvial », qui l'interrogeaient sur l'accompagnement de la profession pour l'ouverture de Seine-Nord Europe et l'entrée dans cette nouvelle ère du transport fluvial, Nicolas Sarkozy a pris l'engagement que le « grand emprunt » participera au financement de la recherche et l'innovation sur le bateau du futur. Il a aussi demandé à VNF de travailler dès à présent avec les banques et le Fonds Stratégique d'Investissement pour investir dans la construction de ces nouveaux bateaux innovants et durables, car la France doit construire ses bateaux pour mettre en œuvre une grande politique maritime et fluviale. □

Visite du chantier de l'A29

Le premier chantier de travaux préparatoires à la réalisation du canal Seine-Nord Europe a démarré en septembre 2010. Il vise à abaisser de huit mètres le niveau de l'autoroute A29 en son futur point de croisement avec le canal Seine-Nord Europe, afin de permettre au pont-canal de passer au dessus des voies de circulation routière. Ce chantier, dont VNF a délégué la maîtrise d'ouvrage à la SANEF, devrait durer jusqu'à l'été 2011.

Mardi 5 avril, le Président de la République et les Ministres qui l'accompagnaient ont visité avec les élus de la Somme ce chantier de travaux réalisé dans le cadre du plan de relance de l'économie nationale et également financé par l'Union européenne.



VNF a présenté le projet de canal Seine-Nord Europe à la délégation présidentielle.

Innovation

La filière fluviale en France pourra s'inspirer des progrès importants réalisés dans les domaines routiers et ferroviaires durant les 20 dernières années. L'ouverture de Seine-Nord Europe à l'horizon 2017 donne 6 ans pour développer le bateau du futur pour le grand gabarit et le petit gabarit ; les programmes européens Naiades et Platina ont ouvert la route ; aujourd'hui les programmes pour les investissements d'avenir fournissent à l'ensemble de la filière fluviale les moyens de préparer les 20 prochaines années.

L'ouverture de Seine-Nord Europe va entraîner une augmentation importante du transport fluvial, et par voie de conséquence des besoins supplémentaires en bateaux. Il s'agit d'une opportunité pour concevoir et développer « les bateaux du futur », économiques, adaptés aux évolutions des conditionnements des marchandises et intégrant des technologies de nature à améliorer la performance environnementale. Ces programmes de développement s'inscrivent dans les objectifs du grand emprunt relatifs aux véhicules du futur.

L'engagement des industriels



Invités à la table ronde, les représentants de deux grands secteurs industriels utilisateurs de la voie d'eau ont exprimé leur engagement en faveur du développement du transport fluvial.

Bénédicte de Bonnechose, Directrice Générale de Lafarge Granulats Nord :

« Notre ambition est de développer le transport fluvial de l'ordre de 30 % d'ici à 2020. Pour nous, la voie d'eau présente trois atouts majeurs : un atout d'ordre économique (...) c'est quatre fois moins cher que le camion ; un atout écologique (...), un convoi de 4 400 tonnes c'est 220 camions en moins sur les routes (...), enfin la voie d'eau nous permet de desservir le cœur des villes en matériaux de construction mais aussi de capter les matériaux issus de la filière de déconstruction pour les ramener vers nos carrières ou à destination des plates-formes de recyclage. (...) Pour nous le canal Seine-Nord Europe est une excellente initiative qui vise à développer les infrastructures en matière de fluvial, à développer et sécuriser l'approvisionnement du bassin parisien en matériaux de construction, notamment dans la perspective du Grand Paris. Il va également créer un nouvel espace concurrentiel européen dans lequel nous devons nous inscrire. »

Yves Belegaud, Directeur Général de Tereos :

« Nous exportons 25 millions de tonnes de matériaux agricoles à travers l'Europe (...), ces exportations passent par les voies maritimes et nous fondons de grands espoirs dans le canal qui est un élément extraordinaire de compétitivité pour nous qui avons besoin de relayer les ports européens mais aussi français comme Le Havre. Il est pour nous important de travailler avec les acteurs régionaux et locaux pour assurer la desserte du canal (par le réseau autoroutier et ferré). Nous fondons de grands espoirs dans les plates-formes multimodales car elles sont là pour optimiser les flux, les massifier et gérer les stocks. »

Un partenariat public-privé pour optimiser le projet de canal

Trois questions à François Bergère, secrétaire général de la MaPPP (Mission d'appui aux Partenariats Public-Privé)

Pouvez-vous nous rappeler les raisons qui ont conduit VNF à retenir la formule d'un partenariat public-privé ?

François Bergère : En application de l'ordonnance du 17 juin 2004, la MaPPP a procédé en 2006 à l'évaluation préalable du projet (le canal et ses aménagements connexes), qui a conclu à la supériorité de la formule du contrat de partenariat sur un marché public traditionnel. Celle-ci s'explique par la complexité de ce projet dont il faut optimiser les caractéristiques techniques, opérationnelles et financières. Il s'agit en effet d'une infrastructure de transport intégrée et exceptionnelle en France, voire en Europe puisque très peu de projets de cette ampleur ont été réalisés ces 50 dernières années dans le domaine fluvial.

Sur quels avantages du contrat de partenariat souhaitez-vous insister ?

F. B. : L'Etat a chargé VNF de signer un contrat de partenariat avec un groupement d'entreprises privées qui devra d'abord concevoir, construire et

financer le canal Seine-Nord Europe, puis l'exploiter et en assurer la maintenance pendant plusieurs dizaines d'années. Le choix d'un partenaire unique pour réaliser ces missions garantit à VNF leur pleine intégration et le rapport coût-efficacité le plus satisfaisant du projet sélectionné. Le partenariat public-privé doit produire à la fois une solution technique susceptible de satisfaire le mieux possible les contraintes multiples liées à la multiplicité des acteurs impliqués (chargeurs, transitaires de transport, logisticiens, armateurs, VNF, collectivités territoriales...) et des usages (matériaux en vrac, conteneurs, colis lourds, produits recyclables, produits pétroliers et chimiques, etc.), et aussi une solution de financement de l'investissement initial, des engagements de performance du partenaire privé dans l'exploitation de l'ouvrage et des engagements de développement à moyen et long termes d'activités complémentaires.

Quelles sont les prochaines étapes de ce processus ?

F. B. : Le préalable à la signature de tout contrat de partenariat est la conduite d'un dialogue compétitif. Celui-ci vise à sauvegarder la concurrence entre les candidats retenus et à satisfaire le besoin des pouvoirs adjudicateurs de discuter avec chaque candi-

dat tous les aspects du marché. Le dialogue compétitif, qu'a initié le 6 avril 2011 l'envoi aux candidats des documents de consultation, devrait durer 18 mois. Il portera à la fois sur les aspects techniques, juridiques (répartition des risques, étant entendu que les risques construction et disponibilité de l'ouvrage sont transférés au partenaire, garanties, etc.), économiques et financiers (prix, coûts, revenus, insertion, retombées pour les territoires...), ainsi que sur les enjeux de développement durable. L'objet est l'identification et la définition des moyens propres à satisfaire au mieux les objectifs de VNF qui les a communiqués aux candidats au début du dialogue compétitif. Les candidats disposent ensuite d'un délai de quelques mois pour présenter des propositions, sommaires puis détaillées. Ces propositions doivent présenter des solutions concrètes et des montages optimaux pour atteindre les objectifs. Lorsque VNF considérera que le dialogue a atteint son terme, il invitera les candidats à remettre une offre finale puis sélectionnera le candidat attributaire. Pendant toute la procédure jusqu'au choix du partenaire, une commission consultative des offres fournira des avis consultatifs au directeur général de VNF. Constituée de onze membres, cette commission rassemble des experts de VNF et de l'Etat, ainsi que des personnes qualifiées extérieures. □

© Lex de Meester/P2C



→ LES ACTEURS DU PROJET

Interview de **Karla Peijs**,
Coordinatrice européenne des projets fluviaux, qui a soutenu le projet auprès de la Commission européenne.

Quelle place occupent les ports maritimes et intérieurs dans la stratégie européenne des transports ?

Karla Peijs : La stratégie des TEN-T vise à constituer un réseau multimodal complet à l'échelle européenne, dans lequel la voie d'eau occupe une place centrale, notamment dans les corridors où elle est présente à grand gabarit comme le Rhin, le Danube ou Seine-Escaut. Les ports maritimes et intérieurs sont les composants essentiels d'une chaîne de transport multimodale performante qui permet d'irriguer l'hinterland et de procurer un service de qualité en réponse aux besoins des entreprises. Ils sont donc des nœuds importants de création de valeur ajoutée et des éléments centraux du réseau. La liaison Seine-Escaut s'inscrit parfaitement dans cette stratégie de développement du réseau et des nœuds portuaires. Elle permet de rééquilibrer les parts modales et de garantir une croissance durable des transports dans le périmètre du Nord-ouest européen, réduisant ainsi la congestion routière.

Quelle sont les modalités de coopérations mises en place entre la France, la Flandre et la Wallonie pour le projet Seine-Escaut ?

K.P. : Une CIG (Commission Intergouvernementale) a été créée en septembre 2009 et le GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Economique) en avril 2010. Ces deux instances servent à coordonner les actions de développement de la liaison Seine-Escaut, notamment en termes de travaux et de services mis en place sur les réseaux. Les axes principaux de travail concernent actuellement les études relatives aux retombées économiques du projet pour les différentes régions européennes concernées ainsi que les études de trafic et de péage, en étroite concertation avec les clients de la voie d'eau.

Quelle est l'importance de la tarification de l'infrastructure dans l'économie d'un projet tel que celui de Seine-Escaut ?

K.P. : La mise en place d'un péage d'infrastructure est un élément indispensable de l'économie du projet. Les avantages procurés par l'ouverture de la liaison permettent en effet de lever un péage qui contribue au financement du projet à hauteur d'environ 30% (coûts d'exploitation, de maintenance et d'investissement compris). Sans tarification il ne peut y avoir de projet. Cette réalité est aujourd'hui bien partagée par les clients de la voie d'eau avec qui une étroite concertation est engagée depuis 2005. Les débats portent notamment sur la mise en place d'un tel outil, plus que sur son existence qui est d'ores et déjà actée. Enfin la CIG et le GEIE réfléchissent également aux mécanismes de contribution des acteurs portuaires à l'économie du projet.

Archéologie, opérations foncières.

Un projet en préparation sur le terrain

Dès la publication du décret d'utilité publique en 2008, VNF a préparé l'arrivée du projet et pris les mesures qui permettront d'accélérer sa réalisation concrète sur le terrain. Les opérations archéologiques ont démarré en septembre 2008, le processus de réserves foncières est en cours depuis 2005 et le premier gros chantier préparatoire a été lancé en septembre 2010 sur l'autoroute A29 dans le cadre du plan de relance.

Le canal a déjà livré des vestiges qui vont du paléolithique au haut Moyen-âge.

En préalable à la construction du canal, les investigations archéologiques doivent être réalisées sur les 106 km du tracé du canal. Ces investigations comprennent une première phase de diagnostics archéologiques, qui permettent de définir les sites d'intérêt, où sont ensuite conduites des fouilles à proprement parler.

Sur les 2 400 hectares de terrain soumis à cette investigation, 80% des emprises ont à ce jour fait l'objet de diagnostics réalisés par l'INRAP (Institut National de Recherche et d'Archéologie Préventive) et 22 sites identifiés ont été fouillés en 2010.

Ces opérations ont d'ores et déjà permis de révéler un certain nombre



© Emilie Govaert, Inrap

Fouille d'un site paléolithique à Havrincourt. La surface d'ouverture au sol est de 4000m², la surface fouillée au fond du décapage est d'environ 1500 m².

d'objets et d'éléments et de confirmer que le canal traverse des espaces sur lesquels la présence humaine est attestée depuis la pré-histoire.

Après l'interruption hivernale, les travaux de terrain ont repris sur de nouveaux sites. En Picardie, dans les communes d'Eterpigny, Biaches et Barleux. Dans le Nord-Pas de Calais, très prochainement, dans les communes de Bournonville et Marquion, en particulier sur le site de la future plate-forme multimodale de Marquion qui, compte tenu de sa surface, offre aux archéologues l'occasion unique d'une analyse spatiale étendue des occupations humaines anciennes et de leurs évolutions.

Des fouilles sur des indices mésolithiques, néolithiques et gallo-romains sont aussi programmées, dans la vallée de l'Oise en 2011.

Déjà 2 100 hectares de réserves foncières

Dès 2005, VNF a engagé, avec les SAFER et les conseils généraux concernés, la constitution de réserves foncières. Cette opération consiste à racheter, par anticipation sur la période des travaux, les terres qui sont mises à la vente par des propriétaires et exploitants cessant leur activité. Ces terres sont apportées par VNF au moment du remembrement qui accompagne la réalisation du canal, de façon à limiter les prélèvements moyens sur les exploitations des agriculteurs concernés par celui-ci.

Les réserves foncières constituées à ce jour atteignent 2 100 ha, pour une emprise de l'ouvrage de 2 500 ha.

Une convention de financement des travaux liés au remembrement (travaux connexes), concernant la Somme est prête à être signée.

Une convention de même nature est préparée avec le Nord et le Pas-de-Calais ; sa signature devrait pouvoir intervenir avant l'été 2011. □



© Ph. Fruiter, Altimage.

Les réserves foncières constituées à ce jour atteignent 2 100 ha.

Observatoire de l'environnement.

Un enjeu pour la préservation du territoire

Voies navigables de France a mis en place dès 2009 un Observatoire de l'environnement du projet Seine-Nord Europe, afin d'effectuer un état des lieux avant le début des travaux et de pouvoir ensuite suivre l'évolution et les éventuels impacts sur le milieu naturel.



© Office du tourisme de la vallée de l'Altmühl

Placé sous la présidence de Jean Lafont, ingénieur général des Ponts et Chaussées, ancien membre du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) et de l'Autorité Environnementale, l'observatoire est composé d'experts, il a pour mission de garantir l'insertion durable du projet dans son environnement et dans les territoires et

de vérifier la mise en œuvre et l'efficacité des mesures compensatoires proposées.

« *L'observatoire de l'environnement et du développement durable est un instrument de dialogue important avec les territoires. C'est un outil de surveillance écologique pour répondre aux questions qui se poseront pendant la vie du projet* », précise Jean Lafont.

Après la prise de connaissance et l'analyse critique des études existantes puis des visites de sites, l'observatoire a choisi en janvier 2011 de mobiliser VNF sur plusieurs éléments qui nécessitent un soin particulier pour garantir l'insertion du projet dans son environnement, notamment autour de trois thématiques de réflexions : la ressource en eau (eaux souterraines et superficielles), la biodiversité et le paysage.

Ces points d'attention seront communiqués aux candidats au contrat de partenariat dans le cadre du dialogue compétitif et feront l'objet de la plus rigoureuse attention, en accord avec les volontés et les engagements pris par VNF.

L'observatoire poursuivra ses travaux pour définir les compléments à apporter sur l'état des lieux initial. Sont d'ores et déjà prévus un observatoire photographique pour évaluer les transformations du paysage et la densification du réseau des piézomètres (forages permettant de mesurer le niveau des nappes) pour vérifier la neutralité des travaux sur les masses d'eaux souterraines. □

➔ 3 QUESTIONS À

Gérard Allard, président de l'association France Nature Environnement, Responsable du Réseau Transports Mobilité Durables.

1 En tant que représentant d'une association de protection de l'environnement, qu'attendez vous de la démarche mise en place par les représentants des territoires, les ONG et VNF pour contribuer à la bonne prise en compte de l'environnement dans le projet Seine-Nord Europe à travers l'observatoire de l'environnement ?

Compte tenu de l'importance des travaux à réaliser et des enjeux environnementaux liés à ceux-ci, la mise en place par VNF de cet observatoire est une démarche intéressante et innovante, à laquelle notre fédération Picardie Nature participe activement. Cette mise en place bien en amont du début des travaux, comme souhaité par la Commission d'enquête publique, va permettre d'effectuer dès maintenant un état des lieux des milieux naturels et notre souhait est que cet observatoire soit particulièrement vigilant aux impacts environnementaux afin de les limiter au minimum.

2 Que pensez-vous de la valeur économique du projet Seine-Nord Europe et comment concilier économie et environnement ?

En tant qu'association de protection de l'environnement nous avons toujours

une grande vigilance vis à vis de nouvelles infrastructures de transport. Nous considérons le canal Seine-Nord Europe comme un des "outils" pour permettre le transfert modal de la route vers les transports alternatifs et en particulier vers le fluvial. De

ce fait nous espérons que les objectifs de trafic ambitieux attendus sur cette nouvelle infrastructure contribuent à diminuer les émissions de gaz à effet de serre du transport, avec les pollutions liées. Nous souhaitons également que ce canal ne soit pas uniquement une infrastructure de transit mais également un moyen de desserte des régions traversées à travers en particulier ses ports intérieurs. Autour de ce nouveau canal, il sera nécessaire de développer en particulier un milieu naturel riche en biodiversité afin que celui-ci n'ait pas une vocation uniquement de transport.



3 Quels sont les enjeux environnementaux qui doivent faire l'objet selon vous d'une attention particulière de la part du maître d'ouvrage et du futur constructeur ?

En phase travaux il sera impératif que le constructeur soit très attentif à l'environnement en préservant en particulier la biodiversité et en proposant si nécessaire des compensations environnementales à la hauteur des enjeux. La concertation avec les associations de proximité concernées sera essentielle. Dans ce projet l'enjeu de l'eau est également important car le canal aura besoin d'eau pour fonctionner. L'eau étant une ressource précieuse, il sera nécessaire de ne pas la gaspiller et d'en garantir la bonne qualité. Sur ces points un certain nombre d'engagements de l'Etat avec des pistes de réflexions de VNF a été pris et il sera nécessaire de suivre la bonne application de ces mesures par le futur constructeur et exploitant.

Liaison Seine-Escaut, Un investissement d'avenir pour l'économie européenne

Le projet Seine-Escaut permettra de relier en 2017 le bassin de la Seine aux 20 000 km de voies européennes à grand gabarit pour accroître l'efficacité et la compétitivité du transport fluvial.

La chaîne logistique multimodale, reliant les ports maritimes, les ports intérieurs et les territoires, qui sera mise en place lors de l'ouverture de la liaison Seine-Escaut, permettra d'augmenter la fréquence et la qualité des connexions entre les zones de productions et les bassins de consommation et procurera aux entreprises utilisatrices de la voie d'eau un bénéfice en termes de coûts de transports, de fiabilité et de performance environnementale.

La mise en service de la liaison Seine-Escaut permettra de restructurer l'organisation logistique autour de la voie d'eau comme cela existe ailleurs en Europe en favorisant la multi-modalité et la massification du transport avec un faible impact environnemental.

A titre d'exemple, la région Ile-de-France reçoit chaque année 250 millions de tonnes de marchandises pour 12 millions d'habitants, 30 millions de tonnes de matériaux de construction arrivent au cœur de la région capitale principalement par la voie d'eau mais les meuneries et les chais ne sont plus alimentés par la voie d'eau alors que les hypermarchés et les grands centres commerciaux sont très majoritairement alimentés par camion ; une nouvelle logistique durable peut donc se structurer en France autour de la voie d'eau grâce à un réseau de plates-formes multimodales comme sur le Rhin, la Meuse ou l'Escaut ; le projet d'Achères porté par les Ports de Paris en est une opportunité, à l'articulation de la Seine et de la liaison à grand gaba-

rit Seine-Escaut vers les régions Picardie, Champagne-Ardenne, Nord Pas-de Calais, l'Allemagne et le Benelux.

Le canal Seine-Nord Europe contribue avec les grands ports maritimes et les ports intérieurs à créer un système global de transport et de logistique pour irriguer les arrière-pays portuaires, alimenter économiquement les grands centres de consommation et de production de ces territoires. Les ports intérieurs existants vont se développer grâce au maillage et à l'ouverture européenne ; sur le canal Seine-Nord Europe, les quatre nouvelles plates-formes multimodales (à Cambrai-Marquion, Péronne, Nesle et Noyon) à vocation industrielle et logistique, seront développées en partenariat avec les collectivités territoriales, les grands ports maritimes et les Ports de Paris. Elles contribueront à valoriser le potentiel industriel (agro-industriel, chimie, mécanique, automobile, etc.) du Havre à Paris, Dunkerque et Lille et à relocaliser en France les centres de distribution européens au

plus proche des zones de consommation.

Outil industriel au service de la voie d'eau et de ses utilisateurs, le canal Seine-Nord Europe va permettre d'améliorer le modèle économique de la voie d'eau : grâce à la baisse des coûts de transports et au maillage européen, à la meilleure exploitation des infrastructures, et à l'usage de bateaux d'un plus fort tonnage.

Mais la réussite du projet dépend aussi des utilisateurs, transporteurs et surtout chargeurs, car c'est leur chaîne de valeur économique qui est directement impactée et ce sont eux qui prennent la décision de transporter leur marchandise par voie fluviale.

C'est pourquoi VNF développe un dialogue avec l'ensemble des filières industrielles pour garantir l'efficacité du report modal et définir les services attendus sur le canal et les quatre plates-formes. La mutualisation recherchée contribuera, avec l'économie du coût de transport, au financement du projet, au développement des trafics et d'une flotte moderne et durable. □



© Port Maritime de Dunkerque

→ LE POINT DE VUE DE

Martine Bonny

Présidente du Directoire du **Grand port Maritime de Dunkerque**

1 Quel est l'impact de l'ouverture de la liaison Seine-Nord Europe pour un grand port maritime tel que celui de Dunkerque ?

Nous concevons la liaison Seine-Nord Europe comme une opportunité significative « d'élargissement de notre hinterland ».

Outre que cette réalisation nous permettra de nous positionner durablement sur de nouveaux trafics, elle sera également de nature à conforter la part déjà très élevée des transports alternatifs dans les pré et post-acheminements terrestres de Dunkerque. La captation de ces trafics s'appuiera donc sur la compétitivité du mode de transport fluvial et sur la massification des transports en entrée et sortie du port.

2 Dans quelle mesure le canal Seine-Nord Europe peut-il faire évoluer la logistique européenne ?

L'ouverture de la liaison fluviale à grand gabarit et des nouvelles plates-formes multimodales le long de cet axe crée les conditions d'une meilleure coopération entre les modes de transport, ce qui est indispensable à la bonne croissance de la chaîne de transport et à la déserte des ports. Ces plates-formes joueront pleinement leur rôle stratégique de centres d'éclatement et de massification des marchandises et permettront une diminution de l'empreinte environnementale du transport.

→ LE POINT DE VUE DE

Benoit Mélonio directeur du développement des Ports de Paris

1 Quel est l'impact du canal Seine-Nord Europe pour le transport fluvial en Ile-de-France ?

L'ouverture de la liaison Seine-Escaut permet d'augmenter le trafic fluvial et la part modale du fleuve en Ile-De-France.

En particulier, le canal permettra d'acheminer des granulats venant du Nord de la France ou de Belgique, afin de sécuriser durablement l'approvisionnement de l'Ile-de-France.

2 Ports de Paris est le premier port intérieur en France : quelles sont les actions mises en place afin de préparer l'ouverture de SNE ?

Ports de Paris traite annuellement plus de 20 MT, au sein du système logistique de l'axe Seine constitué avec les ports maritimes du Havre et de Rouen (près de 130 MT au total). Pour se préparer à l'ouverture du canal Seine-Nord-Europe, l'axe Seine améliore continûment son offre portuaire et la qualité de service sur l'axe afin de répondre



© VNF

au mieux à la demande de ses clients, et de convaincre chargeurs et logisticiens de recourir à la voie d'eau. Le projet phare du port d'Achères permettra à l'axe Seine d'offrir un espace logistique adapté aux grands centres de distribution régionale ou nationale. Idéalement situé à la confluence de l'axe Nord-Sud (Seine-Escaut) et de l'axe Est-Ouest (Seine), il permettra également de faire le lien avec les trafics issus du futur canal.

LA LIAISON SEINE-ESCAUT (RÉSEAU DE PORTS MULTIMODAUX)



Les plates-formes multimodales de SNE : un levier de développement territorial

Les 4 plates-formes multimodales qui sont situées le long du canal Seine-Nord Europe (à Marquion, Péronne, Nesle et Noyon) sont des zones majeures pour la création de richesse et d'activité le long du canal. Dès 2020, près de 3400 emplois seront créés sur ces plates-formes multimodales dans les secteurs de l'industrie, du transport et de la logistique.

Le développement de ces espaces va s'accélérer dans les années à venir en parallèle du dialogue compétitif.

Les parties intéressées au développement de ces plates-formes (collectivités territoriales concernées, les ports maritimes et intérieurs ainsi que VNF et les services de l'Etat) partagent les mêmes objectifs de développement de l'activité économique pour les territoires traversés et de développement du trafic fluvial.

Sur la base de ces objectifs une structure de gouvernance associant les différents partenaires sera constituée afin de développer et de commercialiser les plates-formes dès que possible.



Plateforme de Cambrai-Marquion



Plateforme de Péronne



Plateforme de Nesle



Plateforme du Noyonnais

En 2011, la mobilisation des clients de la voie d'eau pour préparer l'ouverture de SNE



Lors des réunions filières des 7 et 8 avril 2011, les acteurs économiques ont pu débattre des conditions de report modal

VNF prépare activement l'ouverture du canal avec les acteurs économiques (chargeurs et transporteurs) qui seront conduits à utiliser la liaison Seine-Escaut. VNF a ainsi initié une approche par filière industrielle (sidérurgie, céréales, granulats, chimie, engrais, colis lourds, conteneurs, biens de consommations...) pour étudier le potentiel de développement de chaque marchandise pour le transport par voie d'eau. Cette démarche consiste à travers une série d'ateliers de travail sur l'utilisation du canal Seine-Nord Europe, à déterminer les conditions du report modal et les services offerts sur les installations portuaires, notamment sur les quatre plates-formes multimodales aménagées le long de Seine-Nord Europe.

L'ensemble de cette démarche qui va aller en s'accéléralant pendant l'année 2011, a pour objet de préparer avec le monde économique l'ouverture de la liaison fluviale et de mettre en œuvre dès maintenant les conditions du succès d'un transport multimodal durable dans le nord-ouest de la France et de l'Europe.

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
<<http://www.seine-nord-europe.com>>

VNF
175, rue Ludovic Boutleux
BP 820 - 62408 Béthune Cedex
Tél. : 03 21 63 24 24
Site internet : www.vnf.fr <<http://www.vnf.fr>>

Direction de la Communication
156, rue du Faubourg Saint-Denis 75010 Paris Tél. : 01.44.89.65.00
Contact: agnes.doitrand-laplace@vnf.fr