
Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe Réseau Seine-Escaut

Un projet pour la relance de la croissance

**Rapport au Ministre délégué chargé
des Transports, de la Mer et de la Pêche**

par le député
Rémi PAUVROS





CARTE DU RESEAU SEINE ESCAUT



AVANT PROPOS

Par lettre en date du 17 avril 2013, Frédéric Cuvillier, Ministre Délégué Chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, m'a confié la mission de reconfigurer le Canal Seine Nord Europe. Cette mission a pour objectif de revoir les caractéristiques du projet pour en réduire le coût, sans en changer les objectifs fondamentaux, de revisiter le volet financier et le mode de réalisation et de permettre de présenter dès le premier semestre 2014 un projet reconfiguré afin de pouvoir bénéficier de financements européens au taux maximum sur la période 2014-2020.

Dès le démarrage de ma mission, j'ai souhaité que ce projet ne soit pas considéré uniquement sous l'angle d'une infrastructure de transport mais bien comme un outil de compétitivité des ports et de nos territoires, synonyme de croissance, de développement durable et d'emploi. J'ai donc abordé ce projet en tout premier lieu pour son intérêt économique au niveau français et européen.

C'est dans cet objectif que j'ai rencontré un maximum de partenaires. Ils m'ont exprimé l'attente forte de cette infrastructure et leur besoin de visibilité, permettant une relance pour la croissance.

Enfin, dès le début de la mission, des contacts ont été pris avec la Commission Européenne, afin d'étudier les conditions d'engagement d'un projet reconfiguré sur un financement maximal dans le cadre du nouveau Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe.

C'est ainsi plus de 70 réunions d'échanges qui ont été réalisées afin de créer les conditions d'un accord et d'un portage partagé. Un comité des partenaires tenu le 30 octobre, réunissant, l'Etat, les Régions, les Départements, les Ports, les Régions wallonne et flamande, a permis de partager les attentes de chacun.

Cet important travail d'écoute et de partage conduit à une vision commune de l'évolution nécessaire de notre système de transport de fret : permettre la massification dans nos ports, favoriser la transition énergétique par le report modal vers le fer ou la voie d'eau, créer un espace unifié au cœur de l'Europe, accroître la compétitivité des territoires et ainsi être facteur de croissance et d'emploi.

Le développement des grands ports du Range Nord, notamment Anvers et Rotterdam, n'a été possible que parce que leurs dessertes terrestres les reliant à leur hinterland et aux zones de massification et d'éclatement des marchandises sont efficaces. Nous devons permettre à nos ports de diversifier leurs dessertes terrestres et leur offrir des solutions de transport massifié. Ces aspects sont essentiels car ils conditionnent le prix du transport des marchandises et le choix des armateurs. C'est dans ce sens que le Canal Seine Nord Europe est un outil de compétitivité pour le réseau de ports HAROPA et pour le Grand Port Maritime de Dunkerque.

Le Canal Seine Nord Europe est aussi la concrétisation d'un espace intégré européen en matière de fret fluvial et ferroviaire, raccrochant le bassin de la Seine au Nord de l'Europe, ouvrant des perspectives vers l'Est, qui porte la dynamique de demain. Il mettra au cœur de l'Europe, des territoires du Nord de la France dont la situation économique est parmi les plus difficiles en France aujourd'hui. La perspective d'un espace unifié justifie l'appui fort de l'Europe pour ce projet.

Le Canal Seine Nord Europe est aussi un contributeur essentiel à la transition énergétique, assurant une possibilité de report modal sur un axe autoroutier surchargé par les poids lourds. La route reste en effet le mode dominant de transport en France, avec 81,1 % de part modale. Cette part est supérieure à celle de la moyenne européenne, qui se situe aux alentours de 75,5 %. Or, un convoi poussé de deux barges, soit un gabarit Vb (gabarit du Canal Seine Nord Europe), permet de transporter 4 400 t de marchandises, soit l'équivalent de plus de 100 camions ou 3 trains complets.

Le Canal Seine Nord Europe se veut ouvert sur les territoires. Aménagé sur les principes d'un canal durable, il est l'occasion d'une nouvelle relation avec les agriculteurs. Des zones logistiques, aménagées dans le souci du développement durable, seront installées en bord à voie d'eau. De nombreuses collectivités territoriales ont déjà investi ou lancent des projets dans la perspective de réalisation du projet : le projet Dock Seine Nord Europe/Escaut en construction sur Valenciennes, le Port de Longueuil Sainte-Marie inauguré dans l'Oise en novembre 2013, le projet Paris Seine Métropole. Des filières établies sur le fluvial comme les céréales, les granulats, mais d'autres en développement comme la grande distribution ou le recyclage, envisagent des projets d'investissement le long du parcours Marquion - Clairoix. Le tourisme pourra également être développé. L'exemple du Canal Albert en Belgique m'a conforté dans cette conviction de la force du fluvial pour développer l'emploi durablement.

Le projet est donc créateur d'emplois à court, moyen et long terme. Au-delà des 10 000 emplois liés au chantier, 50 000 emplois sont attendus à l'horizon 2050.

J'ai pu mesurer cette attente immense que porte ce projet dans les territoires de la moitié Nord de la France. Il est en effet le premier grand projet structurant de ce territoire depuis le TGV Nord et le tunnel sous la Manche.

Ainsi, le Canal Seine Nord Europe est un facteur de développement économique, car il est permis de construire un réseau plus large, le réseau Seine Escaut. C'est pourquoi, j'ai inscrit ma mission dans ce périmètre, adoptant une approche globale en lien avec la réalité des flux économiques.

Ce développement économique se fera dans le temps. En effet, la construction d'un canal à grand gabarit est un investissement à long terme, dont la montée en charge est progressive mais certaine. Ceci conduit à faire évoluer peu à peu l'infrastructure selon les besoins. Le Canal Albert, inauguré en 1939, a été continuellement amélioré. Il en sera de même pour le réseau Seine Escaut. Articulé autour du point d'appui qu'est le Canal Seine Nord Europe dont le gabarit Vb est préservé, le reste du réseau doit s'adapter progressivement aux besoins du marché. C'est ainsi une approche progressive que j'ai choisie pour élaborer mes propositions.

Cette approche globale et progressive conduit donc à réaliser à partir de 2016 ce chaînon manquant entre deux grands bassins pour prioriser ensuite les investissements sur l'ensemble du réseau au fur et à mesure des besoins économiques et du développement de l'activité fluviale. Ceci passe par la réalisation immédiate du Canal Seine Nord Europe, tronçon central de la liaison Seine Escaut.

Pour rendre possible cette perspective, il faut créer des conditions favorables à l'engagement du chantier.

Tout d'abord, une réduction du coût. Le travail de reconfiguration technique, conduit sous le pilotage de Gilles Leblanc, ingénieur général des Ponts et des Eaux et des Forêts, a permis d'identifier des pistes d'économies significatives, pour atteindre un coût du chantier de l'ordre de 4500 M€₂₀₁₃ HT.

Il s'agit ensuite de reconstruire un nouveau partenariat avec les territoires. C'est dans ce cadre, que je propose aux Régions et aux collectivités territoriales d'assurer le développement des plateformes multimodales. C'est aussi en ce sens, que je propose que le projet, et au-delà, le bassin concerné soit confié à une société de projet créée dans le cadre d'une disposition législative qui associerait VNF, collectivités, les Ports, voire d'autres parties prenantes comme nos partenaires belges.

Il faut, enfin, en revoir le financement. Un appui européen fort est possible. La déclaration conjointe signée le jeudi 17 octobre 2013 entre M. le Ministre, ses homologues de Belgique, et des Pays-Bas, ainsi que le Commissaire européen aux Transports Siim Kallas a été un des éléments décisifs de la reconfiguration financière. Cette déclaration acte que le Canal Seine Nord Europe et le réseau Seine

Escaut sont éligibles à un taux de cofinancement européen allant jusqu'à 40 %, contre 6,22 % précédemment. Les collectivités concernées ont aussi acté un engagement nouveau et renforcé. Leur déclaration d'engagement signée conduit à la volonté d'un financement à hauteur d'un milliard d'euros. Cet engagement nouveau va de pair avec la perspective d'un partenariat renforcé, et d'un démarrage rapide des travaux du tronçon central. Le dernier élément du financement est l'inscription d'éléments incitatifs au report modal. Dans le cadre de l'approche globale du réseau Seine Escaut, une réflexion pourrait être engagée pour lier le financement de l'infrastructure à des incitations permettant le report modal depuis les autoroutes concernées.

Au-delà, ce projet pose les questions de reconstruire une culture du fluvial pour notre pays, et d'élaborer des pistes pour la complémentarité fer/voie d'eau/route. J'ai rencontré une profession dynamique qui souhaite réamorcer un développement fort. Sur ces bases, une réflexion pourrait être engagée vers un plan fluvial qui redonnerait toute sa place à ce mode respectueux de l'environnement.

Enfin, les acteurs que j'ai rencontrés m'ont exprimé le caractère essentiel d'écoute et de portage d'un élu de la Nation. Aussi, sur le modèle de l'Europe qui nomme un coordinateur pour chacun de ses corridors prioritaires, je propose qu'un coordinateur national soit nommé. Personne indépendante, parrain du projet, il veille à son avancement, à l'écoute mutuelle de l'ensemble des parties intéressées : techniciens, territoires, acteurs économiques. Il facilite ainsi les relations et assure une cohérence d'ensemble.

Le présent rapport apporte enfin quelques propositions qui se sont appuyées sur l'étude des bonnes pratiques, sur l'écoute des partenaires du projet et sur les entretiens menés dans le cadre de la mission. Je remercie très sincèrement toutes les personnes rencontrées et demande à celles que les contraintes de temps liées à la mission n'ont pas permis de rencontrer, de bien vouloir m'en excuser. Elles ont chacune apporté un élément dans ma réflexion et dans l'élaboration de mes propositions. Toutes ont exprimé une attente forte et la volonté, grâce à une visibilité retrouvée, d'investir pour relancer la croissance et l'emploi pour notre pays et pour l'Europe.

Je crois en l'avenir de ce projet qui sera l'un des facteurs de la relance de la croissance de notre pays.



Rémi Pauvros

Député du Nord
Maire de Maubeuge

Table des matières

1 PREMIERE PARTIE : UNE INFRASTRUCTURE ATTENDUE, QUI SE JUSTIFIE PAR SON INTERET ECONOMIQUE, EUROPEEN, EN CONTRIBUTEUR A LA TRANSITION ENERGETIQUE.....	12
1.1 LES RENCONTRES DE TERRAIN, LES NOMBREUX ECHANGES TENUS MONTRENT UNE ATTENTE FORTE POUR CREER UN ESPACE UNIFIE D'ECHANGES AU CŒUR DE L'EUROPE.....	12
1.1.1 La possibilité pour les ports maritimes d'accroître leur position concurrentielle et d'étendre leur hinterland.....	12
1.1.2 Face aux incertitudes, les acteurs économiques adoptent une attitude attentiste en suspendant leurs investissements.....	14
1.1.3 Des opportunités d'emploi et de développement économique pour les territoires	16
1.1.4 Mieux impliquer les partenaires belges pour renforcer les relations transfrontalières.....	17
1.1.5 Pour l'Europe, créer un espace unifié de transport fluvial en combinaison avec le ferroviaire	17
1.2 UNE SOURCE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE A COURT, MOYEN ET LONG TERME	20
1.2.1 Un chantier contribuant à la relance économique et à l'emploi	20
1.2.2 Un équipement source d'emplois locaux et pérennes à moyen et long terme	22
1.2.3 Un outil structurant pour l'aménagement équilibré du territoire.....	24
1.2.4 Un facteur d'amélioration de la compétitivité des entreprises.....	26
1.2.5 Un effet accélérateur de développement et de synergies pour les ports intérieurs et les plateformes multimodales.....	28
1.2.6 Un accélérateur des mutations en cours pour les ports maritimes	30
1.3 UNE INFRASTRUCTURE PERMETTANT DE RELANCER LA CULTURE FLUVIALE ET CONTRIBUER AINSI A LA TRANSITION ENERGETIQUE PAR LE REPORT MODAL.....	34
1.3.1 Le Canal Seine Nord Europe en permettant le développement du transport fluvial contribuera à la transition énergétique	34
1.3.2 Le Canal Seine Nord Europe ouvre une possibilité intéressante de report modal par l'effet réseau.....	36
1.4 LES PROPOSITIONS : SUIVRE UNE APPROCHE GLOBALE ET PROGRESSIVE DANS L'AMENAGEMENT DU RESEAU SEINE ESCAUT	39

Table des matières

2 DEUXIEME PARTIE : LES APPROCHE GLOBALE ET PROGRESSIVE ET LA RECONFIGURATION TECHNIQUE PERMETTENT D'ENVISAGER DES ECONOMIES SIGNIFICATIVES AVEC L'OBJECTIF DE RETOMBÉES ECONOMIQUES RAPIDES	40
2.1 UNE RECONFIGURATION TECHNIQUE DU PROJET DE TRONÇON CENTRAL PERMET D'ENVISAGER DE REDUIRE SON COUT DE MANIERE SIGNIFICATIVE, TOUT EN S'INSCRIVANT DANS UN PROJET DE CANAL DURABLE	40
2.1.1 Le cadre donné au travail de reconfiguration technique	40
2.1.2 Les principales propositions d'évolutions techniques.....	41
2.1.3 Le cas des plateformes multimodales : laisser l'initiative aux acteurs locaux.....	46
2.1.4 Le mode de réalisation du canal peut aussi être un moyen d'optimiser son coût	48
2.1.5 Un projet reconfiguré pour proposer un « Canal Durable »	48
2.2 LES ACTIONS SUR LES BASSINS SEINE/OISE ET NORD PAS-DE-CALAIS : L'APPROCHE GLOBALE DU PROGRAMME SEINE ESCAUT	50
2.2.1 Un travail important a déjà été mené dans le cadre des Contrats de Projets Etat Région précédents	50
2.2.2 Les échanges avec les acteurs économiques et les territoires conduisent à proposer des critères de priorisation des projets pouvant être inscrits au titre des prochaines contrats de plan sur le réseau Seine Escaut	51
2.3 LA QUESTION DE L'ORDONNANCEMENT EST A METTRE EN REGARD DE L'INTERET ECONOMIQUE ET DES MOYENS DISPONIBLES	54
2.3.1 Relier en priorité les bassins par la réalisation du tronçon central, afin de profiter de l'effet réseau	54
2.3.2 Les principes d'un planning s'inscrivant dans l'approche progressive.....	54
2.4 LES PROPOSITIONS ET LA SYNTHESE DES PISTES D'ECONOMIE	55

Table des matières

3 TROISIEME PARTIE : UN PROJET DONT LA RECONFIGURATION FINANCIERE ET SON INSCRIPTION DANS UNE LOGIQUE ECONOMIQUE CONDUISENT A UNE NOUVELLE GOUVERNANCE	56
3.1 UNE RECONFIGURATION FINANCIERE QUI PERMET DE CONFIRMER UN APPUI FORT DE L'EUROPE ET DES COLLECTIVITES	57
3.1.1 Le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe et la Déclaration de Tallinn	57
3.1.2 Le principe d'appui des grands projets en France entre l'Etat et les collectivités.....	59
3.1.3 Les collectivités concernées : une déclaration d'engagement pour financer le Canal Seine Nord Europe	60
3.1.4 Les autres sources de financement	61
3.2 UNE NOUVELLE GOUVERNANCE PAR UNE SOCIETE DE PROJET ET UN APPROFONDISSEMENT DES RELATIONS SUR LE PERIMETRE SEINE ESCAUT	65
3.2.1 Assurer le développement fluvial du périmètre dans un cadre partenarial par une société de projet	65
3.3 LA RECONFIGURATION FINANCIERE CONFORTE LES CONCLUSIONS SUR L'ORDONNANCEMENT POUR UNE OUVERTURE DU TRONÇON CENTRAL A UN HORIZON 2020/2023	70
3.3.1 L'engagement de l'Europe et des collectivités conduit à privilégier le scénario d'un aboutissement rapide du tronçon central.....	70
3.3.2 Un plan de financement possible.....	71
3.3.3 Le planning possible avec les travaux prioritaires d'extrémité.....	71
3.4 LES PROPOSITIONS	72

Table des matières

4 QUATRIEME PARTIE : REDEVELOPPER LA CULTURE FLUVIALE, EN COMPLEMENTARITE AVEC LES PORTS ET LES AUTRES MODES DE TRANSPORT	73
4.1 LA COMPLEMENTARITE DES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES : UN ENJEU DE COMPETITIVITE.....	73
4.2 LES EVOLUTIONS DE REPARTITION MODALE EN FRANCE MONTRENT DES DIFFERENCES SIGNIFICATIVES AVEC NOS VOISINS	74
4.2.1 La France a eu une évolution très différente de la Belgique en matière de répartition modale	74
4.2.2 Le transport fluvial en France : une dynamique de croissance enclenchée, mais limitée par le réseau actuel	75
4.2.3 La complémentarité avec le fret ferroviaire et routier	80
4.3 L'ETAT DES ACTIONS DE POLITIQUES PUBLIQUES EN MATIERE FLUVIALE.....	82
4.4 PROPOSITIONS POUR RENFORCER LA COMPLEMENTARITE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT DE FRET	83
5 CONCLUSION : SYNTHESSES DES PROPOSITIONS.....	84
Remerciements	87
Annexes.....	88

■ 1 PREMIERE PARTIE : Une infrastructure attendue, qui se justifie par son intérêt économique, européen, en contributeur à la transition énergétique

1.1 Les rencontres de terrain, les nombreux échanges tenus montrent une attente forte pour créer un espace unifié d'échanges au cœur de l'Europe

Le Canal Seine Nord Europe vis à relier, via la voie fluviale, deux grandes régions de l'Europe du Nord, le Bassin Seine/Oise et le Bassin Nord Pas-de-Calais/Benelux, permettant de constituer le réseau Seine Escaut.

Aujourd'hui, un réseau de voies navigables interconnectées existe mais il n'offre pas un gabarit suffisant pour la navigation d'unités modernes. En particulier, le canal latéral à l'Oise, le canal de Saint-Quentin, le canal de la Sambre à l'Oise et le canal du Nord sont aujourd'hui les voies navigables les plus restrictives de ce réseau. Même si elles disposent d'un intérêt économique indéniabiles, elles limitent la navigation aux bateaux de petit gabarit (entre 250 et 650 tonnes).

Le Canal Seine Nord Europe, d'une longueur de 106 km, a vocation à relier Compiègne à Aubencheul au bac (Nord) par voie navigable au gabarit européen Vb (4400 tonnes).

S'il constitue aujourd'hui un projet permettant de lever un goulet d'étranglement du réseau européen, il a également vocation à relier les régions françaises de Haute-Normandie, d'Ile-de-France, du Nord Pas-de-Calais et de Picardie entre elles. Il doit aussi créer un réseau entre les ports maritimes et les ports et plateformes intérieurs, modifiant les chaînes logistiques de la moitié Nord de la France et à impulser un nouveau développement économique.

La mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe a mené plus de soixante-dix entretiens avec les acteurs concernés par le projet : ports maritimes et intérieurs, acteurs économiques, territoires, partenaires belges, Commission Européenne. De nombreuses contributions ont été rassemblées et sont jointes en annexe.

De ces entretiens, il résulte que les différents acteurs expriment une attente forte par rapport au projet, mais que le manque de visibilité sur sa réalisation est un frein à l'investissement pour les acteurs publics et privés et donc au développement économique.

1.1.1 La possibilité pour les ports maritimes d'accroître leur position concurrentielle et d'étendre leur hinterland

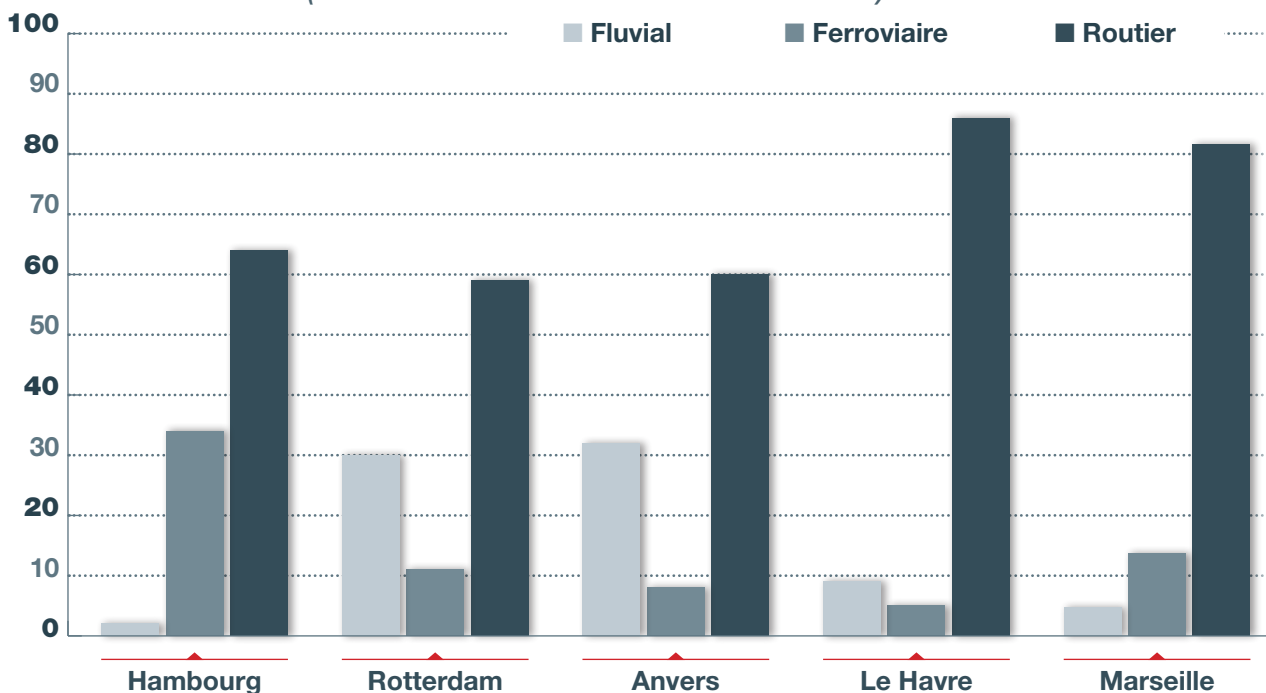
La compétitivité d'un port maritime repose de plus en plus sur une offre diversifiée de transport massifié (voie d'eau et ferroviaire) permettant d'étendre son hinterland.

Outre la qualité du service rendu, son positionnement géographique et ses caractéristiques nautiques, l'attractivité d'un grand port maritime repose de plus en plus sur une offre de transport massifié étendant son hinterland. En effet, le trafic de conteneurs est un relais de croissance important des ports. Or, le développement des ports conteneurs de grande capacité nécessite de pouvoir expédier rapidement un nombre très important de conteneurs afin de réduire les temps d'escale. La combinaison fer/voie fluviale permet ainsi un exutoire efficace et devient un élément majeur d'attractivité pour les armateurs. Cette combinaison répond à l'engorgement routier et aux contraintes de disponibilité des différents modes confortant la fiabilité du port.

Cette logique a été suivie par les ports du Nord, par exemple avec le développement de la ligne ferroviaire fret de la Betuwe qui complète l'offre fluviale pour Rotterdam. Ces ports sont caractérisés par une forte part du fluvial et du ferroviaire. Ce n'est pas le cas du Grand Port Maritime du Havre, même si le développement du terminal multimodal du Havre est une réalisation porteuse de développement. Elle est complémentaire aux réflexions menées sur l'amélioration de l'accès direct de Port 2000 au réseau fluvial.

Répartition modale des trafic terrestres des conteneurs

(en % du nombre de conteneurs EVP-2007)



Source : La desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes, Rapport du député Roland Blum à Monsieur le Premier Ministre – 2012

Le projet Seine Escaut s'inscrit ainsi dans cette logique d'offrir un hinterland étendu, avec un mode massifié de transport complémentaire au mode ferroviaire. Renforcé par les résultats de la réforme portuaire, mais aussi par une coopération plus forte, les ports maritimes français souhaitent saisir cette opportunité de développement.

C'est ainsi qu'HAROPA indique que le projet est un risque mais aussi une opportunité, marquant une évolution positive de la position des ports normands qui avait été jusqu'ici extrêmement réservée. Pour HAROPA, le Canal Seine Nord Europe présente un risque évident par rapport à la concurrence avec les grands ports du Nord. Cependant, les ports maritimes français veulent montrer que leur niveau de compétitivité égale ceux des grands ports de la Mer du Nord. Le Havre a d'ailleurs été primé meilleur port européen par les asiatiques en juin 2013. De plus, la consolidation de l'axe Seine (Grand Port Maritime du Havre, Grand Port Maritime de Rouen, Ports de Paris) au sein du réseau HAROPA, permet de présenter une offre commerciale et de services uniques pour les 3 ports, lui permettant d'atteindre une taille critique pour concurrencer les grands ports de la Mer du Nord.

Le Port de Dunkerque a aussi exprimé cette possibilité de pouvoir profiter d'un hinterland élargi vers le Sud, mais aussi vers l'Est, notamment par une jonction améliorée avec la Wallonie via la réouverture du Canal Condé Pommeroeul. Le port de Dunkerque s'investit dans le fluvial avec la mise en place en octobre 2013, d'une navette fluviale conteneurisée Dunkerque/ Ports de Lille et Dourges

deux fois par semaine: «Nord Ports Shuttle». Le Port de Dunkerque exprime ainsi son soutien au projet, en soulignant qu'il est un facteur de développement nécessaire mais pas unique.

Même si le Canal Seine Nord Europe constitue aujourd'hui une opportunité pour les ports maritimes français, la compétitivité des ports ne dépend pas exclusivement de cette infrastructure. Selon les acteurs portuaires, une attention particulière doit être apportée :

- à la qualité et la diversité des dessertes terrestres des ports,
- à la qualité de services associés au transport fluvial,
- à la mise en réseau des ports maritimes, des ports fluviaux et des plateformes multimodales intérieures,
- à la tarification du transport fluvial, le péage doit être adapté de façon à ce que ce mode de transport soit compétitif par rapport au routier,
- à la réglementation. Les procédures pour les implantations portuaires sont, par exemple, trop longues, pénalisant les ports français par rapport à leurs homologues belges et néerlandais.

Afin de maximiser les opportunités liées au Canal Seine Nord Europe et minimiser les risques liés à une concurrence accrue avec les Ports du Range Nord, les acteurs portuaires ont mis en avant la nécessité de traiter certains « points durs » comme l'accès direct de Port 2000 au réseau fluvial ou l'ouverture 24h/24h du canal Lille/Dunkerque.

Enfin, il est apparu que les ports maritimes devaient être plus profondément associés au projet non pas par une importante contribution financière, compte tenu de leurs capacités d'investissement limitées, mais par le rôle qu'ils ont à jouer quant à l'utilisation des plateformes et ports intérieurs. Cette proposition a été accueillie par les ports de manière positive : libérés du poids d'un financement qui aurait grevé leurs possibilités d'investissement et de modernisation, les ports maritimes deviennent aujourd'hui des partenaires du projet.

1.1.2 Face aux incertitudes, les acteurs économiques adoptent une attitude attentiste en suspendant leurs investissements

Les acteurs économiques ont besoin de visibilité pour programmer leurs investissements. Réduire l'incertitude tout en fournissant une perspective crédible d'ouverture, relancerait ainsi les investissements

Pour les acteurs économiques rencontrés chargeurs (représentants de filières industrielles et agricoles, transporteurs, logisticiens), bateliers, opérateurs de réseau, le Canal Seine Nord Europe est une réelle opportunité.

Pour la filière céréalière, principalement implantée en Picardie et en Nord Pas-de-Calais, cette nouvelle infrastructure facilitera le transport des céréales à des fins de mise de stockage et pour l'exportation. La voie fluviale est particulièrement adaptée au transport des céréales, qui peut se faire en flux continu. Une solution de transport massifiée pourra réduire les coûts du transport, et au bout du compte, le coût final des produits. Ceci permet aussi de dynamiser le réseau à petit gabarit voisin qui servira en pré-acheminement, en complémentarité avec la voie ferroviaire et routière. En flux retour, des céréales de moindre qualité pourraient être importées à des fins de transformation entraînant une création de valeur ajoutée sur les territoires français.

La voie fluviale est également particulièrement adaptée au transport des granulats. Pour les acteurs de cette filière, le Canal Seine Nord Europe est une opportunité, plus particulièrement pour l'approvisionnement en matériaux de l'Ile-de-France en provenance notamment du Calais. De manière générale, la filière BTP dit souffrir de la congestion routière pour l'approvisionnement des chantiers.

Sur la filière conteneurs, qui porte la croissance du fluvial, le Canal Seine Nord Europe est également perçu comme une opportunité. Pour les transporteurs et logisticiens, la voie fluviale est un mode de transport moderne, qui possède de nombreux avantages. Le transport fluvial est sécurisant pour les entreprises, car il est peu accidentogène et ne souffre pas de retards dus aux congestions routières. En ce sens, il permet une gestion en flux tendus des stocks. Par ailleurs, il est économe en énergie.

Il a vocation à permettre des gains de compétitivité sur le prix du transport par rapport à la route à condition que les ruptures de charge soient limitées. Il doit être rendu possible de passer directement du navire à la barge, ce qui limite également le temps de stationnement des marchandises sur les terminaux portuaires. Cet effet est amplifié lorsque les zones d'activités intérieures sont placées directement en bord à voie d'eau.

Pour les transporteurs et logisticiens, le projet s'inscrit dans la volonté de nombre d'entreprises de « verdir » leurs flux d'approvisionnement et de distribution. Il doit s'accompagner de l'aménagement de plateformes permettant d'effectuer les opérations de massification et d'éclatement des marchandises. Il est également essentiel que ces plateformes soient multimodales, embranchées fer et route. Le GERIF (Groupement d'entreprises régionales d'intérêt fluvial) a ainsi marqué un engagement fort de soutien au Canal Seine Nord Europe et aux plateformes en projet. La contribution du GERIF rassemble ainsi dix grands groupes dont Auchan, Toyota, Bonduelle. Cette contribution souligne l'engagement des acteurs économiques dans les projets de plateformes.

Les plateformes multimodales en bord à canal peuvent aussi être un facteur d'entraînement pour développer dans les territoires voisins des plateformes complémentaires. Il marque ainsi la complémentarité fer/voie d'eau. Ainsi, dans l'Aisne, un projet de plateforme à Tergnier est étudié en relation avec le projet Seine Nord Europe.

Pour la batellerie, le Canal Seine Nord Europe constitue également une possibilité de relancer le fluvial en France, y compris sur le petit gabarit qui permettrait d'alimenter des plateformes de massification. La batellerie est aussi en attente d'innovation pour réengager le développement de la profession.

Les opérateurs des réseaux d'infrastructure ou de transport combiné se sont aussi déclarés intéressés. Ainsi pour la SANEF, qui avait proposé une offre au côté d'un des candidats dans le cadre du Partenariat Public Privé, voit une pleine complémentarité entre son réseau et le canal. En effet, à moyen et long terme, le report de poids lourds sur le canal préserve son réseau, en allonge la durée de vie et soulage l'engorgement de certains points. SNCF Geodis y voit aussi, au travers des plateformes, un moyen d'encourager le transport combiné et d'être ainsi en complémentarité sur d'autres itinéraires que les projets d'autoroutes ferroviaires. A long terme, le réseau est propice à un développement de l'axe Ouest/Est, combinant voie d'eau sur l'axe Seine/Oise et ferroviaire. Il serait ainsi possible de développer des lignes de transport du Havre ou de Dunkerque vers les régions de l'Est, Allemagne en particulier.

De manière générale, l'ensemble des acteurs économiques ont souligné que le manque de visibilité sur le projet a freiné leurs investissements, qu'il s'agisse de la cale, d'investissements sur les plateformes, de matériel de transbordement, ... Les grandes entreprises ont des schémas logistiques complexes et leur réorganisation nécessite d'avoir une visibilité à court et moyen terme.

1.1.3 Des opportunités d'emploi et de développement économique pour les territoires

Les territoires doivent être parties prenantes du projet, qu'il s'agisse de l'infrastructure et du développement des plateformes. Ils sont les plus à même de créer les liaisons entre plateformes, infrastructures et milieux économiques locaux.

Pour les territoires concernés, le Canal Seine Nord Europe répond à de nombreuses attentes : maintien et création d'emplois et d'activités économiques, approvisionnement des territoires, réponse à la congestion routière.

S'agissant du potentiel de développement économique, les régions traversées mettent en avant des indicateurs socio-économiques très dégradés sur leur territoire. La Picardie se place au 21^{ème} rang sur les 22 régions métropolitaines du PIB/habitant. Le taux de chômage en Nord Pas-de-Calais est de l'ordre de 14 %, soit 30 % supérieur au taux de chômage de la France métropolitaine.

Ainsi, le Canal Seine Nord Europe est très attendu par les territoires car il permet de maintenir et de créer des emplois, que ce soit en phase chantier mais également dans l'exploitation des plateformes multimodales existantes et à venir.

Par ailleurs, des Chambres de Commerce et d'Industrie ont voté des motions marquant leur attente pour ce projet.

Pour l'Île-de-France, le Canal Seine Nord représente également une opportunité de repenser son schéma d'approvisionnement, qui était jusqu'à présent concentré sur l'Est et le Nord. L'Île-de-France est ainsi significativement approvisionnée par le Port d'Anvers et Rotterdam et donc par la route. Développer de nouvelles plateformes dans l'Ouest, comme le projet Paris Seine Métropole assure pour la Région un rééquilibrage et devient un moyen de réduction du trafic routier. Ainsi, pour l'Île de France, ouvrir cet axe, revient à optimiser un effet réseau au niveau fluvial qui fait défaut.

Enfin, ces territoires sont traversés par des axes routiers saturés. Cette situation est un frein au développement économique et a des répercussions sociales importantes, notamment en termes de qualité de l'air et de risque pour la santé. Dans le Nord Pas-de-Calais, 30 à 35 % des flux routiers de l'ensemble de l'Arrondissement de Lille sont des flux de transit et le transport routier de marchandises représente une part modale de 86 %. L'A. 1, reliant la métropole Lilloise au Bassin Seine/Oise, peut présenter sur certains tronçons des fréquentations allant jusqu'à 200 000 véhicules/jour et est congestionnée (vitesse inférieure à 30 km/h) plusieurs fois par jour. Le trafic poids lourds de transit est donc un facteur aggravant de congestion.

De manière générale, les collectivités territoriales ont regretté le montage complexe qui était prévu pour la construction et l'exploitation des plateformes dans le cadre du Partenariat Public Privé. Les acteurs publics souhaitent être parties prenantes du développement des plateformes multimodales, qui doivent s'inscrire dans leurs schémas stratégiques de développement économique.

1.1.4 Mieux impliquer les partenaires belges pour renforcer les relations transfrontalières

Les partenaires flamands et wallons ont besoin de visibilité pour poursuivre leurs investissements sur le réseau Seine Escaut. Renforcer les liaisons transfrontalières, comme la réouverture du Condé Pommeuroeul ou les investissements sur la Lys et la Deûle permettra d'engager une plus forte intégration des territoires.

La Flandre et la Wallonie sont membres de la Commission Intergouvernementale et du Groupement Européen d'Intérêt Economique Seine/Escaut. Le gouvernement wallon et le gouvernement flamand ont engagé de nombreux travaux pour mettre au gabarit européen leur réseau dans la perspective de la mise en service du Canal Seine Nord Europe. Le manque de visibilité sur la partie française du réseau Seine-Escaut fait peser des incertitudes sur les investissements des partenaires belges.

Dans ce cadre, le projet de réouverture du Canal Condé Pommeuroeul renforce la relation entre Mons/Charleroi et les projets en cours dans le valenciennois. Cette réouverture, dont le dossier est prêt, serait un signe fort d'un renforcement de la coopération transfrontalière. La Lys mitoyenne est aussi un projet important que souligne la Région Flamande.

1.1.5 Pour l'Europe, créer un espace unifié de transport fluvial en combinaison avec le ferroviaire

Le Canal Seine Nord Europe, fortement attendu par l'Europe, est l'outil qui créera un espace unifié de circulation des marchandises dans un mode respectueux du développement durable. Il concrétise un réseau fluvial à grand gabarit au cœur de l'Europe.

Pour l'Union Européenne, un réseau de transports efficace est vital pour la croissance économique européenne et sa compétitivité. Le marché intérieur européen dépend de la performance de ses réseaux de transports.

En 2011, la Commission Européenne a publié un livre blanc sur les transports qui invite les Etats Membres à transformer leur système de transports vers des réseaux plus économes en énergie, interconnectés et multimodaux. 500 millions de tonnes de fret sont acheminées chaque année sur les voies fluviales, ce qui représente 6 % du fret total tandis que le réseau européen des voies navigables s'étend sur 37 000 km. Le programme NAIADE II propose ainsi d'améliorer l'utilisation des voies navigables intérieures pour le transport de fret et a, en ce sens, influencé le nouveau règlement des Réseaux Transeuropéens de Transports.

La liaison Seine-Escaut relie, via la voie fluviale, deux grandes régions de l'Europe du Nord, le Bassin Seine/Oise et le Bassin Nord Pas-de-Calais/Benelux.

En 2004, le Canal Seine Nord Europe a été inscrit parmi les 30 projets prioritaires du réseau transeuropéen de Transports (RTE-T). La Commission Européenne a récemment réaffirmé la priorité donnée au Canal Seine Nord Europe, lors de l'approbation par le Parlement Européen le 19 novembre 2013, du nouveau règlement des RTE-T. Ce règlement a retenu le Canal Seine Nord comme projet prioritaire du réseau central du corridor Mer du Nord/Méditerranée.

Le territoire concerné par le bassin Seine/Escaut est caractérisé par :

- L'importance de leur population et donc des bassins de consommation : les quatre régions françaises (Haute-Normandie, Ile-de-France, Nord/Pas-de-Calais et Picardie), les Pays-Bas et la Belgique représentent, avec 47,7 M d'habitants, plus de 9 % de la population totale de l'UE 28.
- L'intensité de leur activité économique. Ces deux bassins sont les principales portes d'entrée des marchandises en Europe du Nord. 27 % des marchandises transportées par voie maritime de l'ensemble de l'UE sont chargées/déchargées dans les ports du Range Nord, de Dunkerque et le réseau des ports HAROPA.
- L'intensité de leurs relations commerciales et des échanges transfrontaliers. La Belgique effectue, en valeur, 23 % de ses exportations intracommunautaires en direction de la France (2ème pays derrière l'Allemagne avec 25 %) et 16 % de ses importations intracommunautaires proviennent de la France. La Belgique est également un partenaire commercial prépondérant pour la France qui représente 12 % de ses exportations et 16 % de ses importations.

Le réseau Seine/Escaut vise donc à créer un nouvel espace d'échanges au Nord de l'Europe dans une région européenne caractérisée par l'intensité de ses relations commerciales, dominées par le mode routier.

Au-delà de ces deux bassins, et à plus long terme, le Canal Seine Nord Europe s'inscrit dans une ouverture vers l'Est en reliant le réseau des voies navigables du Nord de l'Europe Seine/Escaut, au Rhin et au Danube, créant ainsi le plus grand réseau de navigation intérieure européen.

Les corridors Mer du Nord/Méditerranée et Rhin/Danube, définis par les Réseaux Transeuropéens de Transport, se voient connectés par voie d'eau. C'est ainsi la vue d'un réseau transeuropéen, avec la complémentarité des modes fer/route/voie d'eau, pour créer un espace d'échanges facilité au cœur de l'Europe.



Source : VNF Le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)

Le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)

Le RTE-T se décomposera, au 1er janvier 2014, en deux sections :

- le réseau central : réseau présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport. Il doit être achevé en 2030. Ce réseau central aura pour but d'éliminer les goulets d'étranglement et de fluidifier les échanges transfrontaliers. Il constituera l'épine dorsale du transport sur le marché intérieur européen. Il se substitue ainsi aux logiques nationales.
- le réseau global : réseau d'accès, au niveau national et local, au réseau central. Il doit être achevé en 2050.

Les projets du réseau central sont regroupés en neuf corridors : deux corridors Nord/Sud, trois axes Est-Ouest et quatre diagonales. Ils couvrent les principaux flux à longue distance dans le réseau central et visent notamment à améliorer les tronçons transfrontaliers au sein de l'Union.

Les corridors de réseau central sont principalement axés sur l'intégration modale, l'interopérabilité et un développement coordonné des infrastructures, notamment dans les tronçons transfrontaliers et les goulets d'étranglement. Pour chaque corridor, des projets prioritaires, goulets d'étranglements et tronçons transfrontaliers, ont été identifiés par l'Union Européenne. Les priorités sont ainsi définies par logique de corridor et non par Etat Membre.

Enfin, le nouveau règlement des RTE-T introduit la notion d'autorités locales pour la gouvernance et la réalisation des projets.

Des infrastructures prioritaires ont été identifiées à l'intérieur des neuf corridors. Le Canal Seine Nord est ainsi pour la Commission Européenne le projet prioritaire du corridor Mer du Nord/ Méditerranée.

Il est par ailleurs le projet le plus important concernant les voies navigables intérieures. A noter que pour la France, deux grands projets ont été identifiés comme prioritaires : le Canal Seine Nord Europe et le Lyon-Turin.

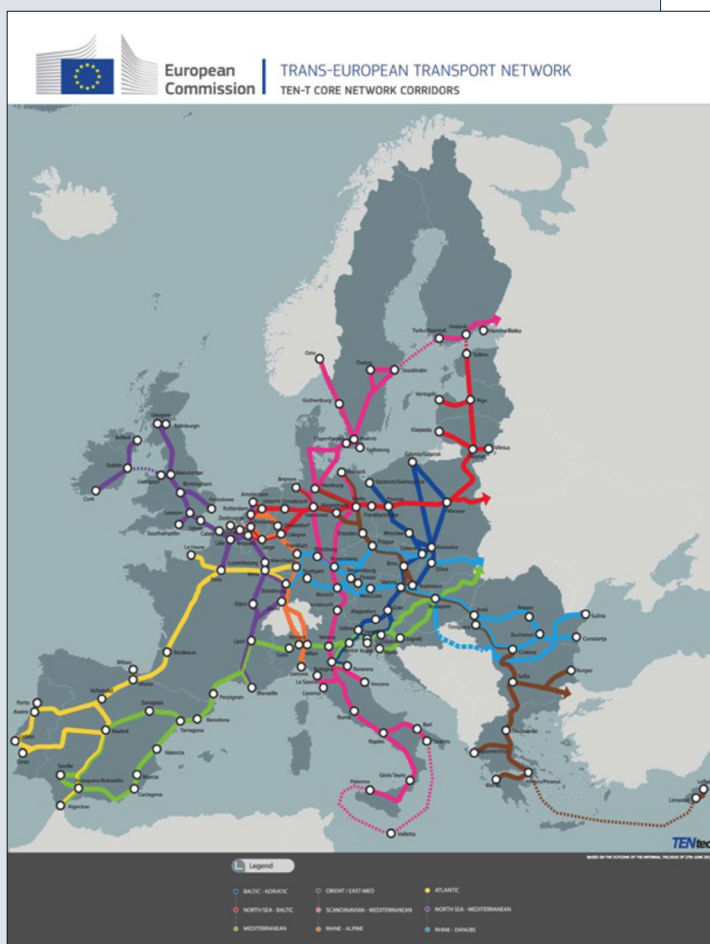


Figure 1 : Corridors européens du réseau RTE-T

1.2 Une source de développement économique à court, moyen et long terme

Les nombreux échanges révèlent donc une attente forte autour de ce projet. Il est porteur de développement économique, contribue à la transition énergétique, au développement des ports et doit constituer un espace unique d'échange au cœur de l'Europe.

La mission a voulu conforter ces conclusions par une étude économique. Cette étude vise à mettre en perspective à la fois les études précédemment conduites par VNF, ainsi que les positions des différents acteurs

Equipement structurant et inséré dans un réseau fluvial à rayonnement européen, le Canal Seine Nord Europe est un projet ambitieux susceptible d'entraîner et de fédérer l'ensemble des acteurs intervenant directement ou indirectement dans la sphère économique : entreprises des différentes filières économiques, professions du fluvial, établissements publics gestionnaires d'infrastructure, collectivités locales, Etat et Europe. Ce projet trace ainsi une ambition économique :

- à court terme : le CSNE participe à la mise en œuvre d'actions contra-cycliques dans un contexte récessif (maintien d'un niveau d'investissements publics permettant de prendre le relai d'une demande atone) et contribue à la bataille pour l'emploi,
- à moyen et long terme : le CSNE comme investissement d'avenir. Il améliore l'attractivité des territoires et la compétitivité des entreprises concernées par l'émergence d'un système de transport économiquement et socialement plus efficace.
- Il participe, en outre, à la transition énergétique, de par son potentiel de report modal, facilitant la complémentarité fer/voie d'eau/route. Le Canal Seine Nord Europe se veut par ailleurs un exemple en matière d'aménagement durable.

Afin de conforter ces tendances et les conclusions des échanges tenus, la mission de reconfiguration a confié à un cabinet spécialisé une étude socio-économique complémentaire. Cette étude a été conduite par le cabinet d'études SETEC International. Cette étude permet aussi d'actualiser et de mettre en perspective les éléments déjà exposés par Voies Navigables de France.

1.2.1 Un chantier contribuant à la relance économique et à l'emploi

L'étude conduite pour le compte de la mission confirme les chiffres de VNF en termes d'emploi sur le chantier de 3000 à 6000 emplois directs, et de 10000 à 13000 emplois directs et indirects au total.

Les emplois liés à la construction du Canal Seine Nord Europe ont fait l'objet de plusieurs quantifications. Dans le cadre de la mission de reconfiguration, il est apparu nécessaire d'actualiser ces estimations afin d'évaluer, d'une part, l'impact d'une reconfiguration visant à réduire le coût total du projet et, d'autre part, à intégrer l'ensemble des projets du périmètre élargi au réseau Seine-Escaut.

La seule phase de construction du canal permettra de créer en moyenne entre 10 000 et 13 000 emplois par an pour un chantier d'une durée de six ans. Cette estimation comprend tant les emplois directs, qu'indirects et induits par le chantier.

A titre de comparaison, le plan de modernisation du réseau ferroviaire, auquel sont consacrés 13 milliards d'euros d'investissement entre 2008 et 2015, mobilise en moyenne 15 000 emplois par an (source RFF) ou encore la ligne à grande vitesse du Sud Europe Atlantique (LGV SEA) est un chantier d'environ 7 Mds€ avec 7000 créations d'emplois. Compte tenu de ces exemples, les estimations pour le chantier CSNE paraissent tout à fait réalistes.

Evaluation du nombre d'emplois liés à la construction
du Canal Seine Nord Europe en moyenne par an

Méthode 1 ¹	CSNE reconfiguré
emplois directs sur le chantier et emplois de siège	4 600
emplois indirects liés à la fabrication des fournitures	2 509
emplois indirects amont liés aux fournitures de chantier	2 165
emplois liés aux revenus distribués	3 072
emplois générés par la taxe professionnelle versée pendant le chantier	67
Total	12 412

base : instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains, 2007

Méthode 2 ²	CSNE reconfiguré
emplois directs	5 346
emplois indirects	5 346
Total	10 692

base : données INSEE secteur construction

Source : SETEC International

Le chantier de construction du Canal Seine Nord Europe produit donc un effet relance immédiat pour le tissu économique local et régional. Dans le contexte actuel, en particulier pour les entreprises du BTP qui sont confrontées à la baisse des dépenses d'investissement des collectivités locales, l'engagement d'un chantier tel que le CSNE apportera un regain d'activité important à plusieurs titres :

- soutien de l'innovation auprès des entreprises sur un chantier de ce type inédit en France,
- soutien d'emplois situés sur des territoires en situation de reconversion,
- visibilité et perspectives sur la durée prévisionnelle du chantier (6 à 7 ans).

Les deux principales régions traversées par le Canal Seine Nord Europe connaissent une désindustrialisation importante avec des taux de chômage plus élevés que le niveau national. 30 % des emplois directs pourraient être pourvus localement. La mise en œuvre de clauses d'insertion ambitieuses telles que cela avait été prévu, est une réponse importante à ces difficultés. A l'horizon de 2025, les activités liées aux plateformes doivent créer 3 200 emplois non délocalisables.

Territoire	Population (habitants)	Revenu net par foyer fiscal (€)	Taux de chômage (%)
Nord Pas de Calais	4 049 685	20157	14
Picardie	1 924 607	21 501	12
France	63 409 191	23433	9,7

Source : INSEE

1 Mise à jour de la méthode de calcul des emplois suite à la publication de l'Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains en 2007.

2 Utilisation de ratios simplifiés issus de l'analyse des chiffres INSEE du secteur de la construction (hypothèses SETEC international).

1.2.2 Un équipement source d'emplois locaux et pérennes à moyen et long terme

Comme le montre l'exemple du Canal Albert, un canal, par la possibilité d'implantation en bord à voie d'eau et les caractéristiques du transport fluvial, est un vecteur de développement très structurant, à moyen et long terme.

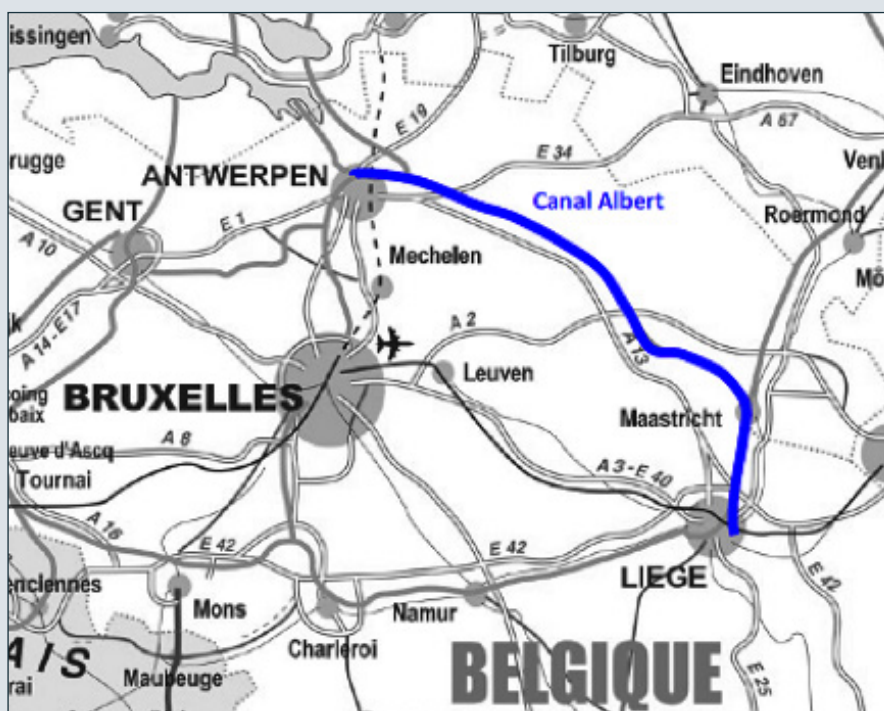
Dix ans après la mise en service de la liaison Seine-Escaut, le potentiel de création nette d'emplois s'établit à environ 6000, répartis entre les plateformes multimodales, la batellerie et les activités touristiques. En y ajoutant les activités complémentaires (énergies renouvelables notamment) et les emplois indirects et induits, le cabinet SETEC International évalue à une fourchette entre 10 000 et 15 000 le total des emplois créés. Cette estimation repose sur la réalisation des projets de plateformes. En effet, le CSNE reste un outil au service de stratégies et d'actions de développement initiées par les collectivités locales et les acteurs économiques, notamment au travers des plateformes.

A plus long terme, le potentiel de création d'emplois reste corrélé aux estimations d'augmentation du trafic et à un effet réseau entre les bassins fluviaux de l'Escaut et de la Seine. A l'horizon 2050, ce sont environ 45 000 emplois au total qui pourraient être créés grâce aux dynamiques induites par le Canal Seine Nord Europe. Cette estimation repose sur l'hypothèse d'un doublement des trafics globaux et sur un fort effet réseau.

Cette estimation est réaliste au regard des éléments de comparaison existant sur ce type d'infrastructures. A titre d'exemple, le canal Albert a généré la création d'environ 50 000 emplois uniquement sur son linéaire (110 kilomètres).

Le Canal Albert en Belgique, de Liège à Anvers : une voie fluviale structurante qui illustre le potentiel de développement à court moyen et long terme

Initialement réalisé dans les années 30 pour relancer l'activité, faciliter le transport du charbon et constituer une ligne de défense contre les risques d'un conflit avec l'Allemagne, le Canal Albert est devenu une infrastructure essentielle dans le développement des territoires qu'il dessert.



Depuis sa construction, le canal a suscité l'implantation progressive et spontanée d'activités sur le long de son tracé. Ce développement s'est étalé sur plusieurs décennies en lien avec les évolutions et les opportunités offertes par la conjoncture économique (industrie sidérurgique, automobile, industries chimiques puis logistique). Plus de 50 000 emplois ont été créés.

Depuis sa construction, le canal a aussi été une infrastructure évolutive : il a été élargi en 1997 et des ponts sont encore en cours de relèvement, notamment avec l'appui des fonds RTE-T. Ces ponts sont d'ailleurs standardisés pour réduire les coûts. Un autre grand chantier en cours concerne la création d'une nouvelle écluse à Lanaye qui représente un investissement de 133,5 M€ dont 26,9 M€ seront cofinancés par l'Europe.



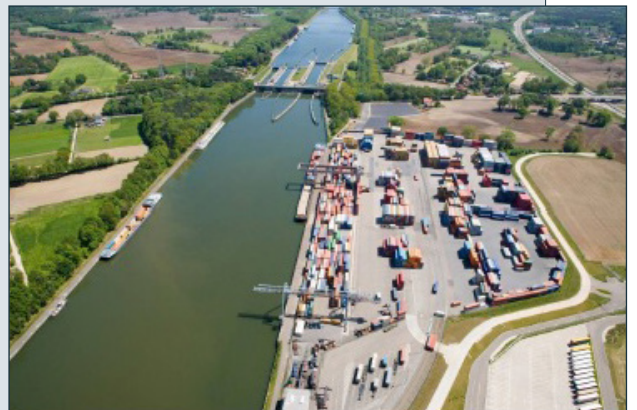
Chantier de la 4ème écluse de Lanaye

Longueur: 225 m / Largeur: 25 m / Dénivellation 13,68 m

En outre, l'analyse du Canal Albert démontre l'effet structurant de l'équipement pour les territoires. Contrairement aux infrastructures autoroutières ou ferroviaires qui tendent à favoriser le développement des pôles qu'elles relient, le canal a progressivement suscité l'émergence d'un véritable corridor industriel et d'un secteur tertiaire connexe. Parallèlement, le canal a eu un impact sur l'image et l'attractivité du territoire avec :

- le développement du tourisme, ayant conduit à l'aménagement de pistes cyclables, ports de plaisance...
- le développement d'une demande résidentielle aux abords du canal pour les zones urbanisées traversées par le canal,
- le développement d'une production d'énergie renouvelable sur site solaire et hydraulique (équipement en cours des écluses).

Il aide à la reconversion industrielle des territoires. L'aménagement en cours de « Trilogiport » à Liège est ainsi un exemple emblématique. Cette plateforme trimodale renforcera la place de Liège au carrefour entre la Belgique et Pays-Bas



Vue aérienne du terminal de Meerhooft

Depuis 2004, l'exploitation et le développement du Canal Albert est assurée par une société anonyme de droit public de Scheepvaart en Flandres. En Wallonie, le Service Public de Wallonie (SPW) a transféré à une unique société de droit public créée *sui generis*, la SOFICO, la maîtrise d'ouvrage pour réaliser, financer, entretenir et exploiter les infrastructures fluviales.

1.2.3 Un outil structurant pour l'aménagement équilibré du territoire

Les Régions et territoires traversés ont une opportunité de développer de nouvelles filières basées sur ce projet structurant.

Un projet d'infrastructure ne crée pas de développement en soi. Celui-ci résulte de stratégies d'accompagnement et d'une coordination des acteurs publics et privés qui saisissent des opportunités. En ce sens, le projet de Canal Seine Nord Europe participe à l'aménagement du territoire en incitant des acteurs économiques à fixer et développer des activités parce qu'ils y trouvent un avantage comparatif et en amenant les acteurs publics à rechercher des synergies.

Pour la région Nord Pas de Calais, le projet permet de conforter son rôle de plateforme logistique entre le nord et le sud de l'Europe. En ouvrant une offre de transport massifiée vers la région Ile de France, le Canal Seine Nord Europe renforce son positionnement stratégique au cœur de nœud d'échanges et d'un bassin de 100 millions de consommateurs tandis qu'il ouvre des opportunités de rapatriement des activités logistiques à forte valeur ajoutée sur le territoire. Le Groupement d'Entreprises Régionale d'Intérêt Fluvial évoque, à cet égard, une « ré-industrialisation logistique » de la région Nord-Pas de Calais. Dans cette perspective, le projet de plateforme de Cambrai-Marquion, de par sa position à l'intersection des flux Nord-Sud et Est-Ouest du Nord de l'Europe, constitue un atout stratégique. Il peut jouer le rôle d'un pôle de massification et d'éclatement des flux, en lien avec le Port de Longueuil Sainte-Marie positionné à l'autre extrémité du Canal.

Toutefois, l'intérêt du Canal Seine Nord Europe ne s'arrête pas aux seules fonctions logistiques. Il porte aussi sur le potentiel de dynamisation de l'activité fluviale et portuaire. Les plateformes de Dourges et du Dock Seine Nord Europe/Escaut à Valenciennes connaîtront un effet d'entraînement. Ces équipements constituent en retour des relais d'attractivité et de compétitivité pour les entreprises des territoires concernés. Dans le cadre du réseau Seine Escaut, ces projets peuvent également se tourner vers une relation plus forte avec la Belgique.

Le projet s'inscrit dans le schéma régional transport/mobilité en lien avec le schéma régional de développement et d'aménagement du territoire, approuvé en 2013.

Enfin, le projet du CSNE est aussi un élément qui s'inscrit dans la stratégie de « Troisième Révolution Industrielle » qu'a lancée la Région Nord Pas de Calais. Le développement de bateaux innovants, de nouvelles filières, de plateformes utilisant les énergies renouvelables, permettent de conforter ce projet comme le « masterplan » qui a été rendu public en octobre 2013.

Pour la région Picardie, la configuration diffère sensiblement de la région Nord Pas de Calais. Dans le cas de cette région à forte vocation industrielle et agricole, le CSNE contribue à fixer des lieux de traitement et de transformation des marchandises, que ce soit au sud dans la vallée de l'Oise ou au Nord. A cet égard, les zones d'activités portuaires et logistiques implantées en Picardie constituent des leviers d'attractivité et de développement, en particulier pour la filière des produits agricoles et le développement connexe de l'agro-industrie. La baisse des coûts de transports induite par le canal aura un effet bénéfique sur la compétitivité et la pérennité des activités agro-industrielles.

Dans cette optique, les opportunités de la région se situent notamment sur la filière agro-alimentaire, en particulier pour les entreprises utilisatrices de céréales dont les synergies pourraient se développer avec leurs fournisseurs. C'est dans ce cadre que le pôle de compétitivité Industries et Agro-Ressources (IAR) promeut la coopération des acteurs autour de projets destinés à concevoir les produits et matériaux biosourcés de demain nécessaires à la fabrication de biens de la vie courante.

Fort de ces atouts, la Picardie se prépare ainsi à permettre la transformation des produits issus

de l'agriculture sur son territoire et à favoriser sa réindustrialisation, par rapport à une politique qui consisterait à simplement exporter la production. Dans cette perspective, le Canal peut être un vecteur facilitant l'approvisionnement des matières premières et l'acheminement des matières transformées. Le cas de la plateforme agro-industrielle de Nesle, qui achemine par route des quantités importantes de bois, est à cet égard illustratif.

Pour la région Ile de France, le projet permet d'améliorer la compétitivité des activités logistiques et de sécuriser l'approvisionnement de la métropole, notamment en granulats dans la perspective des projets de construction du Grand Paris. Le report modal allège, en outre, les sillons ferroviaires. Le développement du transport fluvial induit par le CSNE favorise un rééquilibrage des zones logistiques vers l'ouest de la région.

A cet égard, le soutien au report modal figure dans plusieurs documents stratégiques de la Région Ile-de-France, dont le PDU, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, le Schéma Régional Climat, Air, Energie (objectif SRCAE : 50 % du transport de marchandise par voie ferrée, fluviale ou véhicules) et le document d'orientation stratégique en Ile-de-France à l'horizon 2025 (DRIEA, mai 2012).

Répartition du fret régional par modes, hors aérien

Fret	Route (millions de T.km)	Fer (millions de T.km)	Fluvial (millions de T.km)	Total par fret
Interne	4 623	16	429	5 068
Entrant et sortant	23 817	3 848	2 094	29 759
Transit	8 281			8 281
Total par mode	36 721	3 864	2 523	43 108

Source : données 2005 DREIF

L'ensemble des documents fait état d'une tension forte sur le réseau ferré, ne permettant pas d'y développer actuellement le fret, contrairement à la voie d'eau (essentiellement la Seine).

Pour la Région Haute Normandie, le Canal Seine Nord Europe contribuera à la dynamique de l'Axe Seine avec le développement portuaire et logistique associé. Ce développement sera amplifié par la réalisation en cours de la plateforme multimodale au Port du Havre, et la possibilité d'un accès direct de Port 2000 au réseau fluvial dont les études sont en cours. Le Port de Rouen bénéficiera d'une meilleure connexion avec ses chargeurs sur son trafic principal, les céréales.

Enfin, pour la Champagne Ardenne, le secteur de l'agro-alimentaire, fortement présent, y trouve des opportunités de développement grâce à la connexion du réseau fluvial existant.

A la faveur de l'exemple du Canal Albert, force est de constater qu'il demeure difficile de planifier les lieux d'implantation des activités. Cet exemple met plutôt en exergue les conditions propices à leur développement :

- **la gouvernance** permettant d'avoir une politique d'implantation des activités cohérentes avec le développement de la voie fluviale (outils de maîtrise, d'acquisition et de commercialisation du foncier),
- **les leviers efficaces pour soutenir le report modal** avec, par exemple, la prise en charge des aménagements de quais en contrepartie d'un engagement des entreprises sur des volumes empruntant la voie fluviale,
- **la qualité de service reposant sur une approche intégrée** du fret incluant des solutions de stockage, une régularité des navettes et péniches et d'un service complet comprenant le pré et post-acheminement jusqu'au terminal.

Il est donc essentiel de laisser les acteurs et le marché développer les zones adaptées.

1.2.4 Un facteur d'amélioration de la compétitivité des entreprises

La diminution des coûts de transport combiné à la massification est, en général, de nature à améliorer la compétitivité des principales filières économiques situées sur la zone de chalandise du CSNE. Ces effets bénéfiques varient en fonction des caractéristiques de chaque filière. Sans reprendre de manière exhaustive l'ensemble des filières, il est intéressant de relever les cas de figure représentatifs des effets potentiels du projet de Canal Seine Nord Europe :

- maintien et développement de la compétitivité de filières fortement soumises à la concurrence du marché international,
- renforcement de la fonction logistique à travers le développement du transport de conteneurs,
- développement de filières économiques en devenir,
- report modal pour des filières spécifiques.

Pour la filière céréales, le CSNE ouvre des perspectives de trafics importantes. La massification et la connexion du réseau fluvial avec le nord de l'Europe est de nature à renforcer le positionnement de la filière à l'exportation. Les gains de part de marché à l'international associé à la réduction des coûts de transport et de stockage auront essentiellement des effets sur la compétitivité et la capacité à investir des acteurs de la filière. Pour l'ensemble de ces raisons, les acteurs de la filière sont d'ores et déjà prêts à augmenter la part modale du transport fluvial de leurs marchandises. Ce premier effet bénéfique est ensuite à conjuguer avec le développement d'une transformation sur place des productions.

Ces perspectives peuvent être illustrées par le projet de plateforme portée par EuroSeine à Languevoisin. EuroSeine porte un projet de port privé de 30 ha situé sur le territoire de la communauté de communes du Pays Neslois. Ce projet prévoit un report modal important depuis le mode routier sur la voie fluviale. L'installation de la plateforme multimodale en bord à voie d'eau permettra de développer l'approvisionnement fluvial des silos de Languevoisin. Cette plateforme, d'abord prévue pour les céréales et les engrais, aura vocation à gérer d'autres pondéreux, comme des coproduits d'industrie agroalimentaire, des granulats ou de la biomasse.

Pour la grande distribution, il existe un véritable potentiel d'implantation de centres de distribution sur les plateformes multimodales du Canal Seine Nord Europe. En effet, sur les flux d'importations maritimes, toutes les conditions sont réunies pour le développement du transport fluvial, notamment en raison de la densité des entreprises concernées sur les territoires traversés. Les opportunités de la grande distribution sont ainsi étroitement liées au transport par conteneurs maritimes (produits manufacturés). Le Canal Seine Nord Europe permet, d'une part, d'accroître l'arrière-pays du port de Havre et, d'autre part, de capter une partie des flux conséquents de conteneurs sur l'axe Nord Sud, qui empruntent, jusqu'à présent, quasi uniquement un réseau routier saturé.

L'exemple du groupe Carrefour illustre la volonté des groupes de la grande distribution de verdir leurs chaînes logistiques. Ce groupe souhaite encore accroître sa part de report modal (fluvial et ferroviaire) pour ses produits d'import à destination des hypermarchés français, qui se situe déjà à 31 %.

Le développement du transport de conteneurs par voie fluviale est aussi susceptible de bénéficier aux autres filières : produits recyclables, agricoles, chimiques... En effet, avec le développement du commerce international, le taux de conteneurisation de l'ensemble des marchandises est destiné à augmenter.

Pour les filières émergentes ou en devenir, en lien avec la conteneurisation, le Canal Seine Nord Europe ouvre des perspectives nouvelles : recyclages de déchets métalliques, composants organiques, composants techniques. L'importance des quantités en jeu, associé au faible coût du transport fluvial, rend le Canal Seine Nord Europe très attractif pour des produits susceptibles d'être valori-

sés et pouvant être transportés tels que les métaux, les papiers et cartons. La voie fluviale permet de relier des gisements de flux importants et de transférer des volumes depuis les centres de tri/collecte vers les industries de production/transformation. En outre, la filière recyclage se caractérise par la présence d'acteurs issus de l'Economie Sociale et Solidaire, en particulier les entreprises d'insertion, qui œuvrent activement en faveur de l'insertion par l'activité économique des publics éloignés de l'emploi.

Développement de la filière recyclage et fluvial : un écopôle d'excellence environnementale en bord à voie d'eau à Clairoix (Oise)

SITA, filiale de SUEZ ENVIRONNEMENT, a annoncé en novembre 2013 un accord avec Continental France pour le rachat du site du fabricant de pneumatiques situé à Clairoix dans l'Oise.

Cette acquisition vise à reconvertir le site en un écopôle d'excellence environnementale avec l'implantation d'activités de tri, de recyclage et de valorisation. Le site accueillera ainsi différentes plateformes de traitement dédiées aux mâchefers, aux déchets du BTP, aux objets encombrants, aux déchets industriels banals, et aussi une plateforme de préparation du bois en vue de sa valorisation énergétique.

L'implantation de cet écopôle permettra de répondre aux objectifs réglementaires d'ici 2020 en matière de gestion des matières premières secondaires : recyclage (70%) et énergie renouvelable (23%). En outre, la géographie du site permettra un acheminement des matières privilégiant le transport fluvial. En effet, le volume traité devrait être d'environ 400 000 tonnes par an soit un bateau de 2000 tonnes par jour.

La voie fluviale directe joue un rôle essentiel dans l'émergence de ce projet.

Pour le report modal concernant des filières spécifiques, deux exemples illustrent l'impact du CSNE. En premier lieu, il s'agit de la filière granulats dont l'activité est fortement liée au bassin de consommation de la métropole parisienne. Le canal vient sécuriser les approvisionnements de la capitale, notamment dans le cadre des projets prévus au titre du Grand Paris, en offrant une alternative à la Seine. En second lieu, il s'agit de la filière mécanique à travers le transport de colis lourds pour lesquels le CSNE offre une solution garantissant sécurité et fiabilité des convois à gabarit exceptionnel.

Cependant, l'axe Seine, avec les granulats issus des gisements marins, restent la voie en devenir.

Le cabinet SETEC International a récapitulé les différents effets bénéfiques potentiels du CSNE sur les principales filières économiques des territoires concernés. Outre l'effet compétitivité, qui concerne l'ensemble des filières, l'intensité des autres effets varient selon les caractéristiques de la filière.

	Compétitivité	Valeur ajoutée	Emplois	Relocalisation Territoire	Ouverture UE	Accessibilité bassins de conso	Accessibilité Export
Céréales	✓✓				✓		✓✓
Granulats						✓✓	
Grande distribution	✓		✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	
Métallurgie	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Chimie	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Produits recyclables	✓	✓	✓	✓		✓	
Automobile	✓	✓	✓	✓		✓	✓
Mécanique							
Colis Lourds	✓	✓	✓	✓		✓	

Source : SETEC – Impact du CSNE sur l'économie des filières

1.2.5 Un effet accélérateur de développement et de synergies pour les ports intérieurs et les plateformes multimodales

Avec le Canal Seine Nord Europe, les ports intérieurs sont un moyen de développer l'hinterland des ports maritimes. En effet, le potentiel de massification des trafics terrestres passe par ces ports. A cet égard, la France se distingue par un potentiel important de création de ports intérieurs.

Parallèlement, l'irrigation efficace du tissu économique par le Canal passe par l'implantation et le développement de plateformes multimodales. Celles-ci constituent, en outre, l'interface entre les territoires et la voie fluviale.

Ports de Lille : vers un nouveau modèle de logistique urbaine

L'entité Ports de Lille est le troisième port fluvial français, derrière ceux de Paris et Strasbourg. Il est connecté à un réseau fluvial régional de plus de 680 km de voies navigables dont 241 km à grand gabarit).

Afin de faire face à l'accroissement des trafics, Ports de Lille a créé de nouveaux sites extérieurs au site initial. La réorientation des trafics vers la voie d'eau est largement engagée puisque Ports de Lille enregistre un triplement du trafic fluvial sur les douze dernières années. La perspective du CSNE a conduit le port à définir une stratégie d'investissements d'environ 60 M€ entre 2013 et 2017. Ces investissements sont destinés à répondre aux défis d'une logistique multimodale, notamment en milieu urbain.

Dans ce cadre, Ports de Lille, l'entreprise Generix Group, le Marché d'Intérêt National de Lomme, la fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF) et Véolia Propreté se sont associés au sein d'un Groupement d'Intérêt Economique – Centre Multimodal de Distribution Urbaine ©. Le Centre Multimodal de Distribution Urbaine © (CMDU) vise à faciliter et optimiser la distribution urbaine. Les flux destinés aux commerces et points de vente situés en ville sont acheminés par des modes massifiés vers le CMDU © qui les réorganise et les redistribue vers leurs destinataires par des modes de transport doux. Ce projet préfigure les caractéristiques d'une logistique urbaine associant des modes de transport alternatifs, notamment la voie fluviale.

Ports de Paris : un développement conforté en lien avec les projets

du Grand Paris et le développement de Paris Seine Métropole

En améliorant la desserte de l'agglomération, le CSNE conforte les projets de développement de Ports de Paris, notamment le projet de plateforme Port Seine Métropole à Achères. Cette dernière, située à la confluence Oise/Seine, peut être un « hub » du transport entre les ports du nord et le Havre. Les activités envisagées sur cette plateforme s'articulent principalement autour du BTP et de l'extraction de granulats, mais aussi du transport de conteneurs maritimes. Ce projet est prévu en deux phases, l'une de 100 ha, pour un investissement de 110 M €, est stratégique pour les chantiers du nouveau Grand Paris et pourrait commencer dès 2018. L'autre phase est une plateforme de 300 ha dédiée aux conteneurs.

Les projets prévus au titre du Grand Paris ont un effet dynamisant sur les trafics, en particulier de granulats, de déblais et de déchets. De fait, le transport fluvial restera marqué par les matériaux de construction. L'analyse des prévisions de trafics ventilées par nature de marchandises montre qu'un peu plus de 50 % du gain brut d'activité, qui s'établit en 2020, à 8,9 Mt, repose sur cette filière. A ce même horizon, le deuxième contributeur de la croissance (20 %) revient au transport de produits à hautes valeurs ajoutées : conteneurs, véhicules et divers manutentionnés.

En outre, à l'instar de la démarche entreprise par Ports de Lille, le CSNE peut faciliter une desserte au cœur de la métropole en amenant, par un transport diversifié par voie d'eau, d'autres sources logistiques. L'expérience menée par l'enseigne Franprix illustre, à cet égard, les potentialités d'un nouveau modèle de logistique urbaine.

Enfin, Ports de Paris a développé des projets sur la vallée de l'Oise, comme la plateforme de Bruyères sur Oise, qui profitera d'une hausse des trafics.

Plateformes multimodales : un levier d'appropriation territoriale et économique du CSNE

Dans le cadre de la reconfiguration du projet CSNE, les plateformes sont à prendre en considération dans l'analyse des retombées économiques. Sans préjuger du nombre et de l'implantation de ces plateformes, celles-ci devront répondre aux besoins du marché et des territoires.

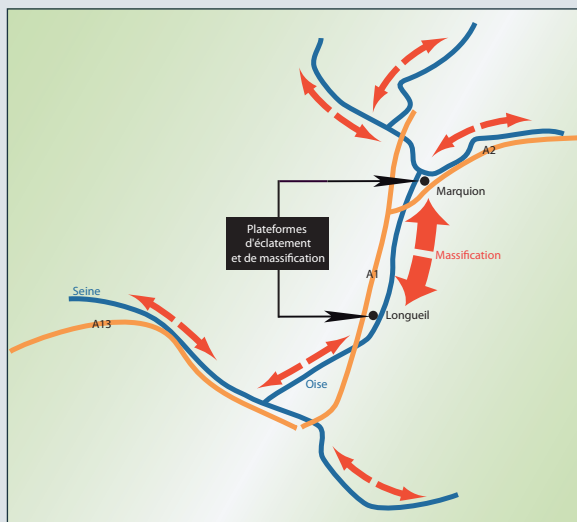
Les plateformes multimodales sont essentielles dans la réussite du projet CSNE pour plusieurs raisons.

Elles sont d'abord l'outil de captation et de fixation des créations de richesses engendrées par le canal sur les territoires à travers l'implantation d'activités logistiques, industrielles et agro-alimentaires assortie de création d'emplois. A cet égard, le cabinet SETEC International évalue le potentiel de créations d'emplois de ces plateformes à 3000, en hypothèse basse, et à environ 5800 emplois en hypothèse³ haute. Elles sont aussi des lieux d'éclatement et de massification en lien avec les ports.

³ Ces hypothèses sont liées à la variation du coefficient d'occupation des sols pour les plateformes logistiques et à l'intensité en emploi par hectare pour les plateformes industrielles.

La massification / Eclatement : le cas de Longueil Sainte Marie et Marquion

Les plateformes d'éclatement et de massification sont situées à des carrefours d'échange. Ceci permet à la fois de massifier (efficacité) mais aussi de desservir des territoires élargis. Les acteurs économiques ont cité les cas de Marquion et Longueil Sainte-Marie pour la logistique.



Elles constituent, de plus, un levier essentiel dans le maintien et le développement de la compétitivité des activités économiques, comme il a été indiqué précédemment. Les activités logistiques représentent plus de 40% des demandes d'implantation. Or, l'implantation de ces activités est conditionnée par le critère géographique. En raison du positionnement central des régions Nord Pas de Calais et Picardie, un potentiel existe pour les plate-formes multimodales envisagées sur le CSNE, notamment pour permettre la mise en place d'un centre de distribution européen.

Les plateformes sont, en outre, un dispositif incontournable dans la mise en œuvre du report modal et, in fine, le développement des trafics sur le CSNE. Dans cette perspective, à court terme, les plateformes de Marquion et Nesle présentent des atouts indéniables en raison de leur proximité avec le réseau ferré existant qui permet d'envisager une véritable alternative au transport routier.

Pour développer le transport fluvial sur le CSNE, plusieurs conditions sont requises. **La première sera de réussir la commercialisation des plateformes** auprès des différents segments de marché concernés :

- entreprises pouvant bénéficier du report modal pour le marché local et régional,
- entreprises en quête de relocalisation et centres logistiques pour le marché national et international.

La seconde sera d'assurer un trafic fluvial de lancement avec des leviers suffisamment incitatifs pour les entreprises. Ceux-ci reposent, notamment, sur la qualité des services offerts sur les plateformes multimodales (régularité des navettes, interopérabilité multimodale, accès aux réseaux routiers et ferroviaires), des outils de maîtrise du foncier et des moyens de suivi de la nature des trafics et d'incitation à l'utilisation du fluvial (système de ristourne sur redevances et/ou remise sur les coûts de passage chantier).

1.2.6 Un accélérateur des mutations en cours pour les ports maritimes

Dans un contexte de développement des échanges commerciaux et de concurrence accrue entre les ports maritimes, la croissance des échanges maritimes a été essentiellement alimentée par les trafics de conteneurs, avec une augmentation de 600 % depuis 1990. Cependant, les perspectives de croissance des échanges à moyen terme apparaissent beaucoup moins dynamiques, notamment en raison de l'atonie de l'économie de la zone Euro. Pour faire face à cette situation et à une concurrence plus agressive, en particulier des ports du Range Nord, les ports maritimes français doivent s'engager dans des mutations importantes.

Le rassemblement des ports du Havre, Rouen et Paris à travers le groupement d'intérêt économique HAROPA vise à améliorer leur attractivité en mutualisant certaines fonctions (marketing, espaces dédiés au développement logistique, systèmes d'information intégrés) et en harmonisant les tarifs. HAROPA a engagé une réflexion prospective à 30 ans sur les opportunités et les menaces auxquels devront faire face les trois ports. Cette analyse permet de situer les principaux ports maritimes français dans la perspective de réalisation du CSNE. HAROPA enclenche ainsi une dynamique positive pour les ports de l'Axe Seine.

Pour le grand port maritime du Havre (GPMH), l'analyse d'HAROPA met en évidence l'offre sur-capacitaire en Europe du Nord et la menace d'une compétition accrue sur les prix. L'analyse pointe aussi la faiblesse structurelle du port en matière d'intégration dans les chaînes logistiques. Dans ce cadre, la réalisation du CSNE apparaît plutôt comme positive dans la mesure où le GPMH sera capable de mettre à profit l'élargissement de son hinterland en développant des plateformes logistiques attractives. Avec le CSNE, le statut de port maritime naturel du bassin de la Seine n'est pas remis en cause pour le GPMH.

Néanmoins, le GPMH ne pourra tirer parti de la dynamique sur l'axe Seine qu'avec la réalisation des améliorations prévues à l'ouverture du CSNE, en particulier l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut qui est aujourd'hui la principale difficulté pour poursuivre le développement du fluvial.

Accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut au Grand Port Maritime du Havre

Contrairement à l'ensemble des autres terminaux du port « historique », ceux situés dans le bassin de Port 2000 n'intègrent pas de dessertes fluviales « directes », c'est-à-dire un lien permettant aux automoteurs et barges d'accéder directement du port intérieur aux quais de Port 2000.

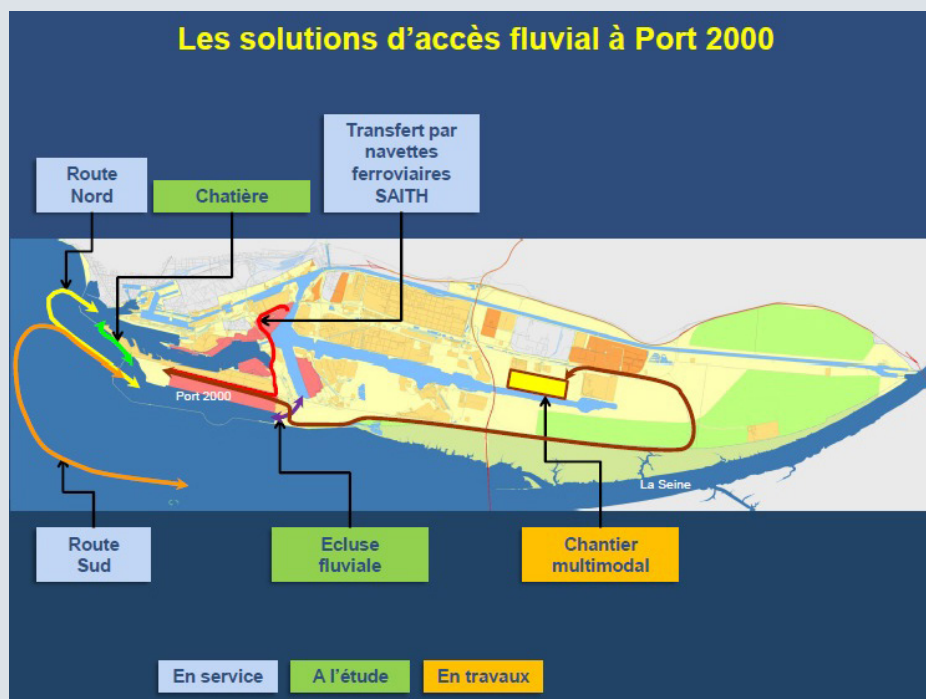
Depuis 2006, la « desserte » fluviale de Port 2000 est réalisée via un brouettage ferroviaire depuis un terminal fluvial situé au quai de l'Europe, opéré par la Société d'Aménagement de l'Interface Terrestre du Port du Havre (SAITH). Outre le fait que cette solution n'offre pas de capacités suffisantes à terme, ce transfert indirect génère une rupture de charge supplémentaire source de problèmes de fiabilité et de surcoût. Pour surmonter ces difficultés, deux alternatives existent :

- un accès par le sud grâce à un bateau fluvio-côtier (Division 229) ou équivalent maritime (Division 221) en provenance de l'estuaire de la Seine.
- un accès par le nord grâce à des automoteurs adaptés qui passent par les bassins intérieurs au port du Havre, sortent ensuite du port pour se retourner en contournant les digues d'entrée/sortie du port et accéder ainsi via un petit parcours en mer à Port 2000.

Ces deux alternatives, qui sont aujourd'hui encadrées par deux arrêtés dits « Route nord » et « Route sud », renchérissent les coûts du fluvial et ne permettent pas des exploitations optimisées des automoteurs existants (2 à 3 couches de conteneurs au lieu de 4 couches par exemple) sans garantir une fiabilité à 100% (l'exploitation étant interdite pour la route nord environ théoriquement 12 % du temps lorsque la météo n'est pas favorable).

Avec le développement des capacités des terminaux sur Port 2000 et la croissance de la taille des navires, le trafic conteneurisé du port du Havre est en train de se localiser majoritairement sur ces terminaux. L'expression par les opérateurs de la nécessité d'une connexion fluviale directe permettant une exploitation industrielle, fiable et performante du mode fluvial se fait donc de plus en plus pressante. Dans cette optique, deux solutions complémentaires sont étudiées :

- l'abrogation des deux arrêtés et la création d'un arrêté unique pour les routes Nord et Sud, permettant a priori une plus grande fiabilité (conditions d'accès moins contraignantes) pour les automoteurs tout en réduisant les investissements pour les adaptations et en se rapprochant des conditions en vigueur, en particulier dans l'estuaire de l'Escaut.
- la création d'un accès direct. Deux options ont été étudiées. La première est une chatière entre la digue sud du port historique et la digue nord de Port 2000 créant un passage abrité de la houle pour rentrer dans Port 2000 ; cet aménagement permettrait quasiment à tous les types d'unités fluviales d'accéder à Port 2000 sans rupture de charge. La seconde est une écluse fluviale en fond de Port 2000. Le Port du Havre a engagé avec la communauté portuaire un travail de concertation qui a montré que la chatière serait de loin la solution d'accès direct la plus performante. Les études sont en cours. Il faut souligner que la déclaration de Tallin cite cet accès comme pouvant être éligible au soutien européen.
- Il faut noter qu'à partir de la fin 2014, le chantier multimodal du Havre se substituera aux prestations fournies par SAITH et améliorera nettement le service fourni. Le transfert sera organisé en douze heures, avec une très forte fiabilité sur le respect des rendez-vous barges et des rendez-vous navires, à l'image de ce qui est pratiqué dans les ports d'Anvers et de Rotterdam. Dans un tel système, l'effet de la rupture de charge est atténué, pour le terminal maritime, par une évacuation continue des conteneurs sans attendre l'heure de chargement de la barge, et pour l'opérateur fluvial par une prise en charge sur un terminal fluvial dédié. Cet investissement de 140 M€ a fait l'objet d'un financement public important, et est fondé sur un engagement effectif de trafic des opérateurs fluviaux et ferroviaires, engagement pris avant la décision de réaliser le chantier.



Source : HAROPA

Pour le grand port maritime de Rouen (GPMR), l'impact du projet CSNE se révèle plutôt neutre. Premier port céréalier européen, le port de Rouen tirera parti du projet en optimisant la desserte de l'hinterland actuel, voire en l'étendant vers la région Champagne Ardennes. Concomitamment, l'élargissement de l'hinterland se traduira par une compétition accrue avec les ports du Range Nord. L'enjeu actuel du Port de Rouen est la préservation d'un chenal de qualité, mais aussi l'accès des terminaux en milieu urbain. La réduction de la circulation routière pour ces accès est une opportunité forte.

Pour le port de Dunkerque, le projet de Canal Seine Nord Europe ne crée pas de menaces et permet essentiellement un élargissement de son hinterland. Port maritime le plus proche du futur CSNE, Dunkerque est déjà positionné dans le domaine des vracs secs, qui représente environ 50% de ses volumes en 2013. Les vracs représenteront 70% du trafic généré par le canal. Les volumes supplémentaires ne seront pas issus d'une création de trafic mais d'une augmentation de la part du fluvial, de la création de report modal et de la redistribution de trafics existants sur la façade Manche / Mer du Nord.

Le port de Dunkerque développe une stratégie visant à anticiper la réalisation du CSNE. Il a signé avec VNF un troisième contrat de progrès pour promouvoir le transport fluvial et soutient le redémarrage de services fluviaux conteneurisés de courte distance entre le port et les terminaux intérieurs avec la création d'un opérateur fluvial de proximité.

Au bout du compte, le projet de CSNE intervient dans un contexte de mutations pour les ports maritimes français. L'élargissement des hinterlands permis par le CSNE ouvre des opportunités dans la mesure où des actions d'accompagnement seront menées :

- l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut à l'échéance de l'ouverture du CSNE ainsi que les aménagements fiabilisant les ouvrages de navigation sur le bassin de la Seine,
- le développement de zones logistiques en bord à voie d'eau (Port Seine Métropole et plateformes du CSNE),
- une réduction des coûts du pré et post acheminements routiers et des manutentions.
- La maximisation des bénéfices repose, en outre, sur la capacité des décideurs publics à donner une visibilité sur le projet aux opérateurs fluviaux, exportateurs de céréales et chargeurs, afin qu'ils préparent et engagent leurs investissements.

L'étude conduite pour le compte de la mission de reconfiguration donne ainsi une nouvelle perspective des retombées économiques du projet.

Elle confirme son intérêt tout en montrant que la montée en charge est progressive ; sans doute moins rapide mais plus pérenne que d'autres infrastructures.

Il faut un partenariat fort pour engager à la fois au niveau local et régional les dynamiques de développement.

1.3 Une infrastructure permettant de relancer la culture fluviale et contribuer ainsi à la transition énergétique par le report modal

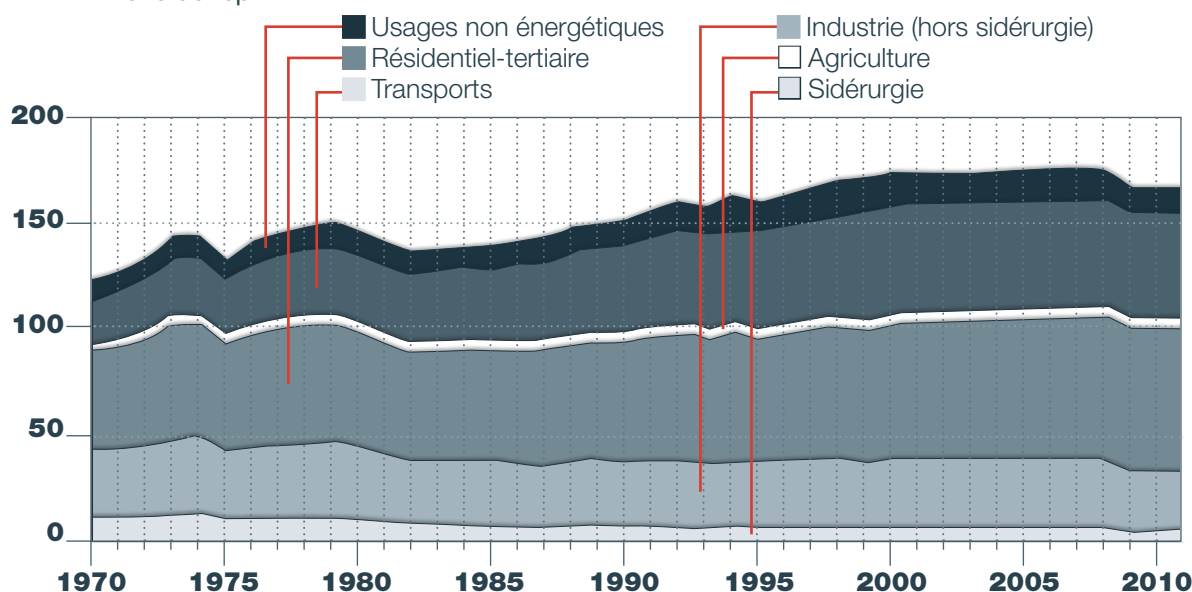
La culture fluviale s'est peu à peu affaiblie en France. La voie d'eau peut être une réponse à la transition énergétique. La situation de la France montre des marges possibles de croissance du transport fluvial, qui seront amplifiées par la liaison des bassins de la Seine et de l'Escaut.

1.3.1 Le Canal Seine Nord Europe en permettant le développement du transport fluvial contribuera à la transition énergétique

Les conclusions du débat sur la transition énergétique lancé le 29 novembre 2012 ont placé, au cœur du débat, la problématique de la consommation d'énergie du secteur des transports. Ainsi, de 1973 à 2011, la part du secteur des transports dans la consommation d'énergie finale de la France est passée de 19 % à 32 %.

Consommation d'énergie finale par secteur

En millions de tep



Répartition de la consommation d'énergie finale par secteur en 2011

Figure 2 : Consommation d'énergie finale par secteur en France en 2011

Source : Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

Le secteur des transports consomme un tiers de l'énergie finale nationale. Il est donc un secteur décisif dans la réduction de la consommation d'énergie française. Or, dans le secteur des transports, le fluvial est le mode de transport le plus économe en énergie.

	1 Kilo-équivalent pétrole consommé permet de transporter 1 tonne sur ...
Camion sur autoroute <i>(y compris voyage à vide)</i>	50 km
Train complet <i>(sans indication de voyage à vide)</i>	130 km
Grand Rhéna <i>(y compris voyage à vide)</i>	175 km
Convoi 4 400 T <i>(y compris voyage à vide)</i>	275 km

Source : Voie Navigable et développement durable – Les atouts du transport fluvial – VNF – octobre 2012

Le secteur du transport, dominé par le mode routier, est responsable d'un tiers des émissions de CO₂. L'un des objectifs de la stratégie EU2020 est de réduire de 20 % les émissions du secteur des transports d'ici 2020. Le développement du transport fluvial et le Canal Seine Nord Europe fluvial concourent à la réalisation de ces objectifs. Ainsi, le mode fluvial émet presque quatre fois moins de CO₂ que le transport routier.

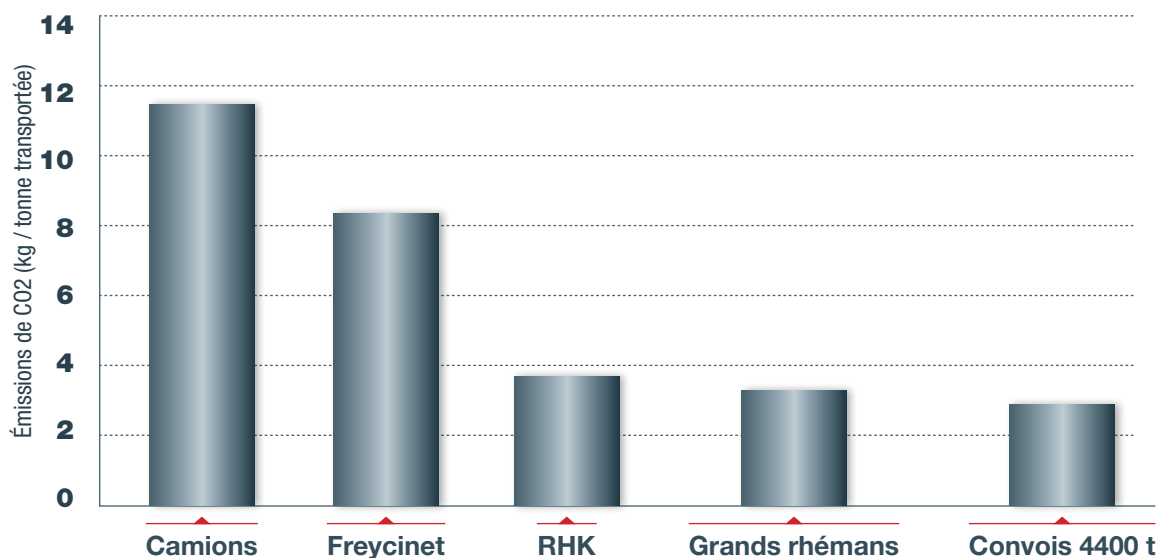


Illustration 6 : Émissions de CO₂ (kg / tonne transportée) du monde routier et du monde fluvial.

(*) RHK (Rheine Herne Kanaaal) : 1000 à 1500 t ; Grands rhénans : 1500 à 3000 t.

Conception : CETE Nord Picardie – Source des données : écolcalulateur VNF (<http://www.vnf.fr/eve>)

Dans des zones urbaines denses caractérisées par la saturation de leurs axes routiers, la qualité de l'air est une réelle problématique et renvoie à une question de santé publique.

Aussi, encourager le report modal vers la voie d'eau est un levier important compte-tenu des capacités de charge utile. En effet, un convoi poussé de deux barges, soit un gabarit Vb (gabarit maximal du Canal Seine Nord Europe), permet de transporter 4 400 t de marchandises, soit l'équivalent de 180 camions. Une barge conteneur standard (110m) correspond à 110 camions.

Les gabarits d'un réseau fluvial

Le gabarit d'un réseau fluvial définit les dimensions maximum d'un bateau (longueur, largeur, tirant d'eau et tirant d'air) qui peut circuler sur ce réseau. Il définit aussi la capacité du réseau.

Les classifications européennes vont de la classe I (38m*5,05m) à la classe VII (290m*34m). Le réseau central européen, défini en 2012, inclut les voies navigables à grand gabarit depuis la classe VII (15 000 à 27 000T) jusqu' à la classe IV (réseau de 1500t développé au début du XX^{ème} siècle).

Le réseau Seine Escaut accueille des bateaux de différents gabarits suivant les sections concernées (Freycinet, gabarit dit « canal du Nord » jusqu'à 650 tonnes, Va et Vb). Le projet de Canal Seine Nord Europe est prévu pour un gabarit Vb.

A noter pour le réseau Nord Pas-de-Calais; la particularité du réseau Va+ permet la navigation des unités de 135 à 145 m (en particulier les porte-conteneurs les plus modernes travaillant sur le Rhin et la Seine).

Péniche Freycinet (classe I)

Dimensions : 38,50 m x 5,05 m • Tirant d'eau : 2,20 m •
Tonnage : 250 à 400 t (soit 14 camions)



Grand Rhénan (classe Va)

Dimensions : 95-135 m x 11,40 m • Tirant d'eau : 2,50-3 m
Tonnage : 1 500 à 3 000 t (soit 120 camions)



Convoi poussé de 2 barges (classe Vb)

Dimensions : 185 m x 11,40 m • Tirant d'eau : 3 m
Tonnage : 4 400 t (soit 180 camions)



Source : VNF

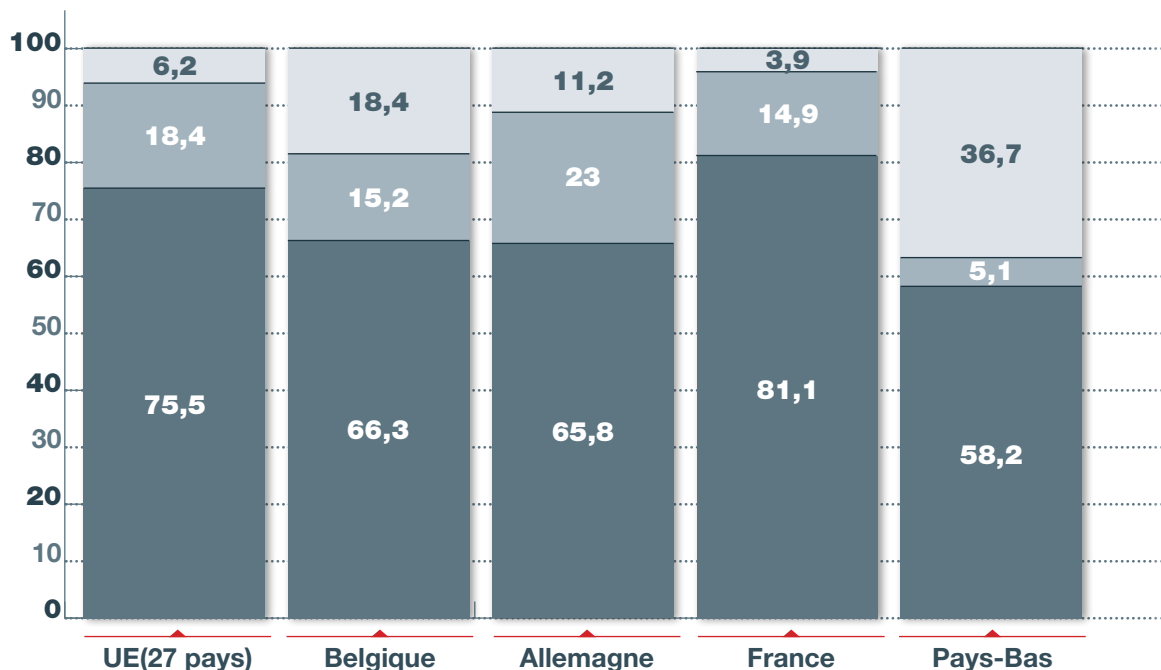
1.3.2 Le Canal Seine Nord Europe ouvre une possibilité intéressante de report modal par l'effet réseau

Le réseau européen des voies navigables intérieures compte 37 000 km de voies navigables, réparties dans 20 Etats Membres sur 27. Le réseau est particulièrement dense et interconnecté en Europe du Nord avec le Rhin, l'Escaut, la Meuse et la Seine qui traversent l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et la France.



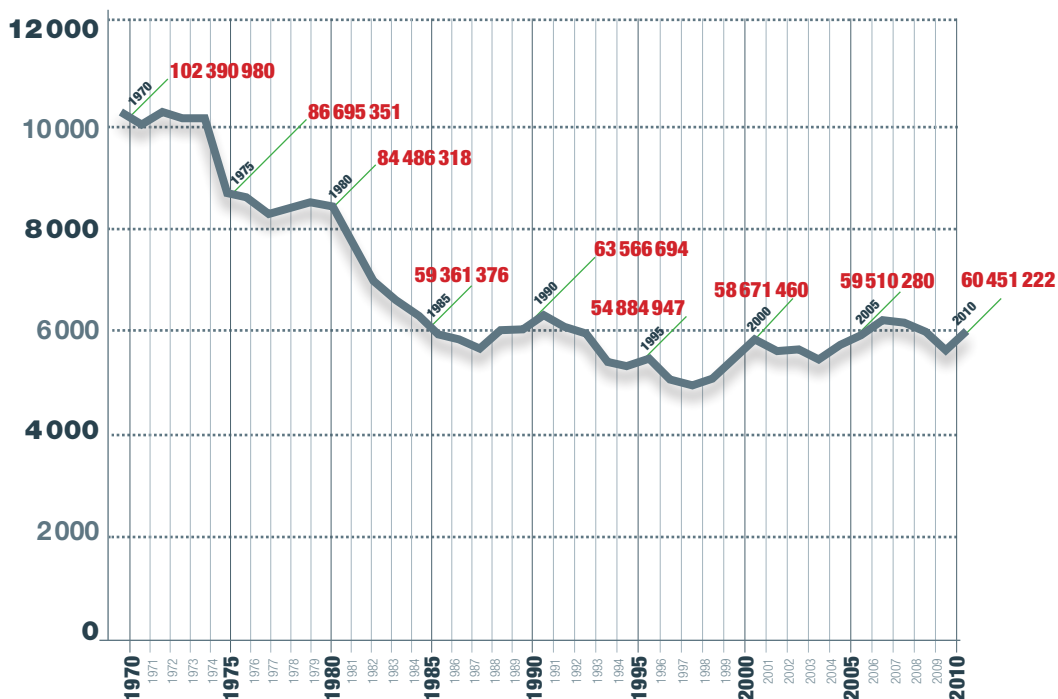
Source : Europe, Europes – La Documentation française - 2010

Avec 3,9 % de part modale pour la voie fluviale, la France est en dessous de la moyenne européenne pour l'utilisation de la voie d'eau, qui se situe à 6,2 %, et très loin de l'Allemagne, de la Belgique et des Pays-Bas.



Source : Eurostat – Part modale du trafic de fret 2011

Le trafic sur voie fluviale en France a fortement chuté depuis les années 1970. Même s'il progresse à nouveau depuis les années 1990, il n'a pas retrouvé le niveau précédent.



Source : Trafic fluvial en tonnes – VNF

Figure 3 : Evolution du trafic fluvial en France de 1970 à 2010 (en millions de tonne)

Diverses causes expliquent cette tendance. En particulier, il s'agit d'un manque de réseau de voies à dimension européenne sur le réseau français. La France a un réseau d'une longueur équivalente à l'Allemagne et aux Pays-Bas avec 6 700 km de voies fluviales, mais son réseau est dominé par des voies de petit gabarit accessible aux bateaux de type Freycinet (entre 250 et 400 tonnes). De fait, la flotte française, adaptée à une grande partie du réseau, est majoritairement de petite taille.

Tableau de synthèse	Unité	Source	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	BELGIQUE	FRANCE
Voies navigables	km	IWT Funding	5 046	7 354	1 516	6 700
Voies navigables d'importance internationale	km	IWT Funding	2 398	5 224	931	1 730
Part des voies navigables d'importance internationale	%	Calcul	48%	71%	61%	26%

Source : Evolution de l'activité du transport fluvial en France de 2000 à 2010 – CETE Nord Picardie – 2011.

Le Canal Seine Nord Europe a vocation au report modal. Sur l'A.1, qui relie l'agglomération Lilloise (et les grands Ports du Range Nord) à l'Île-de-France via la Picardie, transitent quotidiennement 12 500 poids lourds. Cette autoroute est saturée, supportant sur certaines sections, plus de 200 000 véhicules (véhicules légers et poids lourds compris) par jour. La croissance des trafics doit donc passer par un report modal et la complémentarité fer/voie d'eau/route.

En reliant les bassins Seine/Oise et Nord Pas-de-Calais/Benelux, le Canal Seine Nord Europe permettra de créer un effet réseau de voies fluviales à grand gabarit interconnectées de première importance. En ouvrant ces perspectives de marché à la batellerie française, l'investissement dans les grands bateaux sera relancé.

1.4 Les propositions : suivre une approche globale et progressive dans l'aménagement du réseau Seine Escaut

Les échanges tenus au cours de la mission et les études confirment l'intérêt économique de l'infrastructure et fournissent des éléments de réponse sur l'intérêt d'engager ce projet :

- il crée un espace unifié d'échanges au cœur de l'Europe et fait bénéficier d'un effet réseau
- il est porteur de croissance, à court, moyen et long terme
- il est un moyen de contribuer à la transition énergétique par un mode de transport respectueux de l'environnement et accélérant le report modal.

Ces analyses et perspectives, partagées par l'ensemble des acteurs, conduisent à proposer deux orientations importantes pleinement complémentaires et structurantes pour l'aménagement du réseau Seine Escaut : une approche globale et une approche progressive

Proposition n°1 : suivre une approche globale : intégrer le projet de Canal Seine Nord Europe dans le réseau Seine Escaut dans une logique économique et européenne en vue de profiter d'un effet réseau

L'approche globale consiste à prendre en compte un périmètre élargi allant du Havre à Dunkerque et la Belgique. Ce périmètre s'inscrit dans une logique économique, dans la logique des flux. En conséquence, la mission de reconfiguration a choisi pour la reconfiguration technique de s'intéresser à l'ensemble des travaux effectués et restant à réaliser sur ce périmètre au-delà du seul tronçon central. Il s'agit de pouvoir profiter d'un effet réseau.

Dans le cadre de cette approche globale, il s'agira de veiller :

- A développer l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut.
- A veiller d'abord à la cohérence de la qualité de service du réseau :
prioriser dans les investissements les possibilités pour élargir les plages d'ouverture et tendre vers le H24 en suivant la montée en charge des besoins
- A envisager la mise en place d'un Service d'Information fluvial sur l'ensemble du réseau pour optimiser les flux.

Proposition N° 2 : adopter une approche progressive de l'aménagement de l'ensemble du réseau

Cette proposition tient compte du fait qu'un canal est un outil évolutif. Il s'adapte progressivement avec le temps. Cette approche vise en tout premier lieu à répondre aux besoins des acteurs économiques, en optimisant les montants d'investissement au regard de leur efficacité économique. Cette approche permet aussi d'adapter l'infrastructure à l'évolution des besoins. L'approche progressive peut dépasser la logique technique qui demanderait une cohérence stricte de gabarit sur tout le réseau. Cette approche est un élément fondamental de la mission de reconfiguration. Elle se fonde sur les attentes des acteurs économiques mais aussi sur les expériences réelles. En appliquant cette approche en regard des attentes des acteurs économiques, il s'agit ainsi de pouvoir rapidement relier les bassins à un gabarit agrandi, avant d'assurer les travaux complets sur tout le réseau.

Ces deux approches, globale et progressive, sont pleinement complémentaires. Leur conjonction permet avec la contrainte d'un investissement limité, de répondre aux attentes économiques dans le court, moyen et le long terme. Cette approche permet ainsi de maximiser la rentabilité par une planification des travaux en tenant compte de la soutenabilité de la dépense pour les finances publiques.

Mais si l'intérêt de l'infrastructure est prouvé, ceci ne peut se faire à n'importe quel prix. Il est donc nécessaire d'optimiser son coût global, en mettant en premier lieu en avant l'intérêt économique et un aménagement durable.

■ 2 DEUXIEME PARTIE : Les approches globale et progressive et la reconfiguration technique permettent d'envisager des économies significatives avec l'objectif de retombées économiques rapides

2.1 Une reconfiguration technique du projet de tronçon central permet d'envisager de réduire son coût de manière significative, tout en s'inscrivant dans un projet de canal durable

2.1.1 Le cadre donné au travail de reconfiguration technique

La lettre de mission de Monsieur le Ministre délégué des Transports, de la Mer et de la Pêche fixe comme objectif de pouvoir présenter un projet reconfiguré, mais sans remise en cause de ses objectifs fondamentaux, dès le premier semestre 2014 afin de pouvoir profiter de financements européens au taux maximum sur la période 2014-2020. Cet objectif et l'inscription de la mission de reconfiguration dans une logique économique, ont conduit à fixer le cadre d'études suivant au travail de reconfiguration technique :

- « la déclaration d'utilité publique (décret du 11 septembre 2008) doit être maintenue » : cette exigence essentielle est nécessaire pour tenir les délais. Elle n'interdit pas néanmoins des optimisations non substantielles du projet qui nécessitent des procédures complémentaires d'enquête publique sur une zone limitée,
- « un projet d'intérêt économique pleinement inscrit dans le cadre européen » : cette dimension a conduit à suivre une approche globale à l'échelle de l'ensemble du réseau Seine Escaut et de sa connexion au réseau nord européen,
- « un canal évolutif, progressif ». La priorisation relève ainsi de la prise en compte de l'intérêt économique et des contraintes de financement, de l'incidence sur les délais de réalisation, mais aussi de l'avis des partenaires associés.

Sur cette base, un important travail de reconfiguration a été entamé en associant VNF, les services de l'Etat concernés et le Comité Scientifique et Technique du projet Seine Nord Europe. L'observatoire de l'environnement du projet, créé suite à l'enquête publique, a également été consulté. Ce travail a ainsi permis :

- D'identifier les travaux réalisés et restant à réaliser sur le réseau Seine Escaut en France;
- D'identifier les champs possibles d'optimisation technique sur le projet de Canal Seine Nord Europe (tronçon central du réseau) et les économies associées,
- D'étudier la pertinence ou non d'équipements connexes (plateformes, approvisionnement en eau..).

Il va de soi que ces pistes d'optimisation nécessitent d'être confrontées à la concertation avec les territoires et partenaires concernés. A l'issue de cette étape préalable et selon les résultats de la concertation, intégrées dans le dossier « projet » du Canal Seine Nord Europe, elles seraient soumises à l'avis de l'autorité environnementale.

2.1.2 Les principales propositions d'évolutions techniques

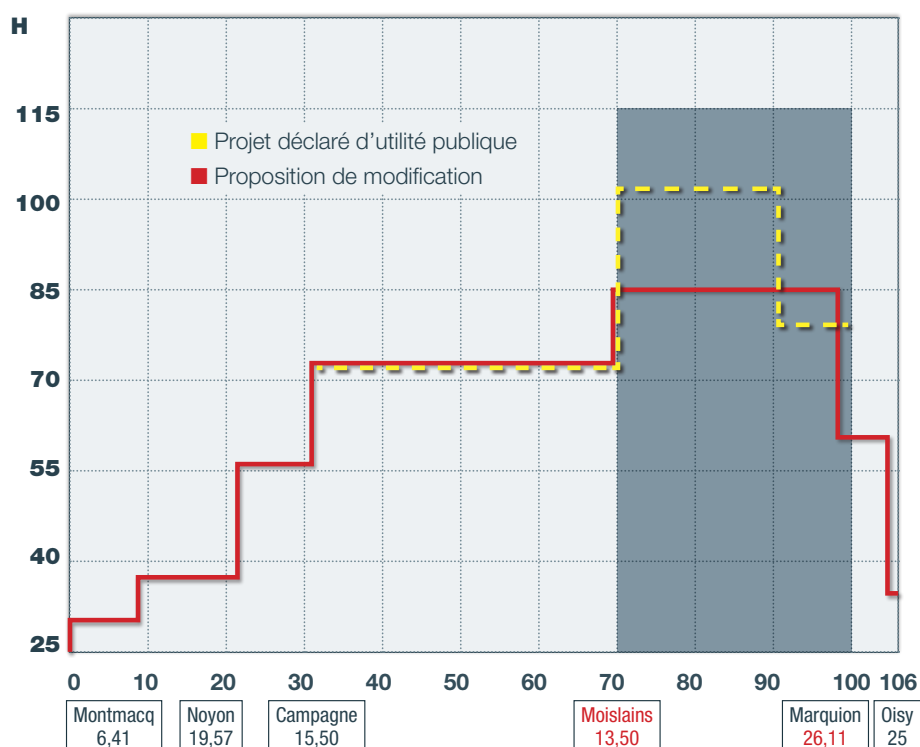
L'économie envisageable par les optimisations proposées représente une fourchette de l'ordre de 550 à 650 M€ HT sur le seul canal Seine Nord Europe et ses équipements connexes, soit 9 à 12 % du coût estimé du projet qui serait ainsi de l'ordre de 4 400 à 4 700 M€ HT coût constant 2013

Les optimisations techniques envisageables

Les optimisations techniques ont porté non seulement sur le tracé et composants du tronçon central (le projet de canal Seine Nord Europe), les équipements connexes, l'étude des différents gabarits envisageables pour le canal et enfin les possibilités d'évolution réglementaire.

Pour le canal Seine Nord Europe, les optimisations proposées portent sur :

- L'optimisation du tracé : Dans l'esprit de réduire l'impact du projet sur les terres agricoles et les milieux naturels, la recherche d'optimisation visait la réutilisation du Canal du Nord. Cette recherche se base notamment sur des souhaits émis lors de l'enquête publique d'une meilleure réutilisation du canal pré existant. Sa mise en œuvre relève bien entendu d'une concertation locale préalable et de la recherche d'une adhésion la plus large possible. Sur la section dite du bief de partage Manche/Mer du Nord (entre Moislains dans la Somme et Havrincourt dans le Pas-de-Calais), cette optimisation permet de réutiliser environ 8 km du canal du Nord et d'abaisser la hauteur du bief de 15 à 20 m, ce qui permet de supprimer une écluse et de réduire la hauteur de chute sur la plus grande écluse du projet. Si à l'issue d'une concertation préalable locale la variante de tracé et d'escalier d'eau sur le bief de partage était retenue, une DUP modificative locale serait nécessaire. Cette hypothèse a été considérée dans la proposition de planning général de réalisation du projet et n'obère pas, par sa portée locale, la capacité de mise en œuvre du projet à courte échéance. L'économie estimée est de l'ordre de 150 M€₂₀₁₃ HT. Sur une autre section, le déplacement de l'écluse de Campagne permettrait une économie jusqu'à 20 M€₂₀₁₃ HT.



Source : VNF

*Escalier d'eau du canal, déclaré d'utilité publique
et incidence d'une possible variante d'optimisation du tracé*

- **L'étanchéité et le système hydraulique** : Cette question relève de la recherche d'une performance optimale garantissant tout à la fois une limitation des prélèvements d'eau dans les milieux pour le fonctionnement du canal (lutter contre les pertes par infiltration et compenser celles par évaporation) et la protection des ressources souterraines et superficielles. La performance de perméabilité considérée pour le canal peut être atteinte par des matériaux d'apport (revêtement en béton bitumineux comme sur les canaux allemands). Il peut être également possible d'utiliser les matériaux du site qui présentent naturellement cette performance ou en les améliorant (à l'exemple du Canal Albert en Belgique). De même, l'amélioration de la capacité et des pertes par infiltration pour les bassins réservoirs doit être recherchée. Différentes optimisations ont ainsi été examinées. Des économies substantielles sont envisageables, mais n'ont pas été intégrées au coût reconfiguré. En effet, le montant possible sera déterminé par le choix précis de la technique d'étanchéité qui ne pourra être fait qu'une fois les campagnes géotechniques et hydrogéologiques complémentaires réalisées. Ces campagnes constituent une étape préalable prioritaire dans l'agencement du projet, afin d'intégrer ces opportunités dans la consultation des entreprises pour la réalisation des travaux.
- **Les écluses, équipements et systèmes d'exploitation** : Des économies sont là également envisageables. Toutefois, en la matière, le principal enseignement de la reconfiguration technique est l'abandon de toute solution d'ascenseurs à bateau, eu égard aux risques techniques, financiers et de délais pour le projet.

- **La voirie et les franchissements** : les échanges avec les territoires montrent que des alternatives en termes de modalités d'aménagement et nombre des ouvrages de rétablissement sont possibles. Un examen au cas par cas sera engagé avec les propriétaires des ouvrages (collectivités, départements).

Le projet prévoyait également des équipements connexes :

approvisionnement en eau potable de la région Nord Pas-de-Calais, haltes et ports de plaisance :

- **Concernant l'approvisionnement en eau de la région Nord-Pas-de-Calais (projet intéressant plusieurs collectivités et syndicats)**, le territoire n'a pas donné de suite à cette option pour le court terme. La configuration amène à proposer de supprimer les installations prévues (économie de 90 M €₂₀₁₃ HT, tout en maintenant les réservations utiles pour l'avenir (pour un coût de 10 M €₂₀₁₃ HT)).
- **Les ports et haltes de plaisance** ont fait l'objet également d'un réexamen. Leur développement pourrait se faire dans un cadre progressif. Une réflexion est de même nécessaire sur le cadrage de la dimension touristique de la section centrale (un axe à grand gabarit plus adapté aux bateaux avec passagers) au regard du potentiel du réseau à petit gabarit connexe, parfaitement adapté à la plaisance et aux bateaux sans permis. Ainsi, le canal de Saint Quentin, la remise en service du canal de la Sambre à l'Oise actuellement en étude, le canal de la Somme permettent de constituer un réseau très intéressant d'un point de vue touristique et économique.

Le gabarit de la voie d'eau a également été étudié dans le cadre de l'optimisation tant sur le Canal Seine Nord Europe que sur les extrémités. Il s'agissait notamment d'étudier l'impact d'une réduction du gabarit du tronçon central entre Vb et Va+. Il en ressort que la modification du gabarit ne représente pas d'intérêt financier singulier et pourrait engendrer des contraintes réglementaires (modification substantielle du projet et donc de l'objet de la déclaration d'utilité publique) et d'exploitation à terme de nature réhibitoire (il apparaît difficilement envisageable de passer la section courante du gabarit Va au gabarit Vb lorsque la section centrale sera en navigation). Les études antérieures relatives à l'évaluation des possibilités de réutilisation du canal du Nord ont conforté cette approche : le réaménagement du canal existant, à gabarit réduit qui plus est, coûte aussi cher que de réaliser un canal à grand gabarit neuf et offrant, de surcroît, un potentiel de massification supérieur aux autres modes de transport, tout en limitant les conséquences pour les populations riveraines.

Les évolutions réglementaires (simplification de normes) ont été également appréhendées. Tant sur les caractéristiques techniques du canal que sur la gestion des boues de dragage, ces évolutions peuvent avoir une incidence sur le coût global du projet (section centrale et extrémités). Trois points d'enjeux ont été identifiés : les simplifications envisagées du code de l'environnement pour les procédures restant à engager, le principe de dérogation à la circulaire 76-38, modifiée par la circulaire 95-86, relative aux caractéristiques techniques des voies navigables (limiter le coût d'aménagement sur des secteurs à fortes contraintes par des solutions techniques simplifiées) et enfin l'évolution réglementaire attendue en 2014 concernant la mise en dépôt des boues de dragage pouvant être considérées comme non dangereuses (les sédiments de dragage relevant aujourd'hui sur ce sujet des mêmes prescriptions que les déchets, ce qui peut paraître peu cohérent). Cette possibilité d'économie non chiffrée à ce jour devrait être suivie et promue. Elle s'avèrerait particulièrement adaptée aux problématiques inhérentes aux extrémités (gestion des sédiments du canal Condé Pommeroeul et des autres sections à recalibrer, contraintes urbaines sur l'Oise Amont et en Nord Pas-de-Calais).

Réflexions complémentaires possibles

Outre les compléments d'études nécessaires pour appréhender pleinement les économies et améliorations envisageables en matière d'hydraulique du canal, les questions des volumes de déblais excédentaires et de gestion hydraulique posées par la lettre de mission ont été examinées en première approche.

La question des dépôts est en effet directement tributaire de l'ordonnement retenu pour les travaux et de la modification du tracé et de l'escalier d'eau pour le bief de partage.

Des recommandations sont toutefois ici formulées pour la poursuite des concertations locales préalables aux reconfigurations proposées du projet et la conduite des études techniques détaillées :

- Les surfaces totales dédiées à la mise en dépôt des déblais excédentaires ne devront en aucun cas être augmentées : La modification localisée du tracé et/ou de l'escalier d'eau peut conduire à des excédents complémentaires de déblais. Cette situation ne devra pas conduire à augmenter les surfaces dédiées à la mise en dépôt des déblais. Dans ce sens, les excédents complémentaires liés à l'adaptation du tracé du bief de partage seront compensés par la réutilisation du Canal du Nord et cette adaptation devra conduire à réduire les surfaces consacrées à la mise en dépôt,
- Les terrains de dépôt doivent participer de l'aménagement et du développement durable du territoire : la finalisation du schéma des terrains de dépôt doit considérer non seulement leur intégration paysagère, mais aussi leur éventuelle remise à disposition de l'agriculture, d'activités économiques et leur contribution au confortement du potentiel de corridor écologique du canal.

La gestion de l'eau, un champ connexe : La voie d'eau contribue tout à la fois au transfert des masses d'eau pour la production d'eau potable ou l'irrigation, à la gestion des crues et à l'évacuation des eaux continentales. Les ouvrages gérés par VNF offrent un service contre redevance et l'établissement public a réalisé des investissements importants dans le cadre des CPER pour les fiabiliser et les moderniser. L'amélioration de la contribution des voies d'eau à la lutte contre les inondations nécessite des investissements complémentaires particulièrement conséquents. Ces investissements ne sauraient figurer dans la programmation des voies d'eau dans les CPER mais au titre spécifique de la lutte contre les inondations. Une coordination en vue d'une optimisation des investissements publics s'avère nécessaire, elle prend un sens tout particulier avec le projet MAGEO. En effet, sur la vallée de l'Oise, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, l'Entente interdépartementale Oise/Aisne et VNF ont déjà agi de manière coordonnée.

Les contributions possibles du Canal du Nord et du Canal latéral à l'Oise sont également à considérer.

LE CANAL DU NORD : DEVENIR ET CONTRIBUTION AU CANAL SEINE NORD EUROPE

La construction du Canal du Nord a été engagée en 1908. Les travaux, interrompus par les guerres, ont repris à la fin des années 1950 et l'ouvrage a été ouvert à la navigation en 1965. Les écluses, construites au début du XX^{ème} siècle, ont pu être allongées mais pas élargies pour permettre le passage des bateaux de 1 350 tonnes qui correspondaient aux nouveaux standards de la flotte à grand gabarit dans les années 1960. Cette limitation du gabarit a conduit à une rapide saturation de la capacité et les temps d'attente aux écluses ont rapidement dépassé plusieurs jours moins de 5 ans après la mise en service.

Ainsi, aujourd'hui, le Canal du Nord ne permet non seulement pas de répondre aux enjeux de massification du transport fluvial, déterminants pour sa compétitivité face aux autres modes de transport, mais aussi à la nécessité de continuité dans le transport fluvial entre les bassins de la Seine et Oise et du Nord Pas-de-Calais, par son incapacité à accueillir la flotte adaptée aux gabarits Va et Vb.

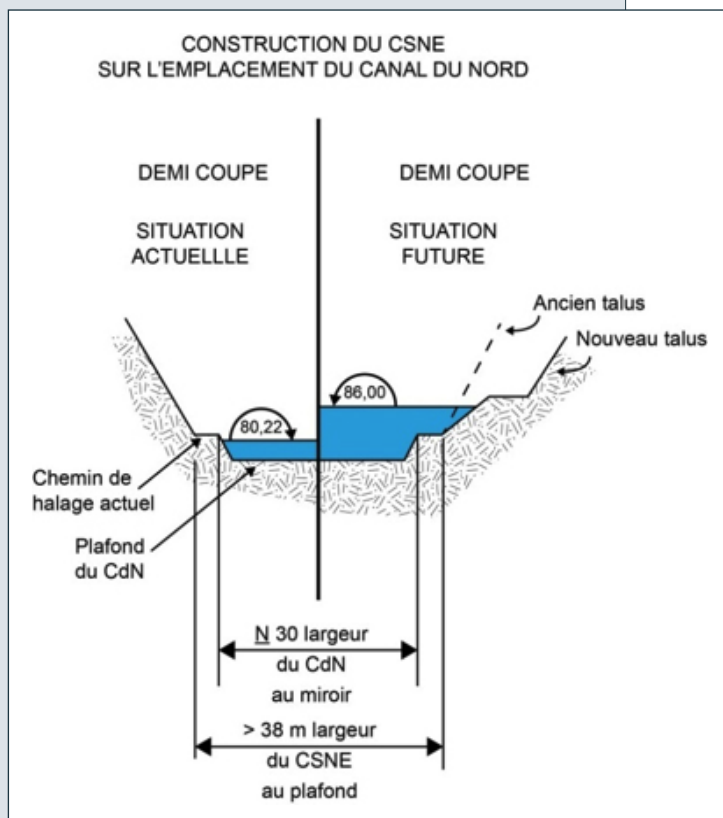
La question de la réutilisation du Canal du Nord avait été étudiée en 1984. Il s'agissait d'aménagements limités permettant, en solution A, le passage de convois de 2 500 t et, en solution B, d'automoteurs de 1 350-1 500 t. L'aménagement en place du Canal du Nord, à un gabarit moindre que le gabarit européen, était selon les estimations équivalente en coût à la construction d'un canal neuf à grand gabarit (plus exactement, le coût était le même en solution A et plus faible de 4,4% en solution B), sans en offrir les fonctionnalités.

La problématique de réutilisation du Canal du Nord tient dans son escalier d'eau et son fonctionnement hydraulique. En effet, le nombre d'écluses nécessiterait une réduction qui modifierait globalement l'escalier d'eau et conduirait à de très importants terrassements. En termes d'hydraulique, les caractéristiques d'étanchéité du canal et sa mise à grand gabarit conduiraient à un impact significatif sur les milieux naturels. Enfin, la réutilisation du Canal du Nord conduirait à couper tout transport par la voie d'eau entre les deux bassins de la Seine et du Nord Pas-de-Calais pendant toute la durée des travaux.

Le travail de reconfiguration technique a permis de réétudier les sections où il apparaît possible de réutiliser le Canal du Nord. En 2013, VNF dispose de réserves foncières permettant de compenser l'emprise. Les périmètres d'aménagement foncier ont été définis pour restructurer le parcellaire agricole. Les outils pour corriger les impacts du projet sont donc en place et doivent permettre de faciliter l'acceptation de la variante.

La réutilisation du Canal du Nord est ainsi envisageable entre Moislains et Havrincourt, à moindre coût puisqu'elle se limite à la réutilisation des emprises sans construction de nouvelles écluses ou de modification de l'escalier d'eau.

*Source : VNF
Principe de réutilisation
du Canal du Nord*



2.1.3 Le cas des plateformes multimodales : laisser l'initiative aux acteurs locaux

Pour les plateformes, les optimisations amènent à proposer de réduire les aménagements prévus tout en préservant le foncier pour leur mise en œuvre. En effet, dans le cadre de l'approche progressive, le développement se fera selon l'évolution et le besoin du marché. De plus, comme c'est déjà le cas pour certaines plateformes situées sur le réseau Seine Escaut (Longueuil-Sainte-Marie, Delta 3 à Dourges, Port de Saint-Saulve), il est proposé que le développement de ces plateformes soit de la responsabilité des acteurs locaux : régions, départements, établissements publics de coopération intercommunale et communes.

Cette proposition veille à garder les facteurs importants permettant un développement ultérieur. Ainsi, les réserves foncières constituées seront des éléments essentiels pour l'aménagement futur de ces zones. La mission propose de préserver un minimum de travaux d'aménagement dès la réalisation du tronçon central. Par exemple, sur la plateforme de Marquion, il est proposé de différer la réalisation de la partie Ouest, mais de maintenir la partie Est. Concernant les plateformes de Noyon et Nesle, les échanges tenus au cours de la mission montrent l'importance d'une écoute du territoire et de ses évolutions. En ce sens, la recherche de synergie sur le secteur de Noyon et Nesle est apparue nécessaire pour répondre au repositionnement de l'économie locale. Les échanges avec les communautés de communes du Pays Noyonnais et du Pays Neslois montrent la possibilité d'une progressivité dans l'aménagement des deux plateformes en recherchant de possibles collaborations. Un repositionnement sur un autre emplacement de la plateforme de Noyon, plus en lien avec les attentes locales pourrait être étudié.

L'économie globale envisageable est de plus de 200 M €₂₀₁₃ HT. Ce travail continuera avec les acteurs locaux afin d'identifier ce qu'il est opportun de garder dans le projet initial pour préparer l'avenir.

Enfin, concernant les plateformes, la volonté initiale de veiller à des standards d'aménagement, respectueux du développement durable est maintenue et amplifiée.

Exemple d'un port d'initiative local : LE PORT FLUVIAL DE LONGUEIL-SAINTE-MARIE

Suite à une étude de préféabilité (analyse technique, étude de marchés, ...) menée par VNF en 2007, avec le concours financier du Pays compiégnois, du Conseil régional de Picardie, du Conseil général de l'Oise et de l'Etat, l'agglomération de la Région de Compiègne (ARC), la Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées (CCPE) et le Conseil général de l'Oise ont décidé d'unir leurs efforts pour créer un port fluvial à proximité immédiate de la zone logistique préexistante Paris-Oise qui jouxte l'autoroute A1.

Localisée au débouché Sud du projet Seine-Nord Europe et directement raccordée au port du Havre, cette nouvelle infrastructure a été définie et réalisée en 6 ans. Il s'agit d'un investissement maîtrisé de 19 M€ TTC, qui a été permis grâce à la création d'un Syndicat mixte (2008) rassemblant le Conseil général de l'Oise, la CCPE et l'ARC.

Les structures locales et l'Etat se sont mobilisées pour concrétiser ce projet : recours à l'Etablissement Public Foncier Local de l'Oise (EPFLO) pour l'acquisition des 24 ha de foncier nécessaire, mobilisation de la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO) pour suivre les études et les travaux, recours au Contrat de Projets Etat Région (CPER) 2007-2013 et au Programme Opérationnel de Compétitivité (POC) 2007-2013, mise en place d'un comité de pilotage associant notamment le Syndicat mixte, l'Etat, le Conseil Régional et VNF.

L'aménagement du port (1ère phase) porte sur une superficie totale de 17 ha comprenant principa-

lement une zone conteneurs de 4,19 ha avec un quai de 190 ml, une zone vrac divisée en 3 parties : vrac 1 terminal granulats de 3,03 ha avec un ponton de 17 ml et 4 ducs d'albe, vrac 2 et vrac 3 de 2,8 ha, et une zone écologique humide de 3,5 ha.

Son financement de 16,12 M€ HT est assuré par le Syndicat mixte du port pour un montant total de 5,5 M€ (avec des participations du Conseil Général de l'Oise, de la CCPE et de l'ARC), et par les subventions des partenaires du projet (Europe, Etat, Région et VNF) pour un montant total de 10,62 M€.

Il comporte des phases ultérieures d'investissement qui permettront une extension progressive des installations portuaires et la création d'un embranchement ferroviaire, confortant ainsi sa dimension intermodale.

Cette dynamique est possible grâce aux efforts convergents des collectivités du secteur, symbolisés par la présidence annuelle alternée mise en place entre le Président du Conseil Général de l'Oise et le Président de l'Agglomération de la Région de Compiègne.

Elle a également permis de mener en parallèle la désignation des exploitants du futur site, après avoir retenu le dispositif de Convention d'Occupation Temporaire auprès d'exploitants privés avec des mises en concurrence séparées pour la zone conteneurs et pour la zone vrac. Ainsi, ce port est d'ores et déjà opérationnel pour le terminal granulats et le sera dans quelques mois pour le terminal conteneurs.

D'autres initiatives locales traduisent la mobilisation du territoire en vue du développement local en lien avec le canal, comme à Bruyères-sur-Oise.



Paris-Oise Port Intérieur - Octobre 2013

2.1.4 Le mode de réalisation du canal peut aussi être un moyen d'optimiser son coût

D'autres éléments d'optimisation financière et technique du projet seront étudiés. Deux voies sont à approfondir : l'allotissement et un mode de réalisation adaptés,

Le recours au marché de conception-réalisation est à considérer dès lors qu'il permet une optimisation financière, une fiabilisation technique et un engagement par anticipation de certains corps d'ouvrage du canal exigeant des moyens et une technicité particulière de la part des entreprises.

L'allotissement géographique ou fonctionnel a différents avantages, en particulier l'élargissement de la concurrence et l'accessibilité du marché aux PME.

Dans les mêmes conditions et objectifs d'optimisation, l'allotissement sera étudié en considérant tant une répartition géographique qu'une affectation par corps d'ouvrages et de travaux permettant le plein exercice concurrentiel entre les entreprises.

A titre d'exemple, le chantier de l'Autoroute A16 entre Amiens et Boulogne-sur-Mer, portant sur 120 km d'aménagement, a été conduit selon quatre sections fonctionnelles, faisant l'objet d'un allotissement par grand corps de travaux et d'ouvrages (lots terrassement/assainissement, chaussée, signalisation, lots spécifiques par ouvrage remarquable et lots général des ouvrages de rétablissement,...) soit plus de 30 marchés.

2.1.5 Un projet reconfiguré pour proposer un « Canal Durable »

Depuis quelques années, les maîtrises d'ouvrage publiques se sont fortement engagées pour accroître la qualité des projets en matière d'intégration aux principes du développement durable. Le projet initial prévoyait déjà des engagements importants (observatoire de l'environnement par exemple) et des équipements d'énergie renouvelable. La reconfiguration permet d'actualiser cette orientation. Le recours à des certifications est maintenant courant : certification HQE pour les bâtiments, certification Route Durable...

Un projet de canal durable pourrait être présenté sur les piliers suivants :

- une gestion hydraulique et en énergie économe en phase d'exploitation : outre les optimisations envisagées en termes d'économie d'eau aux écluses pour limiter les prélèvements sur la ressource, la définition d'un canal « passif », voire à énergie positive doit être renforcée, à l'instar du travail entrepris sur le canal Albert. Au stade de l'avant-projet sommaire de 2006, la consommation énergétique du canal pouvait être compensée par l'implantation de 16 à 18 éoliennes d'une puissance unitaire de 2,5MW. Il est à noter qu'avec l'abaissement du bief de partage la consommation énergétique du canal est plus faible. La combinaison avec l'hydroélectricité permettrait de tendre vers un canal « positif ». La Commission Européenne cofinance de plus, de manière importante, ce type d'installation.

Des installations hydrauliques au fil de l'eau ou comme celles en cours d'installation sur le canal Albert en Belgique sont des exemples possibles.



Exemple d'équipement de production hydroélectrique en cours d'installation sur certaines écluses du canal Albert

- Un aménagement accompagné d'une reconfiguration du territoire :
Le Canal du Nord n'aura plus à terme de vocation commerciale.
Son devenir doit être étudié avec les collectivités, tant dans sa dimension touristique (la section entre Moislains et Béthencourt-sur-Somme participe de l'itinéraire entre la Somme canalisée et le canal de Saint-Quentin) qu'écologique et urbaine : les canaux contribuent à la requalification urbaine par leur qualité architecturale et paysagère.
- Une infrastructure écologique : l'environnement du canal et sa nature intrinsèque représentent un potentiel écologique et paysager à valoriser
- Un canal durable, basé sur les principes d'une certification

La possibilité d'un Canal Durable reconnu / Des plateformes HQE

Les chantiers d'infrastructure linéaire peuvent s'appuyer sur de nouveaux référentiels s'inscrivant pleinement dans une démarche de développement durable. Ceci peut permettre :

- de mener la concertation complémentaire nécessaire sur les secteurs où le projet est modifié, en s'aidant notamment des nouvelles technologies (simulation 3D pour mieux apprécier l'impact du projet).
- d'optimiser le projet en intégrant les propositions nouvelles d'adaptation qui contribuent à en renforcer la performance environnementale, sociale et économique, ...
- d'apporter des solutions aux principales interrogations et à limiter les nuisances générées par le projet en phase chantier comme d'exploitation.
- de prendre en compte globalement le projet dans ses dimensions humaines, environnementales, économiques, en travaillant à l'équilibre global.

La clause d'insertion est essentielle dans les marchés de travaux, avec des objectifs chiffrés assignés aux entreprises. Les structures locales d'insertion sont mobilisées pour une pleine réussite et les autres maîtres d'ouvrage approchés afin de mutualiser des objectifs d'insertion pour en amplifier la portée.

Un référentiel de certification prenant en compte le développement durable dans les projets d'infrastructures fluviales est développé par un certificateur. Il est composé d'un système de management d'opération (SMO), et d'un système d'évaluation des performances, en capitalisant l'expertise acquise sur d'autres projets d'infrastructures linéaires et d'aménagement du territoire.

La conception des plateformes intègre pour sa part la Haute Qualité Environnementale pour les bâtiments et s'inspire de démarches du type Parc d'Activité Labellisé pour la Maîtrise de l'Environnement (PALME), ou HQE Aménagement pour le périmètre global.

2.2 Les actions sur les bassins Seine/Oise et Nord Pas-de-Calais : l'approche globale du Programme Seine Escaut

2.2.1 Un travail important a déjà été mené dans le cadre des Contrats de Projets Etat Région précédents

A compter du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2000-2006, les Régions et certains Départements se sont engagé aux côtés de l'Etat sur le développement des voies navigables.

Dans la région Nord Pas-de-Calais, les travaux de recalibrage, relèvement des ponts et d'aménagement portuaire ont amélioré la capacité du réseau. Ce sont ainsi 85,20 M€ d'investissement qui ont été réalisés sur le CPER 2000-2006 et 63,67 M€ sur le CPER 2007-2013. Les taux de réalisation, respectivement de 66 et 45 % par rapport aux objectifs initiaux aboutissent à la nécessité de finaliser aux prochains contrats des aménagements prioritaires pour la connexion à grand gabarit du réseau national au réseau belge, à moins de formaliser un avenant au CPER en cours pour finaliser à l'horizon 2015 les travaux prioritaires sur la Deûle, la Lys mitoyenne et le Condé Pommeroeul.

Sur la partie de Seine-Aval (Régions Haute-Normandie et Ile-de-France), les travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de VNF au cours des deux CPER (145,07 M€ au total) ont visé exclusivement des reconstructions et modernisations des ouvrages, avec des taux de réalisation respectivement de l'ordre de 90 et 70 % sur les deux périodes. Concernant les Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre, les opérations nécessaires à l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine Escaut (écluses Port 2000 au canal de Tancarville et de Tancarville, dragage du sens montant d'accès au GPM de Rouen) sont soit encore au stade d'études, soit en retard dans la réalisation des travaux. Ces opérations sont complétées des aménagements nécessaires de l'écluse François 1er au Havre et du sens descendant d'accès au GPM de Rouen.

En Seine-Amont (Régions Ile-de-France et Champagne-Ardenne), les opérations au cours des deux CPER ont également permis de moderniser certains ouvrages, mais aussi d'étudier la mise au gabarit de la section Bray-Nogent, pour un montant total d'investissement de 82,14 M€. L'avancement des études permet également d'envisager l'aménagement de cette section dont le projet le plus important (Bray Nogent) a été pris en compte dans le cadre du rapport Mobilité 21 de juillet 2013.

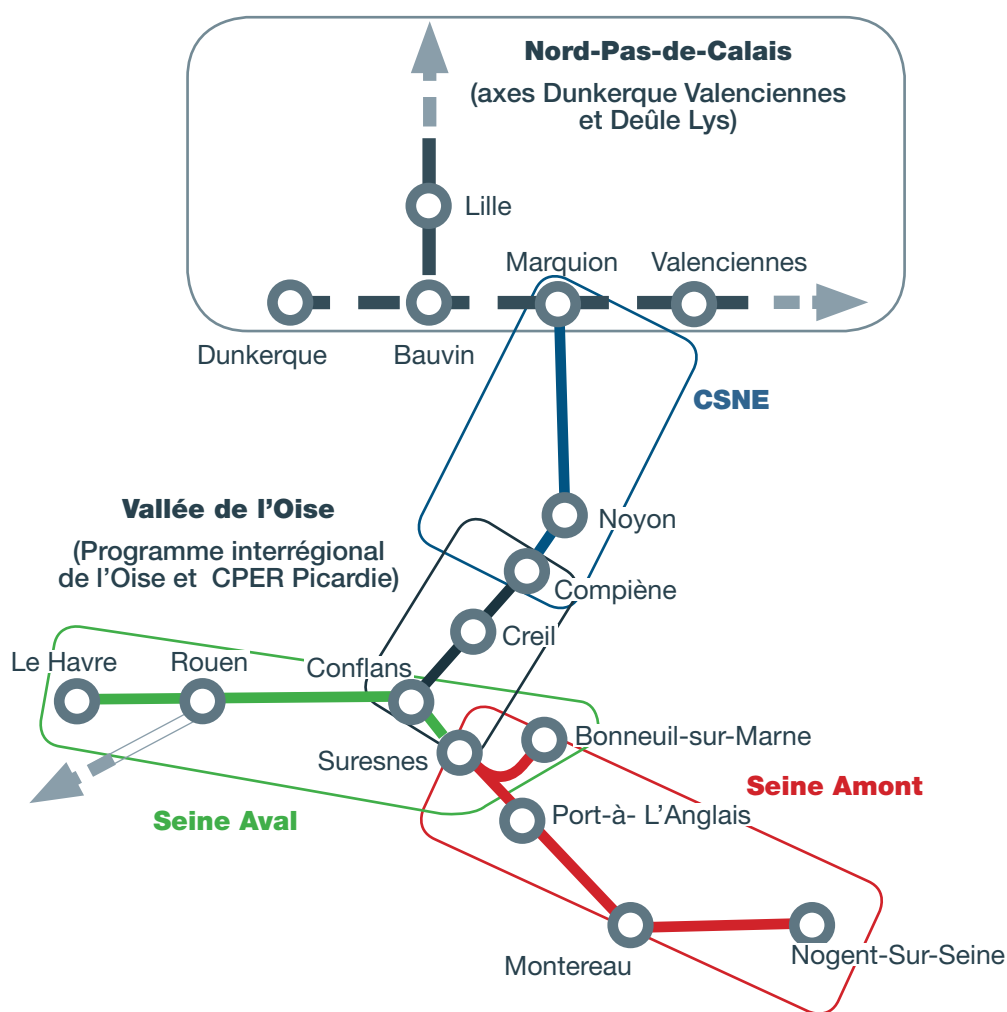
Pour le programme interrégional de l'Oise (Régions Ile-de-France et Picardie), la programmation initiale sur les deux CPER a été complétée et ainsi le niveau de réalisation (108,92 M€) est supérieur à la contractualisation initiale. Les travaux ont permis d'intégrer les enjeux de lutte contre les inondations dans la gestion de la voie d'eau ; toutefois la mise en place d'un système de gestion du trafic n'a pas pu être réalisée. Des travaux de remise au gabarit (dragage) et donc de gestion du trafic (télé-conduite) apparaissent prioritaires pour le prochain CPER.

En Région Picardie, le CPER 2007-2013 visait trois opérations spécifiques contribuant à la mise au gabarit Vb : remise au gabarit de l'Oise-Aval (dragage), approfondissement de l'Oise (projet MAGEO) et étude de relèvement du Pont de Mours. Le retard sur ces deux dernières opérations majeures explique le faible taux de réalisation de ce programme. Le prochain CPER pourrait tenir compte d'une évolution de ces opérations en lien avec d'éventuelles dérogations (alternats notamment) et le principe de l'approche progressive.

2.2.2 Les échanges avec les acteurs économiques et les territoires conduisent à proposer des critères de priorisation des projets pouvant être inscrits au titre des prochains contrats de plan sur le réseau Seine Escaut

Depuis 2000, les CPER ont permis un engagement important en faveur des liaisons fluviales. Toutefois, les difficultés inhérentes à l'amélioration de la capacité de voies d'eau pré existantes, notamment en milieux urbains denses et contraints, conduisent à un bilan mitigé en termes de taux de réalisation.

Dans le cadre de la préparation des CPER 2015-2020, de nombreuses opérations ont été identifiées par VNF sur les 6 axes constitutifs du périmètre Seine Escaut.



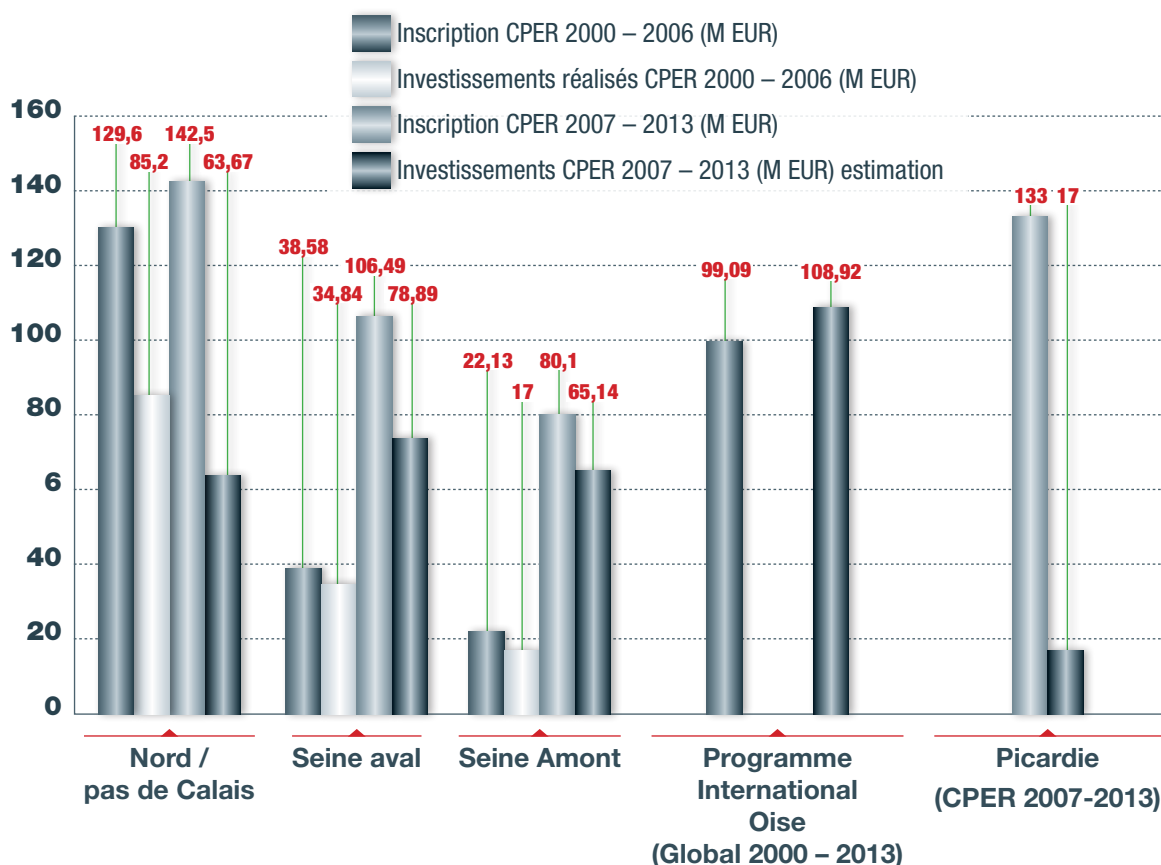
Source : VNF - Direction du Développement

A noter par ailleurs, que pour le projet de Canal Seine Nord Europe, 190 M€ ont déjà été engagés (études, procédures et acquisitions foncières notamment). Les étapes clés suivantes ont d'ores et déjà été réalisées :

- concertation et enquête d'utilité publique (2004-2009)
- Etudes globales sur le périmètre Seine Escaut (concertation usagers, études portuaires, tarification,...)
- Etudes d'avant-projet et programme fonctionnel
- Procédures foncières, réserves foncières, conventions d'occupation temporaire, acquisition de terrain (2008-2013)
- Travaux préliminaires (déviation autoroute A29, sondages, archéologie préventive)

Les années à venir (2014-2015) seront consacrées aux études de projet, les procédures de déclaration d'utilité publique modificative et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, ainsi que la fin des travaux préparatoires et préliminaires (dont l'aménagement des zones portuaires du Canal du Nord pour la phase de construction). Elles permettent ainsi d'envisager à partir de 2016 le démarrage des travaux sur les sections fonctionnelles et leur fin à l'horizon 2020/2023.

Contrats de plan Etat Région



Source: DREAL Nord Pas-de-Calais, DREAL Picardie, DREAL Haute-Normandie, DRIEA Ile-de-France, VNF

L'ensemble de ces opérations doit être priorisé dans le cadre des échanges qui s'engagent entre l'Etat et les Régions pour la préparation des CPER. Dans le cadre de la mission de reconfiguration, sur la base des échanges tenus, il est possible de proposer trois critères de priorisation permettant d'avoir une cohérence d'ensemble. Ces trois principes ont guidé la mission de reconfiguration :

- le principe de privilégier l'intérêt économique : les milieux économiques associés dans le cadre de la mission ont tous mis en avant la nécessité de pouvoir disposer d'une plus grande qualité de service : amplitude horaire d'ouverture plus large, gestion de trafic... L'amélioration de la qualité de service permet de renforcer l'attractivité de la voie d'eau face aux autres modes de transport. Les aménagements visés concernent la fiabilisation et la modernisation des ouvrages stratégiques pour la navigation, ainsi que l'automatisation et la sécurisation du réseau permettant l'allongement de la période quotidienne d'ouverture à la navigation. Ceci concourt aussi à maintenir le réseau (régénération).
- le principe, au sein du programme global Seine Escaut, de constitution d'un réseau à grand gabarit. Ceci visera notamment les connexions au réseau belge.
- le principe de l'approche progressive.

Sur le très court terme, la maturité des projets présentés peuvent aussi entrer en compte pour compléter ces principes, afin de garantir un niveau de chantier minimum dans une logique de maintien de l'activité. Aussi en complément des critères de priorités susvisés, les aménagements prioritaires sur les bassins Seine/Oise et Nord Pas-de-Calais doivent également débuter en 2014/2015.

Sur la base du travail préalable aux discussions sur le contenu du prochain CPER et des avenants au CPER en cours, opéré par VNF, parmi les priorités possibles à porter à court terme certaines émergent particulièrement. A titre indicatif, il s'agit des opérations suivantes: Canal de Condé Pommereul, recalibrage de l'Escaut entre Trith et Mortagne, recalibrage de la Lys mitoyenne, achèvement du dragage en aval de Creil, aménagement d'une aire de virement pour le port de Longueil Sainte-Marie, travaux de fiabilisation sur la Seine aval... Différents scénarios seront à définir selon le niveau de priorité affecté à chaque critère. En prenant en compte les axes Dunkerque Escaut, Deûle-Lys, Vallée de l'Oise, Seine Rouen/Suresnes, ces différents scénarios aboutissent à une enveloppe financière estimée de 200 M€ à plus de 300 M€.

A ces opérations, il conviendra d'ajouter les projets des ports maritimes, les opérations sur la Seine Amont (en considérant que le projet de Bray Nogent, partie intégrante du réseau, a été examiné par la Commission Mobilité 21).

2.3 La question de l'ordonnancement est à mettre en regard de l'intérêt économique et des moyens disponibles

2.3.1 Relier en priorité les bassins par la réalisation du tronçon central, afin de profiter de l'effet réseau

Le choix de l'ordonnancement des travaux sur le périmètre Seine Escaut doit tenir compte de l'écoute des acteurs économiques, des territoires et des partenaires financiers, et avant tout de la possibilité de retombées économiques rapides dans une logique de relance. Les échanges ont conduit aux éléments suivants :

- S'inscrire dans les priorités et la capacité (programmation financière imposant une approche progressive) des partenaires et de l'Etat,
- Relier rapidement les bassins de Seine/Oise et de l'Escaut/Deûle/Lys pour créer un espace unifié et bénéficier de retombées économiques rapides de l'infrastructure,
- Donner de la visibilité aux acteurs et partenaires en fixant une date de mise en service du Canal Seine Nord Europe.

En ce sens, le démarrage prioritaire du Canal Seine Nord Europe, puis la finalisation du programme d'aménagement, permettent de répondre pleinement à ces attentes. Les études menées dans le cadre de la mission montrent la possibilité de pouvoir disposer d'un gabarit Va voire Va+ sur l'ensemble du réseau dès l'ouverture du tronçon central qui lui est resté Vb. Les acteurs économiques et de la batellerie ont confirmé dans leurs contributions leur préférence pour cet ordonnancement.

2.3.2 Les principes d'un planning s'inscrivant dans l'approche progressive

Le travail de reconfiguration permet de présenter les principes d'un planning des grandes phases d'aménagement fluvial sur le périmètre Seine Escaut (en dehors des travaux des grands ports maritimes)

2014 - 2015	2016-2023	Au-delà
Etudes de projet, procédures réglementaires, reconnaissances, préparation des marchés de travaux du Canal Seine Nord Europe et travaux préparatoires, Etudes et travaux prioritaires dans les bassins Seine/Oise et Escaut	Aménagement et mise en service du Canal Seine Nord Europe (section Compiègne/Aubencheul)	Achèvement des travaux d'aménagement du Programme Seine Escaut

2.4 Les propositions et la synthèse des pistes d'économie

L'économie envisagée par les optimisations proposées représente une fourchette de l'ordre de 550 à 650 M€ HT sur le seul Canal Seine Nord Europe et ses équipements connexes, soit 9 à 12 % du coût estimé du projet qui serait ainsi de l'ordre de 4 400 à 4 700 M€ HT

Ces économies se répartissent comme suit :

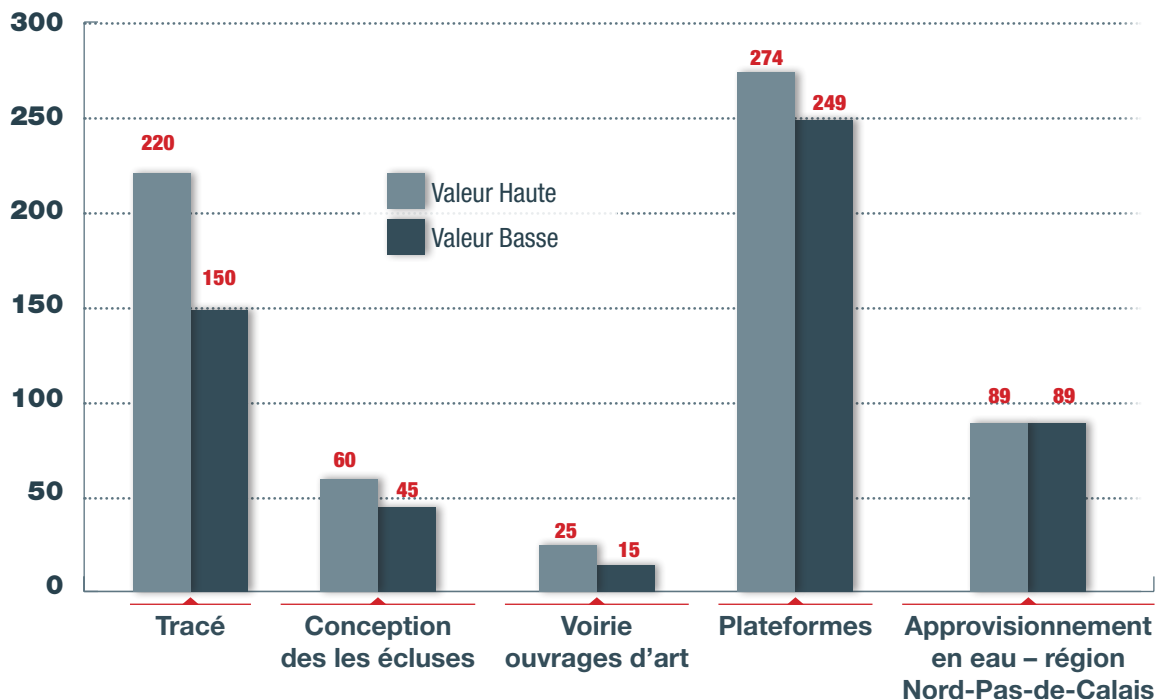


Figure 6 : synthèse des pistes d'économie proposées

Les propositions 1 (approche globale) et 2 (approche progressive) ont guidé le travail de reconfiguration technique. Ce travail a conduit de plus à une proposition n° 3 :

Proposition 3 : un aménagement durable privilégiant le partenariat et les réalités locales

- Laisser à l'initiative locale, les plateformes et leur développement, avec en premier lieu, les Régions, les Départements et les EPCI, associant l'Etat, VNF et les acteurs privés.
- Préserver une approche progressive avec des plateformes selon le besoin du marché. Des réservations foncières sont gardées pour préserver l'avenir.
- Prévoir pour les Plateformes des standards de construction en lien avec la transition énergétique (solaire, hydroélectricité...).
- Renforcer la démarche d'autonomie énergétique du canal, voire d'une contribution positive.
- S'inspirer des méthodes HQE Bâtiments ou Route Durable, en ayant recours au besoin à une certification.

■ 3 TROISIEME PARTIE : Un projet dont la reconfiguration financière et son inscription dans une logique économique conduisent à une nouvelle gouvernance

La reconfiguration financière s'est inscrite dans la volonté d'un partenariat approfondi avec les financeurs. Financement et modes de réalisation sont fortement liés. Aussi, la reconfiguration propose également une société de projet pour conduire le projet, sur le modèle d'autres projets européens d'infrastructures.

Le financement du projet tel qu'il était prévu via le partenariat public privé s'est révélé insuffisant par rapport à la hausse du coût du projet. Le schéma de financement comportait plusieurs difficultés dont deux sont à souligner particulièrement :

- L'appui de l'Europe à hauteur de 6,22% du coût total (333 M€) était faible eu égard à l'importance Européenne du projet.
- Pour boucler le financement en complément des subventions publiques, le partenaire privé devait emprunter des sommes très importantes (plus de 2000Mds€). Ce niveau d'emprunt pour une structure privée ne peut être proposé par le marché qu'à des coûts élevés. Ce coût se cumulait à des systèmes de couverture de risque pris par les candidats qui n'étaient pas certains d'atteindre des critères de performances techniques du contrat de partenariat parfois trop stricts (par exemple : disponibilité de l'installation). Ceci conduisait à des frais financiers très importants (de un à deux milliards d'euros), qui sont la source principale de la hausse du coût total du projet.

En conséquence, cette dérive du coût global du projet a conduit à abandonner le principe du Partenariat Public Privé et illustre la liaison forte entre mode de réalisation choisi et conditions de financement. Aussi, la mission a conduit la reconfiguration en liant modes de financement et modes de réalisation.

L'ensemble des partenaires dans l'expression de leur attente forte du projet a aussi souligné sa volonté d'un partenariat approfondi sur le long terme pour assurer le développement économique lié au projet. Un projet dont l'association des partenaires est plus forte dans la gouvernance permet d'avoir une base de financement plus solide.

Euros constants ou courants ?

Les projets d'infrastructure, de par leur durée de réalisation, sont impactés par l'inflation et l'évolution de différents coûts de réalisation du projet (matières premières etc...). Cette influence dépend de la durée du chantier. Il est donc en général nécessaire de faire des estimations en euros constants (sans tenir compte de l'inflation et d'autres indices de variation) puis une fois le planning finalisé de passer en euros courants. Ceci conduit ainsi à une hausse du coût total affiché entre le chiffre initial annoncé en euros constants et le chiffre final en euros courants. Dans la présente partie, il a été convenu, en l'absence de planning arrêté, de ne tenir compte que d'euros constants. **Ceci est un point important à prendre en compte dans la finalisation d'accord de financement et dans l'affichage des coûts définitifs d'un projet qui s'étalera sur une dizaine d'années. En effet, ceci peut être une source de confusion.**

L'assujettissement à la TVA

L'assujettissement ou non du projet à la TVA avait précédemment fait l'objet d'une demande d'étude par Voies navigables de France. En effet, VNF n'est pas assujettie à la TVA et ne récupère donc pas la TVA sur ses dépenses tandis que, dans le cadre du PPP, le titulaire du contrat de PPP payait la TVA sur les travaux et la récupérait via un crédit relai TVA. VNF demandait donc à être également assujettie à la TVA.

Cette étude était menée par les services du Ministère des finances était encore en cours au moment de l'arrêt du PPP. Les suites de la mission de reconfiguration pourraient, en la matière, permettre à cette étude d'aller jusqu'à son terme. En l'état, il est uniquement pris en compte les coûts hors taxes.

3.1 Une reconfiguration financière qui permet de confirmer un appui fort de l'Europe et des collectivités

3.1.1 Le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe et la Déclaration de Tallinn

Le vote du 19 novembre 2013 par le Parlement Européen du « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe » (MIE) permet sa mise en œuvre à partir de 2014. Le MIE est l'affirmation par l'Europe d'une relance possible de la croissance par le financement de grandes infrastructures. Il conforte ainsi le pacte européen pour la croissance et l'emploi adopté par le Conseil Européen du 28 et 29 juin 2012. Le MIE s'inscrit aussi pleinement dans la stratégie EU2020 en privilégiant les modes économes en énergie primaire : transports ferroviaires et fluviaux.

Les infrastructures doivent faciliter le fonctionnement du marché unique et renforcer la compétitivité des entreprises. Aussi, le MIE se concentre sur des projets majeurs en matière d'infrastructures de transport en vue d'améliorer les liaisons transfrontalières, d'éliminer les goulets d'étranglements, de combler les vides et d'améliorer l'interopérabilité.

Le projet Seine Escaut rentre pleinement dans ce cadre comme l'a confirmé la Commission Européenne au travers de la « déclaration de Tallinn » (jointe en annexe). Cette dernière signée le jeudi 17 octobre par les ministres des transports français, wallon, flamand, néerlandais et le Commissaire européen aux Transports Siim Kallas affiche la volonté commune d'avancer sur le projet. La déclaration acte que le Canal Seine Nord Europe et le réseau Seine Escaut sont éligibles à des subventions européennes jusqu'à 40% des coûts du chantier sur la programmation 2014-2020, soit le taux maximum possible. Le Canal Seine Nord Europe est le premier projet fluvial d'envergure pour l'Europe sur la programmation 2014-2020. **Seul projet qui ait fait l'objet d'une telle déclaration, avec comme projet central le Canal Seine Nord Europe, cette déclaration montre le souhait de l'Europe de voir aboutir rapidement le tronçon central qui sera le plus consommateur en subventions européennes.**

En effet, comme l'a confirmé la Commission Européenne à la mission, la priorité de l'Europe est de pouvoir relier au plus proche de la programmation 2014-2020 par un gabarit accru les bassins Seine et Escaut. Un engagement de l'essentiel des travaux à la programmation suivante (après 2021) conduit à une remise en cause de ce taux de financement. Les programmations suivantes pourraient être consacrées en matière fluviale à d'autres axes majeurs en Europe (Danube par exemple).

Le financement européen jusqu'à 40% du coût des travaux est donc une opportunité unique pour la France.

Le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe adopté au Parlement Européen

Le 19 novembre 2013, l'Union Européenne a profondément révisé sa politique en matière d'infrastructures en adaptant simultanément :

- le nouveau règlement sur le Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T) qui identifie le réseau européen principal structurant, hiérarchise les projets portés par les Etats Membres, renouvelle la gouvernance des projets,
- le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe (MIE) qui est un outil financier dédié aux réseaux transeuropéens,
- Le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe vise à accélérer l'investissement sur le réseau central des RTE et à mobiliser les financements provenant tant du secteur public que du secteur privé.

Le Parlement européen a souligné que les investissements dans des infrastructures de transport efficaces jouent un rôle fondamental pour l'Europe dans la défense de sa compétitivité et qu'ils ouvrent la voie à une croissance économique à long terme d'après-crise. Les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) sont essentiels pour garantir le bon fonctionnement du marché intérieur. Le Parlement européen a également déclaré qu'il estimait que les RTE-T devraient dès lors figurer au premier rang des priorités du Cadre Financier Pluriannuel, avec une augmentation des crédits affectés aux RTE-T.

L'enveloppe financière pour la mise en œuvre du MIE sur la période 2014-2020 pour le secteur des transports est fixée à 26 M EUR, dont 11 M EUR sont transférés au titre du Fonds de cohésion.

Les priorités d'investissement sont définies ci-après :

- supprimer les goulets d'étranglement, renforcer l'interopérabilité ferroviaire, établir les liaisons manquantes et, en particulier, améliorer les tronçons transfrontaliers.
- garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme, en vue de se préparer aux flux de transport futurs escomptés, et permettre la décarbonisation de tous les modes de transport par le passage à des technologies de transport innovantes à faibles émissions de carbone et à haut rendement énergétique, tout en optimisant la sécurité.
- optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité des services de transport, tout en assurant l'accessibilité des infrastructures de transport.

Le MIE vise ainsi à combiner les modes de transports : fer et fluvial.

Concernant les voies navigables, le taux de cofinancement est de 20 % des coûts éligibles. Il peut être porté à un maximum de 40 % pour des actions relatives aux goulets d'étranglement et à un maximum de 40 % pour des actions relatives aux tronçons transfrontaliers. Un dispositif similaire est prévu pour le ferroviaire.

Pour la France, deux projets sont concernés au premier plan par ces taux importants, mais pour deux modes différents : le Canal Seine Nord Europe pour le fluvial (projet le plus important sur la programmation 2014-2020) et le Lyon Turin pour le ferroviaire. Le cas de la France illustre la volonté de l'Europe de développer un réseau structurant européen au besoin par des investissements très importants.

3.1.2 Le principe d'appui des grands projets en France entre l'Etat et les collectivités

Les collectivités sont appelées à appuyer financièrement les projets d'infrastructure. Selon les projets, une règle de partage de l'appui est définie. Le Comité des partenaires de la mission de reconfiguration a conduit à proposer un appui collectivités/Etat à parts égales.

Depuis la phase 1 du TGV Est, les collectivités sont pleinement parties prenantes du financement des projets structurants du territoire. Peu à peu, selon les projets, des principes d'équilibre de financement se dégagent. Ils tendent vers un partage à proportion égale entre Etat, Collectivités, opérateur de réseau, financeur externe (Europe, endettement privé dans le cas d'un PPP). C'est ainsi l'exemple de la ligne grande vitesse Sud Est Atlantique (Tours Bordeaux) où l'Etat, RFF et les collectivités ont chacun contribué de manière égale (1/3) pour la part restant hors endettement privé (du fait du montage en PPP).

Le Comité des partenaires de la mission de reconfiguration qui s'est réuni le 30 octobre a conduit à une expression des partenaires pour atteindre un principe de parité de participation directe entre les collectivités et l'Etat.

La LGV Est : Un financement public de 60% pour l'Etat et de 25% pour les collectivités.

La LGV Est européenne doit relier à terme Paris à Strasbourg. La ligne s'intègre dans le projet de la magistrale européenne, dont le but est de relier Paris à Budapest par un tracé composé majoritairement de lignes à grande vitesse. Il fut décidé de réaliser la construction de la ligne en deux phases. Le premier tronçon de la ligne, long de 300 km et reliant Paris à Baudrecourt (Moselle) fut mis en service le 10 juin 2007. Le second tronçon, long de 106 km, dont les travaux ont commencé à l'été 2010, devrait être achevé début 2016, afin de relier Baudrecourt à Strasbourg.

Le financement de la première partie du projet, dont le coût était initialement évalué à 3,125 milliards d'euros a été réparti de la manière suivante :

- Etat français : 1 220 M€ (39 %)
- Union européenne : 320 M€ (10 %)
- Grand-Duché de Luxembourg : 117 M€ (3,75 %)
- RFF (maître d'ouvrage) : 682 M€ (21,8 %)
- SNCF : 49 M€ (1,5 %)
- Régions, départements, communautés urbaines et villes : 736 M€ (23,5 %)

La convention de financement de la seconde phase a été signée le 1er septembre 2009. Le coût du projet est estimé à 2,01 milliards d'euros et la mise en service attendue en mars 2016. Le financement de cette deuxième phase est réparti de la manière suivante :

- Etat français : 680 M€ (33,8 %)
- Union européenne : 118 M€ (5,9 %)
- Grand-Duché de Luxembourg : 40 M€ (2 %)
- RFF (maître d'ouvrage) : 532 M€ (26,5 %)
- Retour première phase : 122 M€ (6 %)
- Régions, départements, communautés urbaines et villes : 518 M€ (25,8 %)

On retrouve pour ces deux phases une clé de répartition similaire entre l'Etat et les collectivités d'environ 35% pour l'Etat (AFITF), 25 % pour RFF (qui bénéficiera pour cela des péages des utilisateurs) et de 25% pour les collectivités.

3.1.3 Les collectivités concernées : une déclaration d'engagement pour financer le Canal Seine Nord Europe

Le Comité des partenaires de la mission de reconfiguration réuni le 30 octobre 2013 a permis d'exprimer la volonté d'un soutien financier important. La proposition de confier les plateformes multimodales à l'initiative locale a conduit à reconsidérer le schéma de financement. Ce schéma marque un engagement nouveau des collectivités sur l'infrastructure elle-même :

- Les Régions : les Régions Nord-Pas de Calais, Picardie et Ile de France ont confirmé l'engagement financier qui avait été voté pour le projet initial. Ceci correspond à un engagement total de 510 M€.
- Les départements (Nord, Oise, Pas de Calais, Somme) : la reconfiguration financière a conduit à un changement important de position. Jusqu'ici les départements avaient réservé leur contribution au financement des plateformes multimodales, pour un total de 200 M €, sans prendre part au financement du canal lui-même. Les départements ont déclaré vouloir rediriger leur appui sur l'infrastructure elle-même. Cette position s'accompagne de la volonté d'être associé à la gouvernance du projet.

La déclaration d'engagement des collectivités permet d'évaluer à un milliard d'euros leur contribution au financement (déclaration jointe en annexe). Ceci montre une volonté forte de faire aboutir le projet. Cet appui important est justifié par plusieurs arguments essentiels dont certains sont soulignés par la déclaration d'engagement des collectivités :

- Les collectivités ont rappelé que les territoires au nord de Paris n'ont pas connu de grands projets structurant le territoire depuis le TGV Nord en 1993, et ce alors que de grands projets sont en cours de construction (LGV Sud Europe Atlantique, Contournement de Nîmes Montpellier, LGV le Mans/Rennes, LGV Est Phase 2...). La Commission Mobilité 21 ne prévoit dans ses conclusions aucun grand chantier avant 2030. Cette absence de grand projet en cours et à venir au nord de Paris en dehors du Canal Seine Nord Europe crée un consensus fort pour la réalisation rapide de cette infrastructure, seul projet de relance de ces territoires.
- Une demande d'une association forte à la gouvernance du projet via une structure dédiée.
- Une demande d'engager rapidement les travaux du tronçon central et de voir sa réalisation au plus proche de 2020 afin de réunir à grand gabarit les deux bassins.

Enfin, aux côtés des départements et régions, les communautés de communes et d'agglomération s'engagent déjà dans le développement de plateformes (par exemple le cas du port de Longueuil Sainte-Marie, ou de Delta 3 à Dourges). Plusieurs ont par ailleurs voté des motions de soutien au projet (voir en annexe).

La commission Mobilité 21

La commission « Mobilité 21 » a été mise en place en octobre 2012 par le ministre chargé des transports. Elle a eu pour mission de préciser les conditions de mise en œuvre du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT). La commission devait proposer une hiérarchisation des projets d'infrastructures inscrits au SNIT cohérente avec la situation et les perspectives des finances publiques.

A la demande la mission de reconfiguration, compte tenu de son importance européenne, le projet de Canal Seine nord Europe n'a pas été intégré aux travaux de la Commission Mobilité 21. Il était en effet difficile de pouvoir en l'absence de connaissance du niveau possible du financement européen prévu dans le cadre du Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe lui donner une priorité. L'ordre de grandeur de ce niveau était inconnu au moment des travaux de la Commission Mobilité 21.

La commission Mobilité 21 fait notamment dans son rapport les constats suivants :

- Tous les territoires doivent pouvoir bénéficier de transports performants.
- Le modèle de développement ferroviaire est à revisiter.
- La priorité doit être donnée aux modes de déplacements et de transports alternatifs à la route
- La faiblesse des grandes plates-formes portuaires françaises de niveau européen et de l'organisation logistique au plan national pénalise la compétitivité et l'attractivité de l'économie nationale.
- Les modalités de financement et de gouvernance de la politique de transport ne garantissent actuellement aujourd'hui ni une association satisfaisante des collectivités et du Parlement aux décisions d'investissement de l'Etat, ni une véritable approche intermodale dans l'identification des priorités au niveau local.

La commission a proposé une hiérarchisation des projets de l'Etat en retenant trois groupes :

1. Premières priorités : les projets qui devraient être engagés sur la période 2014-2030. Les études et procédures de ces projets doivent être poursuivies en vue de leur engagement avant 2030;
2. Secondes priorités : les projets dont l'engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050. Les projets concernés doivent être poursuivis en études afin d'en approfondir la définition et permettre leur engagement sur la période 2030-2050 ;
3. Projets à horizons plus lointains : les projets à engager au-delà de 2050 et dont les études doivent être arrêtées aussi longtemps qu'aucun élément nouveau ne justifie leur relance.

Deux scénarios ont été proposés par la Commission dans la composition de ces groupes. Le gouvernement a choisi de retenir le scénario le plus ambitieux (scénario 2).

3.1.4 Les autres sources de financement

Maintien possible d'un péage dans un cadre renouvelé

Les péages doivent permettre de contribuer à la fois aux coûts d'exploitation et à l'investissement initial. Le niveau choisi influe également sur l'attractivité de l'infrastructure et donc sur les niveaux de trafic et de possibilité de report modal. En conséquence, le choix du péage a une importance considérable. Le niveau d'activité général, le choix d'incitation ou non au report modal sont des données d'entrée. La Flandre en 2000 et la Wallonie en 2006 ont ainsi décidé d'annuler pratiquement les niveaux de péage sur leur réseau fluvial (il n'est ainsi que 0,025c€/tonne.km sur le Canal Albert côté flamand, il est nul sur les voies fluviales wallonnes).

VNF avec le GEIE Seine Escaut a conduit un important travail de concertation avec les acteurs sur les péages possibles de 2005 à 2011. Il a fait l'objet de plusieurs missions et d'échanges interministériels. Un scénario a été retenu pour le projet. Il se compose d'un péage différencié selon le type de marchandise.

Péages (€/tkm)													
Sections	01 Produits agricoles	03 Charbons	04 Produits pétroliers	05 Minerais	06 Métaux	07 Granulats	08 Ciment, chaux	09 Autres mat. de const.	10 Engrais	11 Chimie	12 Matériel de transp.	13 Divers maritime	14 Cont. pleins et vides
France													
3 Conflans-Campagne	0,00299 €	0,00203 €	0,00263 €	0,00263 €	0,00263 €	0,00266 €	0,00186 €	0,00186 €	0,00263 €	0,00288 €	0,00145 €	0,00145 €	0,00145 €
4 Campagne-Aubertchail	0,03363 €	0,03382 €	0,03382 €	0,03382 €	0,03382 €	0,02674 €	0,02389 €	0,02389 €	0,03382 €	0,02674 €	0,01865 €	0,01865 €	0,01865 €
5 Aubertchail-Valenciennes	0,02347 €	0,02059 €	0,02059 €	0,02059 €	0,02059 €	0,01628 €	0,01455 €	0,01455 €	0,02059 €	0,01628 €	0,01136 €	0,01136 €	0,01136 €
7 Valenciennes-Dinantbail	0,02347 €	0,02059 €	0,02059 €	0,02059 €	0,02059 €	0,01628 €	0,01455 €	0,01455 €	0,02059 €	0,01628 €	0,01136 €	0,01136 €	0,01136 €
13 Dinantbail-Comines	0,01514 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01050 €	0,00939 €	0,00939 €	0,01328 €	0,01050 €	0,00733 €	0,00733 €	0,00733 €
17 Comines-Pommereuse-France	0,00549 €	0,00474 €	0,00474 €	0,00474 €	0,00474 €	0,00375 €	0,00335 €	0,00335 €	0,00474 €	0,00375 €	0,00281 €	0,00281 €	0,00281 €
25 Aubertchail-Dinantbail	0,01514 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01050 €	0,00939 €	0,00939 €	0,01328 €	0,01050 €	0,00733 €	0,00733 €	0,00733 €
Tarifisation du corridor (€)	5,8€	5,1€	5,1€	5,1€	5,1€	4,0€	3,6€	3,6€	5,1€	4,0€	2,8€	2,8€	2,8€

Tableau 1 : Péages appliqués aux sections entre Conflans et la frontière belge – 2030 (VNF/STRATEC)

Les acteurs économiques (chargeurs, acteurs de la batellerie) rencontrés par la mission ont souligné :

- La compréhension de la nécessité d'un péage, et d'un surpéage sur le corridor,
- La nécessité de fixer un niveau qui permette de maintenir la compétitivité du transport fluvial. Or, l'autorisation depuis le 1er janvier 2013 des poids lourds d'un poids jusque 44 tonnes (contre 40 tonnes auparavant) a conduit à un gain de productivité de la route. Ceci est un des facteurs nouveaux par rapport à la concertation menée sur le niveau de péage du Canal Seine Nord Europe,
- Des questions persistantes sur la structure choisie du péage, qui peut être pénalisant pour les clients qui utilisent déjà la voie d'eau.

Des pistes d'évolution ont également été proposées comme un péage lié au gabarit, à la qualité de services, à l'enfoncement possible...

Ce sujet dépasse très certainement la question du réseau Seine Escaut. Il peut concerner l'ensemble des péages actuellement perçus par VNF pour l'utilisation des voies fluviales. Un niveau important de péage peut par ailleurs être paradoxal par rapport aux aides publiques fournis pour certains types de trafic (aides à la pince par exemple pour le trafic conteneur). Le travail mené par la mission conduit à proposer une réflexion nouvelle sur cette question, sans remettre en cause le principe même du péage pour contribuer aux coûts d'exploitation et d'investissement. Une nouvelle concertation avec les acteurs économiques, en respectant les éléments liés à la déclaration d'utilité publique et en tenant compte du bouclage du financement du projet pourra être engagée. Le péage ne doit pas être un frein au développement du fluvial et doit être compatible avec les conditions de marché.

Les autres modes de financement : l'emprunt et les outils proposés dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Etant donnée la durée de vie et les retombées durables du Canal, il est légitime de reporter une part de l'investissement sur les générations futures. Cet endettement nouveau doit se faire dans le cadre général du programme de stabilité et de croissance 2013-2017 d'avril 2013 de la France.

Par ailleurs, les projets liés au Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe font l'objet d'une approche particulière par la Commission Européenne. En effet, en juillet 2013, Olli Rehn, Vice Président de la Commission Européenne a proposé un cadre spécifique qui permet, dans des conditions strictes, que l'endettement lié au projet du MIE ne soit pas pris en compte dans l'endettement national du fait de l'importance européenne et des possibilités de relance de la croissance de ces projets. Cette disposition est une incitation très forte de la Commission à permettre la relance par l'investissement dans des infrastructures structurantes pour l'Europe. Le Canal

Seine Nord Europe pourrait bénéficier de ces dispositions. Il s'agira donc de prévoir le recours à l'endettement en cohérence avec ce cadre et le programme de stabilité et de croissance.

Dans ce cadre, un endettement permettrait de finaliser le financement du projet à une date adaptée à la situation économique de la France. Selon l'appui des autres partenaires et le périmètre du projet, l'endettement s'établit entre 700 et 1000 M€.

Divers organismes pourront répondre au besoin de financement du projet. En premier lieu, la Banque Européenne d'Investissement est un partenaire privilégié du fait de son engagement dans les projets du MIE. Elle finance déjà plusieurs projets dans ce cadre, mais aussi d'autres projets d'infrastructure en France (Ligne Grande Vitesse Sud Europe Atlantique – Tours Bordeaux par exemple). De plus, la BEI est appelée par le MIE à proposer des outils de financement innovants tels que les project bonds. Cet outil n'a pas été étudié par la mission, mais il pourra faire l'objet d'une réflexion complémentaire.

En second lieu, la Caisse des dépôts propose des prêts à long terme (au-delà de 40 ans) adaptés à des infrastructures importantes. En particulier, suivant l'engagement du Président de la République, la Caisse des Dépôts a mobilisé pour les collectivités territoriales une enveloppe de 20 milliards d'euros dans des conditions de taux intéressantes (100 points de base au-dessus du livret A). Le Premier Ministre a annoncé en novembre 2013 un assouplissement des conditions d'octroi de ces prêts. Le projet de Canal Seine Nord Europe pourrait bénéficier d'un tel soutien du fait de ses conséquences structurantes et du soutien affiché des collectivités territoriales

Toutefois le recours à l'emprunt conduit à revoir le mode de réalisation du projet. En effet, VNF ne peut pas par son statut recourir à un emprunt qui excède 12 mois⁵.

La Banque Européenne d'Investissement et le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

La Banque Européenne d'Investissement est la banque des Etats Membres puisqu'ils en sont les actionnaires. La France détient 16 % des actions. La BEI est le premier emprunteur au monde sur les marchés financiers. Elle gère près de 70 milliards d'euros par an. Elle propose divers produits financiers : prêts à l'appui de projets, prêts intermédiés, garanties, obligations de projet, microfinance, ...

Sous l'impulsion du Président François Hollande et dans un contexte de crise économique, le Conseil Européen a décidé d'un Pacte pour la croissance et l'emploi les 28 et 29 juin 2012. Ce pacte englobe les actions à mener par l'Europe et les Etats Membres pour relancer la croissance, l'investissement et l'emploi.

L'enveloppe du Pacte pour la croissance et l'emploi s'établit à 120 milliards d'euros :

- 55 milliards d'euros de réorientation de fonds structurels en faveur de la croissance et de l'emploi,
- 5 milliards d'euros de project bonds pour le financement de projets de transports, de déploiement du haut débit ou d'énergie ,
- 60 milliards d'euros qui seront levés par la BEI après une recapitalisation de 10 milliards d'euros.
- Les obligations de projet de la BEI ont pour objectif de stimuler le financement, sur les marchés de capitaux :
- des projets des réseaux transeuropéens, qu'il s'agisse de projets relatifs aux transports ou à l'énergie,

⁵ L'article L.4316-1 du Code des Transports dispose que « les ressources de Voies Navigables de France comprennent [...] 9° Les emprunts ». Toutefois l'article R.4312-10 du même code dispose également que « le conseil d'administration délibère notamment sur [...] La conclusion d'emprunts sur une période n'excédant pas douze mois conformément aux lois et règlements en vigueur ».

- des projets des technologies de l'information et de la communication.

L'initiative « obligations de projet » est une initiative commune à la BEI et à la Commission Européenne. Cette dernière estime que les besoins en financement de l'Union Européenne sont de 500 milliards d'euros dans le seul secteur des réseaux de transport et de 1000 milliards d'euros dans celui de l'énergie. Cet outil vise à attirer les investisseurs institutionnels qui sont intéressés par des financements de long terme en améliorant la qualité de crédit d'un projet. Le projet CASTOR, installations de stockage souterrain de gaz en Espagne est un exemple de recours à cet outil innovant. Le financement de la BEI à hauteur de 500 millions a permis de lever 1,4 milliard d'euros en obligations.

La contribution du foncier : une nouvelle relation avec les plateformes multimodales

L'accès direct à la voie d'eau procure de la valeur pour une entreprise. En effet, même si elle n'utilise pas le transport fluvial, cela lui procure une option pour diversifier et ainsi sécuriser son schéma d'approvisionnement. En France, cette valeur est aujourd'hui traduite par des redevances liées à des conventions d'occupation temporaire passées entre VNF et les acteurs en bord à voie d'eau. En Belgique, 27M€/an sont perçus en Flandre sur la base d'une redevance annuelle de location de 6% de la valeur des terrains connexes, sur 350km de réseau.

Cette recette n'est donc pas à exclure. Cependant, elle doit être soumise à plusieurs limites importantes :

- En respectant l'approche globale, la recette doit se faire en cohérence sur l'ensemble du réseau. Ainsi, le montage prévu dans le cadre du contrat de partenariat conduisait à des redevances plus fortes pour les plateformes situées sur le Canal Seine Nord Europe que les plateformes situées en dehors. Il s'agit de préserver une cohérence économique sur l'ensemble du réseau fluvial tenant compte des intérêts du marché.
- Le développement du fluvial et des entreprises en bord à voie d'eau connaît des rythmes relativement lents. Toute redevance doit donc se faire dans un cadre qui permette la compétitivité des entreprises et de disposer d'un facteur d'attractivité important. Ainsi, une entreprise ne privilégiera pas une localisation dont le coût total est supérieur, juste pour l'option possible de la voie d'eau. En effet, le coût d'approvisionnement et d'export n'est pour certaines industries qu'une partie de l'ensemble du coût de revient d'une production.

Dans ces conditions, il n'est pas possible de chiffrer avec précision les redevances possibles pour le financement du réseau Seine Escaut. Ce sera néanmoins une ressource à terme, qui doit préserver l'attractivité des plateformes.

3.2 Une nouvelle gouvernance par une société de projet et un approfondissement des relations sur le périmètre Seine Escaut

L'abandon du PPP conduit à redéfinir la maîtrise d'ouvrage du projet. Aux côtés de VNF, les collectivités ont fortement exprimé leur souhait d'être associées au projet, pour assurer le développement économique des territoires. Dans ce cadre, la mission fait la proposition d'une société de projet, créée par une disposition législative, qui portera la construction, l'exploitation, le développement économique du Canal Seine Nord Europe, voire un périmètre élargi à une partie du réseau Seine Escaut dans la logique de l'approche globale et sur le modèle d'autres sociétés en Europe. Cette proposition conduit à plusieurs avantages :

- Création d'une gouvernance partagée aux côtés de l'Etat et de VNF qui peut inclure tous les partenaires : collectivités, voire régions wallonnes et flamandes ou ports...
- Appropriation par les territoires du projet, pérennité de l'engagement.
- Modèle de référence des projets européens, ceci facilite le cadre de suivi de la Commission Européenne, principal financeur du projet.

3.2.1 Assurer le développement fluvial du périmètre dans un cadre partenarial par une société de projet

Le recours à une structure partenariale pour les grands projets d'infrastructure

Avant même les RTE-T, les grands projets européens se sont basés sur des structures spécifiques permettant un partenariat renforcé. Les projets du RTE-T se sont inscrits dans cette logique, surtout de par leur caractère transfrontalier. La logique d'une structure dédiée permet un partenariat renforcé sur un périmètre partagé et délimité.

Les grands projets en cours du MIE en sont des exemples : tunnel du Brenner, tunnel Lyon Turin... Les statuts des différentes sociétés varient : société par action simplifiée pour le Lyon Turin, société européenne pour le tunnel du Brenner. Leur capital peut être partagé entre l'Etat membre, des collectivités, les opérateurs de réseau... Le cadre du partenariat est donc très variable et peut être adapté au cas de l'infrastructure.

Les sociétés de projet et les projets RTE-T

La société du Brenner : BBT

L'Italie et l'Autriche ont entrepris la réalisation d'un tunnel ferroviaire d'une longueur de 55 km, destiné à désengorger le col du Brenner, principal point de passage des poids lourds entre les deux pays.

L'Italie et l'Autriche ont créé en 2004 une société européenne, ayant pour objet la réalisation des études et travaux du Tunnel de base du Brenner. Le coût des travaux est estimé à 8 Mds d'euros.

Cette société est placée sous le régime des règles communautaires. Le capital est réparti à parts égales entre l'Autriche et l'Italie. La part italienne est elle-même répartie entre RFI (Réseau Ferroviaire Italien) pour 85,50% les Provinces autonomes de Bolzano et de Trento pour 6,256 % chacune et la Province autonome de Verone pour 1,988 %.

La société pour la ligne ferroviaire Lyon-Turin : LFT-SAS

Actuellement, la société de projet du Lyon-Turin (société par actions simplifiée) ne porte que sur la réalisation des études. Le Capital de la société est d'un million d'euros, détenu à parts égales par Réseau Ferré de France et Réseau Ferré d'Italie. Sa gouvernance est assurée par un Conseil d'Administration, un Président, un Directeur Général, avec reddition à la Commission Intergouvernementale.

Le recours à une structure spécifique sur un périmètre donné est un cas courant en fluvial

Le fluvial en France mais aussi à l'étranger a recours à des structures spécifiques. Ces structures disposent de missions propres, de recettes dédiées et d'une mission de construction et de développement de la voie d'eau.

Ainsi, en France, la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) s'occupe de l'exploitation et de l'aménagement du Rhône. La CNR est une société anonyme titulaire « d'une concession générale accordée par l'Etat » en vertu de la loi n°80-3 du 4 janvier 1980. Cette loi renvoie à un cahier des charges précisant les missions d'intérêt général confiées à la CNR. Ce cahier des charges dans sa version révisée en 1968, 1981, et 2003 précise les missions confiées à la CNR. Il s'agit de l'établissement et l'exploitation des ouvrages nécessaires à l'aménagement d'une partie du Rhône. A ce titre, la CNR a pour mission notamment :

- « L'aménagement du fleuve en vue de l'utilisation de la puissance hydraulique et l'exécution simultanée d'une voie navigable à réaliser progressivement sur toute son étendue ».
- « L'amélioration et, au besoin, la création d'ouvrages intéressant la navigation, en incluant l'aménagement et la gestion de ports fluviaux ».
- « L'exploitation, l'entretien ainsi que l'amélioration éventuelle de la voie navigable ».

En outre, la CNR avait initialement été chargée, en 1980, de procéder, en application de cette concession générale, à « la construction du canal à grand gabarit allant de Laperrière sur la Saône à Niffer sur le grand canal d'Alsace et à l'exploitation et à l'entretien de la liaison fluviale du Rhône au Rhin ». De plus, l'article 2 de la loi de 1980, dans sa version d'origine, prévoyait que « le financement des travaux de construction et d'entretien » de ce nouveau canal à grand gabarit était « assuré par la compagnie », celle-ci bénéficiant toutefois pour cela « de crédits ouverts au budget de l'Etat et de contributions volontaires des collectivités territoriales et des établissements publics intéressés par la liaisons entre le Rhin et la Méditerranée » et pouvant recourir à l'emprunt selon des modalités « fixées par convention passée avec l'Etat ».

Ainsi, confier la construction et la gestion d'un canal à grand gabarit à une entité autonome bénéficiant d'un financement dédié a déjà été envisagé par une loi. La décision de l'Etat de ne pas réaliser cette liaison Rhin Rhône n'est pas liée à cette disposition.

Les sociétés de projet pour le fluvial en Belgique

La SOFICO :

La SOFICO (société de financement complémentaire des infrastructures) a été créée en 1994 par la Région Wallonne. Il s'agit d'une société de droit public sui generis, dont le capital est détenu à 51 % par la Région Wallonne.

Fondée à l'origine pour accélérer la construction des chaînons manquants des réseaux transeuropéens des réseaux autoroutiers et fluviaux, ses missions ont été élargies au financement, à la réalisation, l'entretien et l'exploitation du réseau structurant autoroutier.

Les priorités et orientations d'investissement sont définies dans un contrat de gestion d'une durée de cinq ans, conclu entre le gouvernement Wallon et la SOFICO.

Le financement de la SOFICO est assuré par les recettes qu'elle perçoit :

- recettes de trafic : réseau structurant, canaux, écluses,...
- recettes du domaine : concessions autoroutières, télécommunications, pylônes multi-opérateurs, éoliennes,...

Il est complété par une part d'emprunt (BEI) et d'interventions financières exceptionnelles de la Région wallonne.

De Scheepvaart

De Scheepvaart est une société anonyme de droit public. Elle a été créée en 1994 par le gouvernement flamand. De Scheepvaart a pour objet l'acquisition, l'entretien, l'exploitation et la commercialisation des voies d'eau, de l'infrastructure et des terrains situés le long des voies d'eau.

Son financement est assuré par :

- une dotation de la Région Flamande,
- de recettes d'exploitation et notamment recettes domaniales. A noter que De Scheepvaart dispose d'un droit de préemption sur les terrains situés en bord à voie d'eau et que cette société peut recourir à l'expropriation.

Inscrire le développement du fluvial sur le périmètre Seine Escaut par une société de projet

▮ Les principes généraux d'une société de projet

La mission propose de créer une société de projet pour le développement de la liaison Seine Escaut. A l'initiative de l'Etat, cette société de projet associera l'Etat, VNF et les collectivités locales. Plusieurs éléments fondent cette proposition :

- La reconfiguration financière conduit à une part conséquente de financement des collectivités en contrepartie d'une nouvelle gouvernance. La reconfiguration financière conduit également à la nécessité d'un emprunt ce que la situation actuelle de VNF, selon le Code des Transports ne permet pas.
- Une société dédiée constitue une structure référence pour les projets d'infrastructure de taille importante, en particulier quand ils se déroulent dans un cadre européen. C'est aussi un cadre de référence des activités fluviales.

La société de projet couvrira plusieurs missions liées au canal lui-même : conception et construction du canal, exploitation du canal et de ses infrastructures, entretien et maintenance du canal et de ses infrastructures, aménagement des abords à des fins touristiques. Ces missions pourront être accomplies en propre, ou déléguées (pour l'exploitation notamment). Dans la logique économique et de l'approche globale, il est important de ne pas limiter l'action de la société de projet à la seule construction de l'infrastructure.

La mission propose de confier les plateformes multimodales à l'initiative locale. Toutefois, la société de projet pourra aussi avoir une action d'appui et de valorisation des plateformes, notamment en matière commerciale voire technique auprès des acteurs locaux porteurs de projets. En effet, lors du Comité des Partenaires de la mission de reconfiguration, plusieurs collectivités ont exprimé l'importance d'avoir une cohérence d'ensemble dans le développement des plateformes. L'exemple positif d'HAROPA pour la valorisation commerciale de l'Axe Seine montre la force d'une mise en cohérence d'un bassin. Aussi, dans le cadre de l'approche globale suivie par la mission, et de la logique économique, il paraît opportun d'étendre le périmètre d'action de la société de projet à un périmètre élargi allant de l'Oise, aux bassins Nord Pas de Calais Picardie. En effet, la logique économique ne s'arrête pas aux limites du Canal.

En référence aux autres sociétés de projets, la création d'une ressource spécifique au fonctionnement et au remboursement des dettes est à étudier.

La SOFICO a ainsi développé des recettes liées aux énergies renouvelables, aux télécommunications... Ce modèle qui laisse l'initiative à la société de projet, est quant à la valorisation d'un domaine. Une contribution de la Région basée sur un péage fictif pour les usagers (« shadow toll ») concourt au financement de la SOFICO. Ce système est également très intéressant dans le sens où il intéresse la société de projet à développer les trafics sur son réseau.

De Scheepvaart tire une part importante de ses ressources dans la valorisation du foncier en proximité du Canal Albert. Cette ressource combinée à des droits de ports peut être un élément entrant dans le modèle économique de la société de projet. Cet élément est une raison supplémentaire de prévoir un périmètre élargi en dehors du tronçon central pour la société de projet.

Enfin, une part importante du Tunnel du Brenner est financée par une contribution de l'autoroute A22. Cette dernière est la voie actuellement empruntée en Italie par les poids lourds qui à terme devront à terme emprunter le tunnel. Ce système de financement croisé pourrait être une base intéressante dans une double perspective de report modal et d'optimisation des infrastructures actuelles en termes de durée de vie.

Dans un objectif de report modal, l'Europe a par ailleurs proposé des outils juridiques en particulier pour le financement des RTE-T. Il s'agit de la directive 2011/76/UE dite Eurovignette III du 27 septembre 2011 Cette dernière prévoit notamment :

- que le péage est désormais constitué cumulativement d'une « redevance d'infrastructure », calculé dans des conditions similaires à l'ancien péage liée aux coûts de construction, et d'une « redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic ».
- les modalités de calculs et de perception de ces péages et droit d'usage.
- que « les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes produites par la présente directive. Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, devraient être destinées au secteur des transports ainsi qu'à l'optimisation du système de transport dans son ensemble. En particulier, les recettes générées par les redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, devraient être utilisées pour rendre les transports plus durables, notamment afin : [...]

b) de réduire à la source la pollution due au transport routier ;

c) d'atténuer à la source les effets de la pollution causée par le transport routier ;

e) de développer des infrastructures alternatives pour les usagers des transports et/ou d'étendre les capacités actuelles ;

f) de soutenir le réseau transeuropéen de transport »

(article 9.2 de la Directive tel que modifié en 2011).

La directive Eurovignette III a été transposée en droit interne par la loi n°2013 la loi n°2013-619 du 16 juillet 2013 aux articles L.119-5 à L.119-8 du code de la voirie routière. Cette directive apporte donc une voie particulièrement intéressante pour deux éléments particuliers au réseau concerné : compenser les coûts externes (pollution, bruit) et soutenir le réseau transeuropéen en lien dont le projet de Canal fait partie. Cette liaison directe entre contribution et projet fournit une lisibilité au surcoût d'utilisation de la route, toute en offrant une perspective d'amélioration de la compétitivité. La mise en œuvre d'un tel dispositif ne pourrait se faire qu'avec une concertation approfondie avec les acteurs routiers et sociétés d'autoroutes concernées, dans une logique de complémentarité des modes de transport.

► **L'opportunité d'adapter le cadre juridique pour affirmer le caractère volontariste**

Le cadre législatif actuel n'est pas bien adapté à la constitution d'une société de projet compétente pour la construction, l'exploitation du Canal Seine Nord Europe, ainsi que le développement du transport fluvial sur le périmètre.

En effet, l'article L.4311-1 du Code des Transports dispose que VNF, Etablissement public de l'Etat à caractères administratif « assure l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables ainsi que de leurs dépendances ». Le 4° de cet article précise que VNF « Gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de personnes morales de droit public ou de sociétés qu'il contrôle, le domaine de l'Etat qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 ainsi que son domaine privé ». Or, la création d'une telle société de droit privé ne peut pas être adaptée à la situation et à l'objectif d'associer les collectivités. En effet, juridiquement une société de droit privé ne peut pas accueillir les collectivités territoriales. La création d'une structure spécifique par la loi ou une disposition législative, comme cela est régulièrement le cas en fluvial, revêt plusieurs avantages.

Tout d'abord, ceci ouvre plusieurs possibilités d'association de l'Etat, de VNF, des collectivités voire des autres partenaires concernés dans la construction puis le développement du périmètre de la société de projet. Ensuite, elle peut prévoir le cadre pour que VNF assure l'exploitation du canal, même s'il est construit par une société de projet. Cette loi définira également les conditions de transfert des études et acquisitions réalisées par VNF dans le cadre de la préparation du projet.

S'inscrire à un niveau européen : associer les autorités flamandes et wallonnes

Pleinement inscrit dans la constitution d'un espace unifié, la loi pourrait préserver la possibilité d'associer les partenaires flamands et wallons à la société de projet, renforçant ainsi les structures déjà existantes : Commission Intergouvernementale, GEIE Seine Escaut. En effet, des projets communs sont à développer. Ainsi, un système d'information fluviale unique permettrait d'optimiser le trafic sur l'ensemble du réseau. Ceci donnerait également de la visibilité aux acteurs économiques quant aux délais d'approvisionnement. Des réflexions communes sont également possibles sur des bateaux innovants que ce soit en termes d'architecture ou de mode de propulsion. Enfin, sur le modèle des autres projets européens, les projets portant sur les tronçons transfrontaliers comme par exemple la réouverture du Canal Condé-Pommeuse pourraient être réalisés de manière approfondie en commun.

Au niveau national : s'inspirer du niveau Européen avec un coordinateur national

Afin d'assurer un avancement régulier des projets, une cohérence politique et technique, l'Europe a nommé pour chacun des corridors des RTE-T un coordinateur. Ainsi, M. Pat Cox, ancien président du Parlement Européen, est coordinateur européen sur l'axe ferroviaire Berlin-Palermo qui inclut le tunnel du Brenner. Mme Karla Peijs est coordonnatrice européenne pour les voies navigables en particulier pour Rhin/Meuse Main Danube et Seine Escaut. Personnalité politique de haut niveau, à l'expérience reconnue, le coordinateur n'assure pas le pilotage direct des projets. Il est en revanche garant de l'avancement. Il prend les contacts nécessaires, politiques et techniques, pour faciliter l'avancement du projet. Il peut être médiateur en cas de difficulté. Certains projets du MIE ont décliné au niveau national ce fonctionnement. Ainsi, en Italie, un coordinateur est dédié pour le projet du tunnel du Brenner. Il assure les relations entre les différentes autorités et parties prenantes du projet.

Sur le projet de Canal Seine Nord Europe, le préfet de Picardie est préfet coordonnateur. Ceci a permis de rassembler les acteurs, d'animer les concertations. Dans le cadre de l'approche globale et sur le modèle des projets européens, la mission de reconfiguration propose de confier le rôle de coordinateur à une personnalité indépendante. Il aura pour interlocuteur le coordinateur européen. Il assurera la permanence du projet, sans en assurer la conduite, qui est de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage.

Au niveau Seine Escaut : une gouvernance partenariale renouvelée

La déclaration ministérielle de juillet 2007, signée par les régions wallonnes et flamandes, les Pays Bas et la France a conduit à la création de la Commission Intergouvernementale Seine Escaut en septembre 2009. La CIG est une instance très utile pour la cohérence de la liaison Seine Escaut. Elle réunit régulièrement les représentants des gestionnaires et de l'administration des voies fluviales belges et françaises. Dans la suite de la déclaration de Tallin et en lien avec les nouvelles dispositions du Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe, la mission de reconfiguration propose d'impliquer davantage les Pays Bas, éventuellement via la CIG. Par ailleurs, le coordinateur européen, ainsi que le coordinateur au niveau français pourront aussi participer à la CIG.

3.3 La reconfiguration financière conforte les conclusions sur l'ordonnancement pour une ouverture du tronçon central à un horizon 2020/2023

3.3.1 L'engagement de l'Europe et des collectivités conduit à privilégier le scénario d'un aboutissement rapide du tronçon central

La reconfiguration financière a permis de créer les bases d'un accord partagé. Cet accord se fonde notamment sur une contribution jusqu'à 40% de l'Europe, un appui jusqu'à un milliard d'euros des collectivités. Cet accord se fonde également sur la demande des collectivités de choisir un scénario d'ordonnancement visant à réaliser en premier le tronçon central, en concentrant l'effort sur cette partie au cours de la période 2014-2020. Le choix de ce scénario est d'abord et avant tout guidé par l'intérêt économique : permettre de profiter rapidement de l'entraînement créé par la constitution d'un espace unifié d'échanges fluviaux à gabarit sensiblement accru et donner une visibilité aux acteurs économiques pour investir. Ce choix permet ainsi de profiter d'un effet réseau, comme cela fut le cas pour les premières lignes grandes vitesses.

En termes d'ordonnancement, un autre scénario a été étudié. Ce scénario alternatif consiste à avancer de manière importante les travaux sur les extrémités et de commencer une partie du tronçon central sur la programmation 2014-2020 (par exemple par le sud), pour ne prévoir une ouverture du tronçon central que sur les programmations suivantes (au-delà de 2027). Ce scénario permet de répartir l'investissement sur une plus longue période. Ce scénario présente la faiblesse de repousser la création d'un espace unifié à des dates lointaines et donc de réduire fortement l'intérêt économique des investissements réalisés. En effet, l'affichage d'une date proche d'ouverture conduit les acteurs à investir. Les premiers investissements auraient donc un faible effet de levier sur la croissance.

La reconfiguration du financement montre une autre faiblesse de ce scénario. En effet, l'Europe affiche la volonté d'un aboutissement rapide du tronçon central. Aussi, ce scénario d'une ouverture au-delà de 2027 fait courir le risque de réduire l'appui maximum possible de l'Europe, qui est de plus 1,5 milliards d'euros. De même, la volonté des collectivités est « d'engager les travaux du tronçon central dès maintenant pour permettre de réduire rapidement un goulet d'étranglement du réseau fluvial » (déclaration d'engagement en annexe). Aussi, ce scénario fait également courir le risque de réduire leur appui sur 2014-2020. Au final, l'effort de l'Etat serait donc accru.

En conclusion, la reconfiguration financière, les études techniques, et l'intérêt économique conduisent à proposer un ordonnancement du programme priorisant la réalisation du canal seine nord en premier. Une date d'ouverture doit être clairement affichée pour redonner de la visibilité aux milieux économiques. Les travaux de la mission conduisent à proposer une date d'ouverture à l'horizon 2020/2022, de façon à créer un espace unifié d'échanges au niveau fluvial à grand gabarit. Dans le cadre de l'approche progressive, la mise au gabarit des extrémités sera réalisée par la suite.

3.3.2 Un plan de financement possible

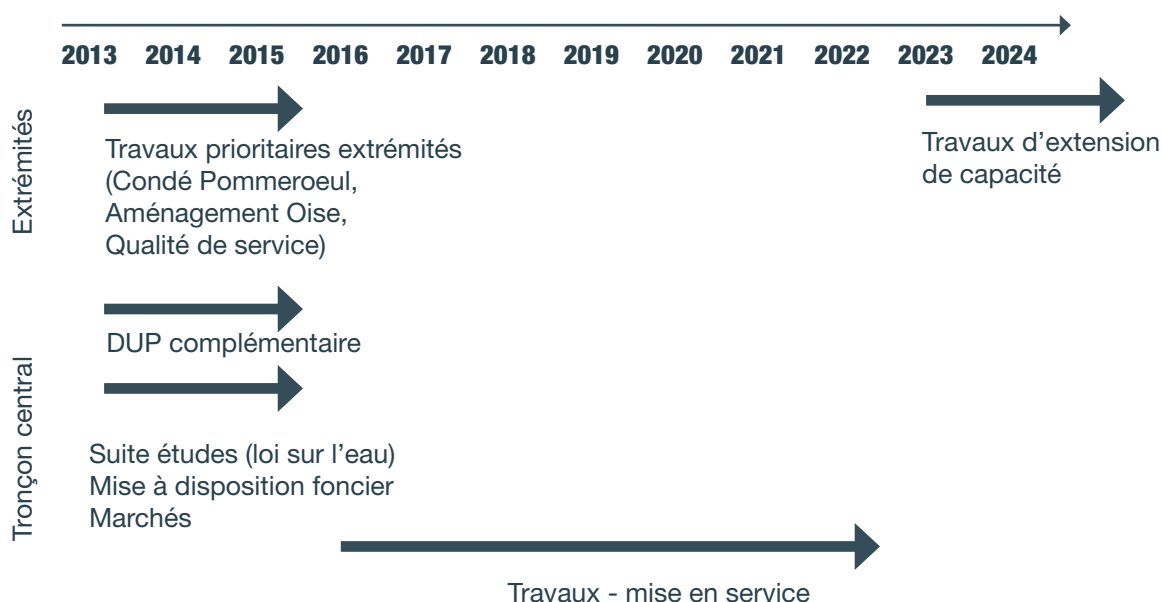
En prenant pour principe un appui équivalent entre l'Etat et les collectivités, le financement du tronçon central pourrait être le suivant :

Total tronçon central : sur 7 ans (2016-2022)	4500 M€ ₂₀₁₃ HT
Europe (40%)	1800
Etat	1000
Collectivité	1000
Dette	700

Afin de rendre possible l'engagement du projet, en tenant compte à la fois de la contrainte pour l'Etat et de la volonté d'un engagement rapide des collectivités et de l'Europe, un scénario de modulation de l'appui dans le temps est possible. Les collectivités apporteraient une aide plus importante que l'Etat en début de projet, situation qui s'inverserait sur la fin.

3.3.3 Le planning possible avec les travaux prioritaires d'extrémité

Lorsque l'on ajoute les éléments d'extrémités considérés comme prioritaires du fait de la valeur rapide conférée aux aménagements. Les principes de planning pourraient être les suivants :



■ 4 QUATRIEME PARTIE : redévelopper la culture fluviale, en complémentarité avec les ports et les autres modes de transport

4.1 La complémentarité des modes de transport de marchandises : un enjeu de compétitivité

Au-delà du projet économique et d'infrastructure, le projet de canal Seine Nord pose la question de la politique de transport de marchandises. En effet, au contraire de la grande majorité des autres projets d'infrastructure qui sont mixtes fret/voyageurs, les projets fluviaux sont destinés principalement au transport de marchandises. Le transport de marchandises est un élément majeur de la compétitivité d'un pays dans une économie mondialisée. Les enjeux pour la croissance et l'emploi sont considérables. En 2012, en France, les dépenses de transports de marchandises correspondent à plus de 60 milliards d'euros (3% du PIB). Le transport routier de marchandises représente à lui seul 400000 emplois directs.

Le dynamisme de la route est confronté à des phénomènes de concurrence déloyale et au défi de la transition énergétique. Le fret ferroviaire engage des efforts importants pour se relancer. Le fluvial après le déclin des années 70 connaît depuis 10 ans une croissance continue. Pour répondre à ces évolutions, le transport de marchandises a fait l'objet de nombreux débats, missions, assises depuis plusieurs années : groupe de travail du Sénat sur l'avenir du fret ferroviaire en 2010 (Rapport de M.Grignon), Livre blanc de la mobilité durable sur la France et le transport de marchandises (IESF/TDIE-2011), Assises du ferroviaire en 2011, Etats généraux du transport routier de marchandises en 2010... Par ailleurs, la loi du 3 août 2009 (Grenelle) a fixé un objectif de report modal : faire passer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. Au niveau européen, un livre blanc pour les transports, établi en mars 2011, fournit une vision à l'horizon 2050, encourageant le report modal vers le fer et la voir d'eau. Ces débats conduisent à des plans d'action comme l'engagement national pour le fret ferroviaire en 2009. Cependant, peu de réflexions ont conduit à une vision globale sur la place du transport de marchandises en matière de transition énergétique, d'emploi et de compétitivité.

Le débat sur la transition énergétique a traité de la mobilité durable (enjeu 6). Pour cet enjeu du débat (enjeu 6), la synthèse présentée en septembre 2013 prévoit de « mettre en place un plan d'action concret pour inverser la tendance actuelle et engager un véritable report modal, en encourageant le transport de marchandises par les voies navigables et ferroviaires existantes et à créer, particulièrement sur les longues distances, en favorisant, notamment par la voie tarifaire, le transport combiné et le wagon isolé, et en développant la logistique urbaine. »

Les nombreux échanges sur le transport fluvial menés au cours de la mission démontrent la nécessité d'un tel plan d'action concret. Il est nécessaire d'afficher des objectifs ambitieux, basés sur la complémentarité des différents modes de transport. Inscrit dans une politique nationale, le choix de la répartition entre modes de transport dépend de plusieurs objectifs :

- Engager le pays dans la transition énergétique : ceci conduit à moyen terme au report modal vers des modes de transport plus économes sur des distances appropriées à chaque mode. Ceci engage aussi une politique d'économie d'énergie dans chacun des modes de transport.
- Garantir la compétitivité et la fiabilité des flux d'approvisionnement des milieux économiques.
- Assurer les conditions sociales, la formation et l'emploi et anticiper les évolutions de chacune des professions.

L'atteinte de ces objectifs nécessite de définir le mode de pertinence de chaque mode, de préparer leurs évolutions et de proposer des innovations. Les années à venir verront des répartitions nouvelles qu'il faut accompagner et anticiper notamment en matière sociale.

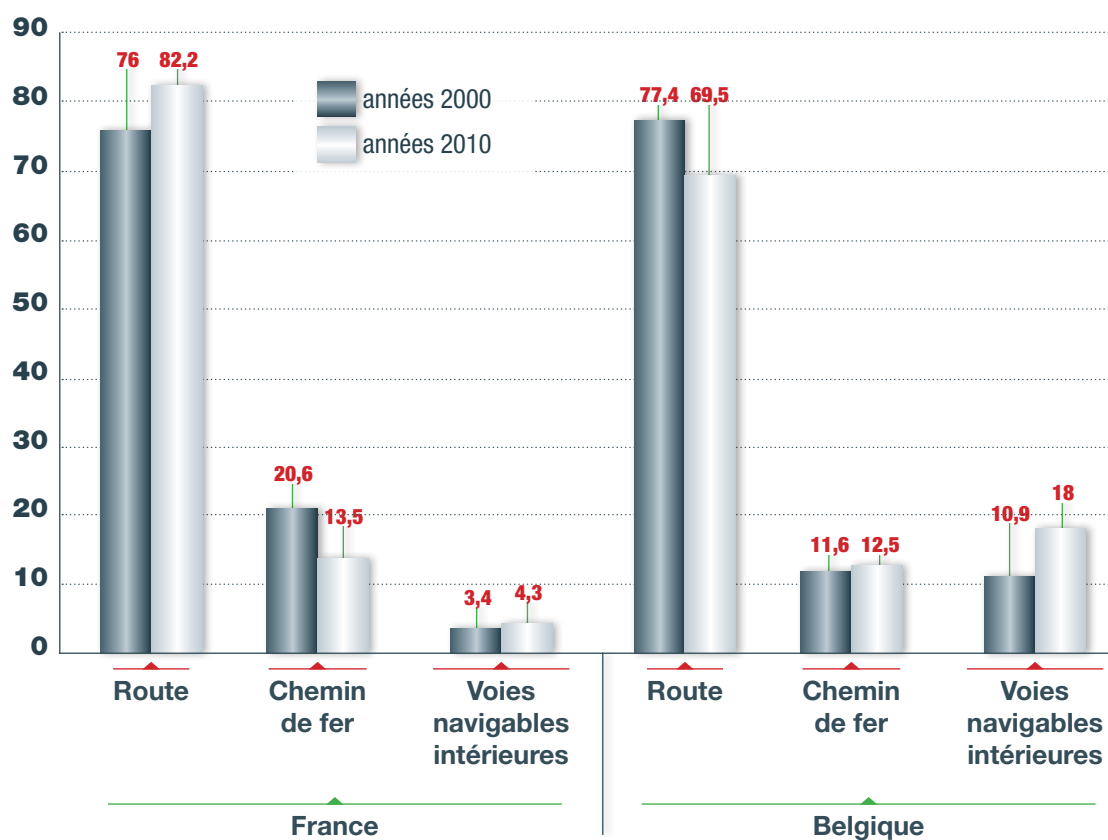
Les différents modes de transport sont complémentaires. Le principe général doit être de reconnaître le domaine de pertinence de chacun. Ce domaine de pertinence peut être défini à la fois par la distance mais aussi par les caractéristiques du territoire desservi (urbain ou non, proche ou non d'un port...). Ainsi, le transport routier semble pertinent sur les parcours terminaux ou des courtes distances (150 kilomètres), en dehors des environnements urbains. Le domaine fluvial est limité par le réseau, efficace sur de grandes distances et peut profiter d'une voie d'eau présente en milieu urbain. Le ferroviaire bénéficie d'un réseau important, utile sur de longues distances, il doit par contre s'insérer dans des points de réseau fort sollicités.

4.2 Les évolutions de répartition modale en France montrent des différences significatives avec nos voisins

4.2.1 La France a eu une évolution très différente de la Belgique en matière de répartition modale

La répartition des parts modales entre la France et la Belgique est éclairante. Elle montre pour la Belgique une part modale en forte progression pour le fluvial sur 10 ans, avec une baisse de la part modale de la route. Pour la France, l'évolution est marquée par le dynamisme du transport routier.

Des actions fortes sont donc possibles pour encourager le report modal.



Source : Eurostat
répartition modale France/Belgique 2000/2010

4.2.2 Le transport fluvial en France : une dynamique de croissance enclenchée, mais limitée par le réseau actuel

Depuis les années 2000, le transport fluvial français de marchandises a poursuivi et consolidé son redressement et son renouveau. Des potentiels de croissance sont possibles par un investissement dans une cale à grand gabarit, qui sera possible par la création d'un effet réseau lié à l'ouverture du Canal Seine Nord Europe

Un réseau fluvial français dominé par le petit gabarit

La France a un réseau fluvial dominé par des voies de petit gabarit accessibles aux bateaux de type Freycinet.

Tableau de synthèse	Unité	Source	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	BELGIQUE	FRANCE
Voies navigables	km	IWT Funding	5 046	7 354	1 516	6 700
Voies navigables d'importance internationale	km	IWT Funding	2 398	5 224	931	1 730
Part des voies navigables d'importance internationale	%	Calcul	48%	71%	61%	26%
Flotte – capacité d'export	Milliers de t	CCNR – 2008	5 930	2 621	1 959	1 073
Flotte – capacité d'export moyenne par unité	T	VNF – 2008	1 414	1 252	1 137	827
Transport fluvial de marchandises	Milliards de t.km	Eurostat - 2009	35 656	55 652	7 087	8 673
Part modale	%	Eurostat – 2009	31%	12%	14%	4%
Transport fluvial de marchandises par pavillon	Milliards de t.km	Eurostat – 2007	67,511	28,417	17,963	6,403
Trafic d'échange de la France avec les pays voisins (cumul importations + exportations)	Millions de t	VNF - 2009	10,51	6,79	8,19	

Source : Evolution de l'activité du transport fluvial en France de 2000 à 2010 – CETE Nord Picardie – 2011.

Une réduction de la longueur du réseau depuis 2000

L'investissement dans la voie d'eau est faible en France au regard des investissements réalisés pour le mode routier et ferroviaire. Les dépenses d'investissement de VNF (hors études liées au CSNE) sont de l'ordre de 200 millions d'euros par an pour un budget total Transports de l'Etat en 2013 de plus de 4 milliards d'euros. Entre 1999 et 2009, la France a perdu 414 kilomètres de voies fluviales du point de vue de la navigabilité. Même si ce phénomène touche principalement les petits gabarits, il n'a pas été compensé dans la même mesure par une augmentation des voies à grand gabarit (+ 42 kilomètres en 10 ans).

En 2012, avec 31,7 millions de tonnes, le trafic sur le périmètre Seine Escaut représente les deux tiers du trafic national. Les sections entre Rouen et Paris et entre Lille et la Belgique portent le trafic le plus dense.

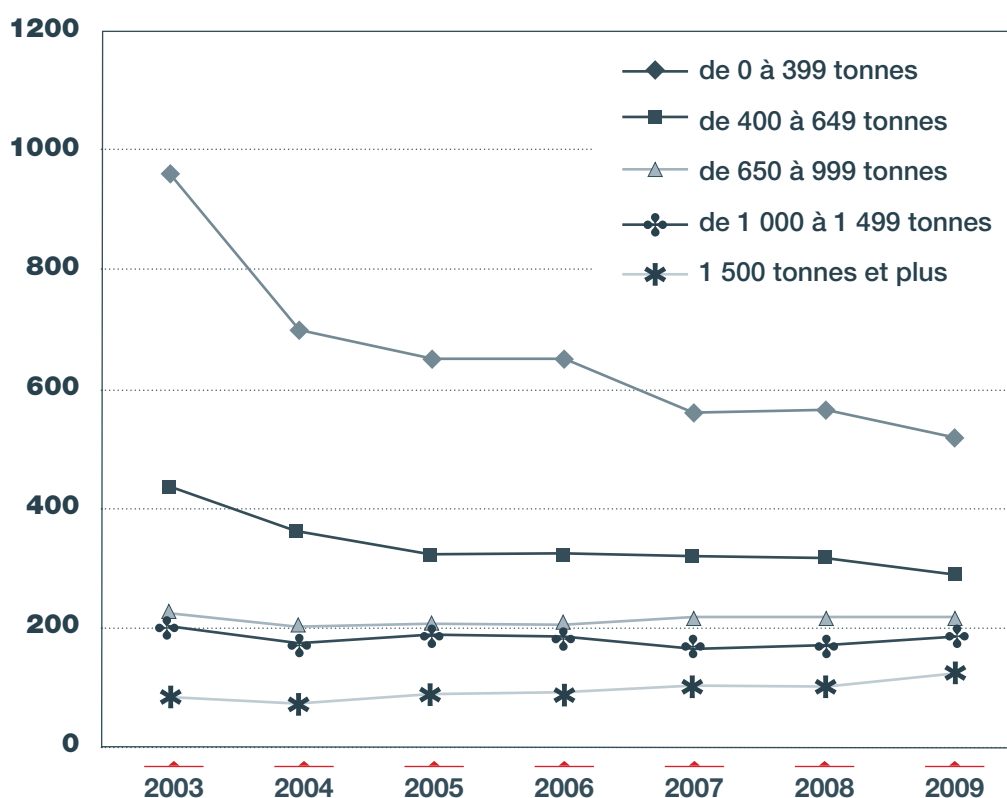
Un fort rebond du trafic depuis 1995, porté par le grand gabarit

Après une chute dans les années 1970, la croissance du trafic entre 1995 et 2012 a été de 38 % sur le périmètre Seine-Escaut. Cette croissance est en partie liée aux investissements réalisés principalement grâce à l'effort croisé de l'Etat et des Régions dans le cadre des CPER, qui ont permis de fiabiliser le réseau et d'en améliorer la capacité, ce qui permet de bénéficier d'un réseau en bon état.

L'effectif d'artisans bateliers s'est stabilisé. Les artisans bateliers représentent 60% du marché du transport fluvial. La part des compagnies fluviales représente les 40% restant. Hors plaisance et transport de passagers, la batellerie affichait environ 5 300 emplois en 2008.

Cette croissance des trafics marque des disparités entre le réseau à grand gabarit en très forte croissance (+ 51 %) et le réseau à petit gabarit en stagnation. Les acteurs économiques rencontrés par la mission expliquent cela par la baisse du volume de la cale à petit gabarit (âge important des bateaux, difficulté d'investissement dans des bateaux neufs). La massification (compétitivité) et le développement du trafic conteneur justifie la croissance du grand gabarit. Les bateliers souhaiteraient désormais investir dans une cale à grand gabarit, en particulier sur des bateaux de 110 à 135m (plus de 1500 tonnes). En effet, l'investissement initial est acceptable, le coût à la tonne transportée est compétitif par rapport à la route, les conditions de logement sont plus confortables que les petits gabarits. Or, le manque d'interconnexion Seine/Escaut réduit ces bateaux à un marché limité ce qui induit un risque fort et donc un enchérissement du financement.

Évolution de la flotte (Nombre de bateaux)



Source: VNF - SOeS

Concernant les types de trafic, les filières conteneurs mais aussi des filières émergentes essentiellement dans la filière recyclage/déchets ont porté la croissance. Les trafics traditionnels de céréales et de matériaux de construction se maintiennent.

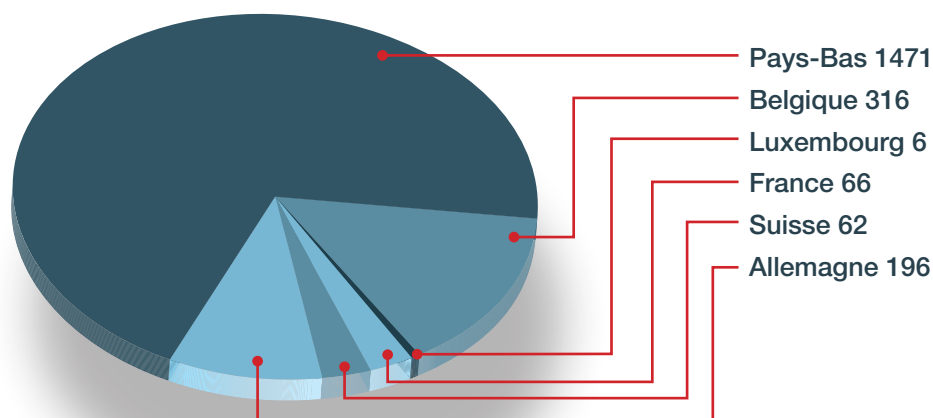
En revanche, le trafic fluvial français reste marqué également par une faible part modale dans les trafics des ports maritimes en comparaison aux autres ports européens, ce qui est un potentiel fort de croissance pour le fluvial, comme le montre l'axe Seine.

Les évolutions à venir : innovation et anticipation du Canal Seine Nord Europe

Le Canal Seine Nord Europe conduit à préparer des investissements dans la cale

Les acteurs de la batellerie et de la logistique rencontrés par la mission ont montré un dynamisme et la volonté de s'adapter à l'ouverture du Canal Seine Nord Europe. La flotte actuelle est insuffisante pour irriguer une telle infrastructure. 250 bateaux supplémentaires à grand gabarit seraient nécessaires selon VNF. Les parts de marchés de chantiers de construction de bateaux français restent relativement modestes sur le segment de la construction de grand gabarit. Le projet de CSNE fait émerger des besoins quant à l'adaptation de l'offre de construction navale fluviale française, avec le développement prioritaire d'activités de conception et d'équipement de coque pré-construite. L'exemple du projet de développement du chantier fluvial de Corbehem, en lien avec la communauté de communes Osartis, est un exemple des effets bénéfiques possibles du projet.

Répartition des bateaux construits par pays entre 2000 et 2011



Source: IVR

L'appel à Manifestation d'Intérêts de VNF en vue du chantier Seine Nord

La construction du Canal nécessitera 15 millions de tonnes de matériaux et équipements. Un Appel à Manifestation d'Intérêts a été lancé par VNF en 2012, dans l'optique d'utiliser le Canal du Nord pour l'approvisionnement du chantier.

L'objectif est triple :

- Anticiper l'augmentation nécessaire de la cale, en commençant la construction de bateaux en amont de la mise en service du canal.
- Amorcer le report modal des flux des industriels picards vers CSNE, en les incitant à utiliser le canal du Nord pendant la phase de chantier, grâce au retour des bateaux pour le chantier (qui seraient sinon effectués à vide). Les flux visés sont particulièrement des transports de céréales et de conteneurs.
- Contribuer à diminuer les coûts d'approvisionnement du chantier en utilisant un mode massifié et en créant des synergies avec les chargeurs locaux sur les flux retour.

Cette démarche permet de créer un certain nombre de synergies en amont de la mise en service et de limiter le manque de bateaux à l'ouverture du Canal.

Plusieurs éléments sont à prendre en considération :

- Les bateaux impliqués ne pourront pas être à grand gabarit. En revanche, ils pourraient être conçus pour être assemblables en convoi, latéralement notamment, à la mise en service. Leur cale devra pouvoir accepter tant du vrac que des conteneurs.
- La création de ces nouveaux bateaux, en partie rentabilisés pendant la phase chantier avec un trafic granulat assuré, pourrait être une opportunité de développer de nouvelles motorisations plus économes, innovations qui pourraient bénéficier ensuite à l'ensemble de la cale neuve.
- Des quais devront être construits le long du canal du Nord, adaptés au déchargement de granulats et au chargement de conteneurs (24 à 48 EVP).

VNF a reçu un accueil très satisfaisant à cet appel puisque 14 réponses ont été reçues dont 7 étrangères.

Petit gabarit : réinvestir et innover

L'innovation en matière fluviale est actuellement active pour aller vers plus de compétitivité. Différents thèmes font l'objet de projets :

- Le recours à une propulsion nouvelle, en particulier le Gaz Naturel Liquéfié. L'Europe porte des projets de développements dans ce domaine via le programme Masterplan LNG. Le bassin Seine-Escaut pourrait être très intéressant de par la construction en cours d'un terminal méthanier à Dunkerque
- Le recours à des bateaux innovants en petits gabarits : projet Freycinet 2000, projet BlueLineLogistics en Flandre pour accroître la capacité d'emport de conteneurs,
- La possibilité d'utiliser un transport par palette et optimiser le chargement/ déchargement
- Ces projets montrent les possibilités par l'innovation d'accroître la compétitivité du transport. Il ouvre une nouvelle perspective au petit gabarit, essentiel dans le cadre du programme Seine Escaut.

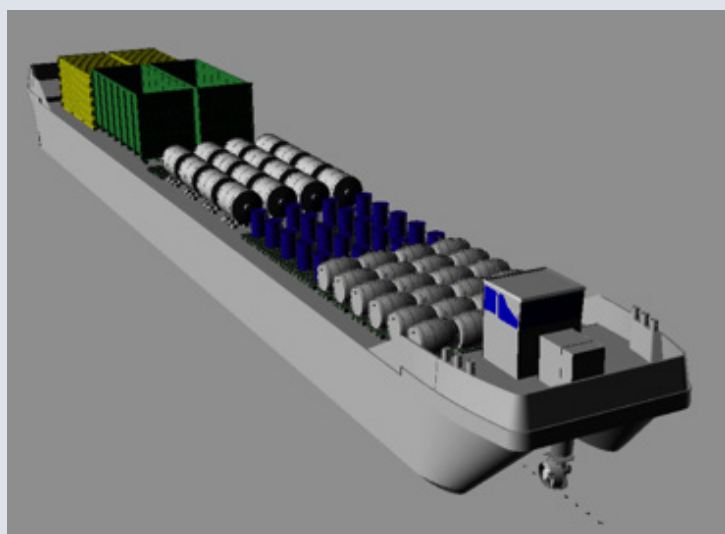
Les bateaux innovants petits gabarits

Des besoins ont été identifiés pour mieux s'adapter au transport de palettes et de palettes conteneurisées, et à la production en flux tendus, qui sont des demandes fortes des chargeurs de la filière automobile, de la grande distribution, et de l'industrie en général. Ceci conduit à la mise en œuvre des navettes de faible emport, rapides, fréquentes et optimisées pour le chargement de palettes, qui seraient utilisées comme lien fluvial entre des fournisseurs en bord à voie d'eau et l'usine d'assemblage.

Un exemple en Flandre : une plate-forme logistique pour le transport de marchandises palettisées est en cours de développement par la société Blue Line Logistics. Celle-ci comprendra des hubs logistiques combinées avec des petits bateaux de navigation intérieure / barges.

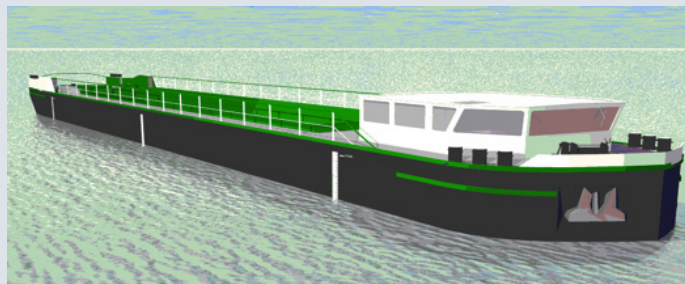
L'un des objectifs est d'apporter une réponse à la congestion liée au transport routier, principal mode de transport de marchandises palettisées dans cette région, en s'appuyant sur les voies navigables intérieures.

Des bateaux spécifiques sont donc en cours de développement pour mieux répondre aux spécificités du transport de marchandises palettisées.



Modélisation de bateau pour les marchandises palettisées

Un exemple dans les Vosges : les problématiques de chargement / déchargement des unités fluviales et d'optimisation des capacités d'emport des gabarits Freycinet ont également permis de stimuler l'innovation. L'unité fluviale développée par un chantier français pour assurer le transport de tout-venant sur le canal des Vosges (entre Chavelot et Thaon les Vosges) permet d'optimiser la capacité de chargement, présente une cale coffrée facilitant le déchargement (sans ramassage) ainsi qu'un poste de pilotage et un système de propulseur à l'avant pour faciliter l'exploitation avec 1 seul marinier



4.2.3 La complémentarité avec le fret ferroviaire et routier

Relancer le fret ferroviaire, développer les autoroutes ferroviaires

En matière ferroviaire, le ministre délégué chargé des transports de la mer et de la pêche a lancé en septembre 2013 une conférence sur le fret ferroviaire. Cinq groupes de travail sur les thèmes structurant du fret vont permettre dans un cadre partenarial d'engager cette réflexion :

- domaine de pertinence du fret ferroviaire : cadre économique et réglementaire, articulation avec les autres modes
- fret de proximité et action des acteurs locaux
- fret ferroviaire et grands ports maritimes
- fret ferroviaire et utilisation de l'infrastructure
- Innovation technologique et évolution de la réglementation.

L'annonce en septembre du lancement de deux nouvelles autoroutes ferroviaires illustrent également la volonté de redonner une nouvelle place au fret ferroviaire.

Dans ce cadre, la complémentarité fer/voie d'eau est à étudier. De premières expériences en Alsace notamment, montrent pour certains trafics l'intérêt de la complémentarité, même en pré/post-acheminement. Les plateformes multimodales comme Delta 3 à Dourges sont d'autres exemples.

La convergence du rail et du fluvial, l'exemple Brasseries Kronenbourg

Brasseries Kronenbourg démontre la pertinence du schéma multimodal rail/fluvial pour le pré-acheminement qu'il opère dans le cadre de l'exportation de conteneurs vers le Moyen-Orient au départ de son usine d'Obernai.

Des navettes ferroviaires, d'une capacité de 30 EVP, parcourent 36 kilomètres pour rejoindre le port de Strasbourg, à raison de trois à cinq rotations par semaine.

Les conteneurs sont ensuite transbordés sur barges et remontent le Rhin jusqu'à Anvers ou Rotterdam avant un voyage maritime. Au cours de la première année, 109 navettes ferroviaires ont ainsi été expédiées, soit près de 3 300 EVP. En comptant le positionnement des conteneurs vides à l'usine, ce sont environ 6 500 poids lourds retirés du réseau routier.

Au-delà de ses qualités environnementales, cette organisation présente pour l'entreprise une alternative au transport routier et permet de mieux lisser les opérations de chargements et de déchargement.

Le transport routier de marchandises, confronté à des évolutions majeures, prépare son adaptation

Le transport routier est notamment confronté à une concurrence déloyale, au défi de la transition énergétique et à l'engorgement des axes routiers autour des métropoles. Les conclusions des Etats généraux des transports routiers en 2011 ont souligné l'importance du volet social. Au niveau européen, la France a lancé une initiative le 5 décembre 2013 envers le Conseil pour lutter contre le dumping social. Une grande conférence européenne sur le transport routier est proposée en France pour 2014.

Pour relever le défi de la transition énergétique, le transport routier s'est fortement engagé : investissement dans des matériels économes, engagement de démarches volontaires comme la charte d'engagement volontaire « Objectif CO2 – Les transporteurs s'engagent ». Cette charte signée au 1er janvier 2013 par près de 800 entreprises, implique plus de 100000 conducteurs. Cette démarche volontaire montre les capacités d'adaptation de la profession routière.

Dans le contexte actuel, de nombreux enjeux sont donc à traiter pour la profession routière. Face à cette situation, le ministre délégué chargé des transports de la mer et de la pêche a reçu en novembre 2013 les représentants de la profession, avec l'engagement d'un plan de modernisation et de compétitivité en faveur du transport routier. Le domaine de pertinence du transport routier pourra être un enjeu de cette concertation. La complémentarité avec les autres modes est déjà évidente. Le transport routier assure le pré/post acheminement depuis les plateformes multimodales (ports intérieurs, ports à sec...). Il peut étendre son domaine par le développement des autoroutes ferroviaires.

4.3 L'état des actions de politiques publiques en matière fluviale

Les services de l'Etat (CETE Nord Picardie en particulier) ont recensé les différentes aides en matière d'aide au transport fluvial et au report modal (voir en annexe). Il est intéressant de noter les différences notamment par rapport au cas belge, où une forte augmentation de la part modale fluviale a été constatée depuis 10 ans.

Pour la France, deux dispositifs viennent d'être renouvelés dans un nouveau cadre. Il s'agit du plan d'aide au report modal (PARM) 2013-2017 et du plan d'aide à la modernisation et à l'innovation 2013/2017 (PAMI) doté de 22,5M€. Pour le PARM, l'objectif est de susciter la demande du transport fluvial et l'expérimentation à la mise en place effective de logistique fluviale. La liste des bénéficiaires potentiels est large : chargeur, logisticien, organisateur de transport, manutentionnaire et gestionnaire de plate-forme multimodale. Le PAMI vise à offrir une aide aux entreprises pour moderniser la cale existante.

Une politique française portée vers la batellerie, des politiques belges portées vers les équipements des ports fluviaux

Les cas à l'étranger montrent souvent un montant d'aide globale plus important. Mais la caractéristique marquante est que les aides au report modal concernent fortement les investissements dans les quais et ports fluviaux, alors que la politique française est principalement axée sur le soutien à l'investissement dans la cale à l'exception du PARM 2013-2017. L'investissement dans des structures portuaires peut engager durablement du trafic fluvial.

Veiller à la compétitivité du transport fluvial

Il s'agit de veiller à la compétitivité du transport fluvial. De nombreux facteurs sont évoqués comme pénalisants. Celui qui est récurrent concerne la tarification de la manutention dans les ports maritimes. En effet, les transports combinés nécessitent de manière générale une manipulation de plus. En conséquence, leur compétitivité est moindre. Dans les ports étrangers, des systèmes de mutualisation des coûts permettent de rendre équivalent pour le chargeur le mode de transport. Ceci renforce les modes massifiés, tout en préservant les possibilités de transports routiers sur des distances plus réduites, au départ du port lui-même ou des plateformes multimodales intérieures. Les Pays Bas ont par ailleurs pour le dernier projet d'extension du port de Rotterdam (Maasvlakte 2) imposé la répartition modale (un tiers par mode pour les 3 modes).

4.4 Propositions pour renforcer la complémentarité des différents modes de transport de fret

Le Canal Seine Nord Europe ouvre une opportunité forte de report modal. Il pose la question plus générale de la politique de transport.

Proposition n°7 : une politique de report modal vers la voie d'eau et le fer qui assure la complémentarité avec le transport routier

Fixer un objectif de répartition modale à l'horizon 2030, définir les domaines de pertinence de chaque mode

L'objectif de la loi Grenelle de 2009 25% de part modale hors routier ou aérien à l'horizon 2022 est un objectif qui paraît très ambitieux au regard du niveau actuel. Les échanges tenus lors de la mission de reconfiguration ont de plus souligné le développement certain mais à un rythme relativement lent des trafics fluviaux.

Aussi, il pourrait être proposé de replacer le débat à un objectif éventuellement plus ambitieux mais à l'horizon 2030, en lien notamment avec l'ouverture du canal Seine Nord Europe et sa montée en charge progressive à partir de 2023. La fixation de cet objectif va de pair avec la définition du domaine de pertinence de chacun des modes de transports

Concernant la formation, l'accompagnement des jeunes professionnels

En cohérence avec la relance de la formation des métiers maritimes, soutenir les formations des métiers fluviaux, ainsi que l'accompagnement des enfants de bateliers.

Etudier les dispositifs d'accompagnement des jeunes bateliers, mais aussi des jeunes entreprises routières

Concernant les zones en bords à voie d'eau et terminaux intermodaux

L'exemple belge, montre que l'appui des bords à voie est un levier fort pour pérenniser le recours à la voie fluviale. Diverses propositions sont possibles :

- Encourager l'utilisation de la voie d'eau par des dispositions du type zone franche.
- Développer une politique d'appui aux investissements liés au matériel portuaire en s'inspirant des modèles flamand et wallon

Concernant le choix du mode fluvial ou combiné

Sur la période 2008-2012, un plan d'aide au démarrage des services de transport combiné a été lancé avec un budget de 5 à 10M€/an. Ce dispositif a connu un bilan en demi-teinte avec deux dossiers appuyés en matière ferroviaire et aucun en fluvial. Le recours à la voie fluviale ou au transport combiné est ralenti par un effet d'apprentissage. Aussi, des dispositifs de communication puis d'accompagnement pourraient être relancés. L'information est une donnée essentielle. Un système permettant d'afficher précisément les temps de trajet et de coût par mode, sur le modèle des plateformes d'information en transport urbain, pourrait être mis en place.

Par ailleurs, des mesures incitatives au transport combiné (la proposition de réduction de l'écotaxe pour les pré et post-acheminements des plateformes combinés) en lien avec le domaine de pertinence de chacun des modes de transport est à étudier.

Enfin, il s'agit, de manière large, de renforcer la compétitivité des modes combinés. Différents facteurs existent comme la possibilité de mutualiser les coûts de manutention dans les ports maritimes.

■ 5 CONCLUSION : synthèses des propositions

Proposition n°1 : suivre une approche globale: intégrer le Canal Seine Nord Europe dans le réseau Seine Escaut dans une logique économique et européenne en vue de profiter d'un effet réseau

- Engager les investissements de façon à maximiser l'effet réseau
- Cohérence de la qualité de service sur le réseau
 - ▮ Cohérence dans les plages 'ouverture du réseau en lien avec la montée en charge des besoins
 - ▮ Mise en place d'un Service d'Information Fluvial sur le périmètre Seine Escaut
- Compétitivité des ports maritimes – question de l'accès fluvial
 - ▮ Créer les conditions d'un accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut performant

Proposition n°2 : l'approche progressive, répondre aux besoins du marchés

Dans une logique de relance de la croissance et d'intérêt économique :

- Réalisation du tronçon central prioritairement selon un projet reconfiguré pour un coût de 4500 M€ HT
- Présenter une date d'ouverture du tronçon central à l'horizon 2020/2023, pour profiter d'un effet réseau rapidement
- Réalisation de travaux sur les axes selon des priorités de qualité de service, et en veillant à des travaux dès 2014/2015
- Réalisation des plateformes multimodales selon les besoins du marché

Proposition 3 : un aménagement durable privilégiant le partenariat et les réalités locales

- Laisser à l'initiative locale, les plateformes et leur développement, avec en premier lieu, les Régions, les Départements et les EPCI, associant l'Etat, VNF et les acteurs privés.
- Préserver une approche progressive avec des plateformes seront réalisées selon le besoin du marché. Des réservations foncières sont gardées pour préserver l'avenir.
- Prévoir pour les Plateformes des standards de construction en lien avec la transition énergétique (solaire, hydroélectricité...)
- Renforcer la démarche d'autonomie énergétique du canal, voire d'une contribution positive
- S'inspirer des méthodes HQE Bâtiments ou Route Durable, en ayant recours au besoin à une certification.

Proposition n°4 : le portage par une société de projet, au service du développement économique et du report modal sur le périmètre Nord du réseau Seine Escaut

- Créer par une disposition législative une société de projet qui associera l'Etat, VNF, les collectivités et sera ouverte à d'autres partenaires
- Confier à la société de projet la maîtrise d'ouvrage du projet
- Conférer un objet de développement économique et de report modal sur le périmètre nord de Seine Escaut (Oise/Nord Pas de Calais/Picardie) à cette société de projet
- Financer l'infrastructure grâce à un partenariat et un plan de financement équilibré: l'Europe (40%), les collectivités et l'Etat (à parts égales) et l'emprunt
- Réflexion sur une recette dédiée pouvant être liée aux incitations au report modal

Proposition N°5 : Nomination d'un coordinateur national

Sur le modèle de l'Europe, qui nomme un coordinateur pour chacun de ses corridors prioritaires, le coordinateur national, personne indépendante, veille à l'avancement, à l'écoute mutuelle de l'ensemble des parties intéressées. Le coordinateur participera à la conférence intergouvernementale.

Proposition N°6 : une gouvernance partenariale au niveau Seine Escaut renouvelée

- Proposition d'implication des Pays Bas en lien avec les nouvelles dispositions du Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe
- Association des partenaires wallons et flamands dans le cadre de sujets spécifiques (innovation, tronçons transfrontaliers,...)

Proposition n°7 : une politique de report modal vers la voie d'eau et le fer qui assure la complémentarité avec le transport routier

- La réflexion sur un objectif quantitatif de répartition modale à l'horizon 2030
- Inciter une répartition modale des ports maritimes
- Accompagner formation et les jeunes professionnels du transport de marchandises
- Renforcer l'appui en matière fluviale vers le développement des activités en bord à voie d'eau
- Prévoir des dispositifs d'incitation à s'engager dans la voie d'eau et report modal ; notamment par des actions d'information

REMERCIEMENTS

La conduite de cette mission n'aurait pas pu se faire sans l'appui et l'expertise technique de nombreuses personnes que je tiens ici à remercier très chaleureusement.

Gilles Leblanc, Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, a notamment présidé les travaux du comité technique de la mission.

Aurélien Maleuvre, mon attaché parlementaire et Kim Saïfi, m'ont apporté un soutien précieux tout au long de cette mission.

Les collectivités territoriales pour leur implication dans ma mission ont été d'un apport essentiel. Je remercie tout particulièrement, Patrick Kanner, Président du Conseil général du Nord. Outre ses initiatives fortes, il a permis à ses collaborateurs de s'investir dans ma mission. Je remercie à ce titre Jérôme Dezobry, DGA chargé de l'aménagement durable, Isabelle Presa, François Charlet, Pierre-Henri Louvrier, Nello Vericel, François Bernard, Ophélie Haratyk, Anny Delfosse, Cédric Arnould qui ont tous grandement contribué à la mission.

Je remercie également le Conseil Général du Pas-de-Calais, de l'Oise, de la Somme, et les Régions Nord Pas-de-Calais, Ile-de-France et Picardie pour leur aide. Ils ont toujours répondu avec précision et réactivité à l'ensemble de nos demandes.

Le support des équipes de Voies Navigables de France fut particulièrement important dans ma mission. Je remercie notamment Marc Papinutti, Directeur Général, Franck Aguogué, Directeur Général Adjoint, ainsi que toutes les équipes de VNF, que ce soit dans les services centraux ou dans les directions territoriales qui ont contribué à cette mission. Leur expertise et connaissance du dossier ont été essentielles.

La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie a apporté un appui précieux pour le support de la mission. Je remercie Daniel Bursaux, Directeur Général de la DGITM, Fabien Balderelli, Sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux et des investissements portuaires, Henri Peyrafitte, adjoint au sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables, François Gros, chargé des investissements des infrastructures de transport fluvial, et Fabienne Trombert, adjointe au chef du bureau des voies navigables. La DGITM a notamment contribué au montage de l'étude économique réalisée dans le cadre de la mission, mais aussi à l'organisation des comités de pilotage et de partenaires.

Les services de l'Etat en région m'ont également apporté une aide importante. Je remercie Jean-François Cordet, Préfet de la région Picardie, Dominique Bur, Préfet de la région Nord Pas de Calais, Jean Daubigny, Préfet de la région Ile-de-France, Pierre-Henry Maccioni, Préfet de Haute-Normandie ainsi que l'ensemble de leurs services .

Enfin, mes remerciements s'adressent aussi aux services de la Commission européenne et tout particulièrement aux services de la direction générale Mobilité et transports pour leur appui et leurs conseils.

Enfin, je tiens à remercier l'ensemble des personnes que j'ai pu rencontrer au cours de ma mission et qui ont accepté de partager avec moi leurs attentes.

■ Liste des annexes

Annexe 1 - Lettre de mission	p 91
Annexe 2 - Liste des personnes rencontrées et ayant contribué à la mission de reconfiguration	p 94
Annexe 3 - Relevé des débats du Comité des Partenaires du 30/10/2013	p 106
Annexe 4 - Déclaration de Tallinn cosignée le 17 octobre par le Commissaire Européen au transport et les Ministres français, flamands, néerlandais et wallons	p 115
Annexe 5 - Déclaration d'engagement des Régions et Départements concernés par le tracé	p 118
Annexe 6 - Lettre d'Olli Rehn, vice-président de la Commission Européenne du 4 Juillet 2013	p 120
Annexe 7 - Synthèse des aides au transport fluvial en France et dans quelques pays européens	p 122
Annexe 8 - Lettre de Michel Rocard, Ancien Premier Ministre	p 132
Annexe 9 - Contributions écrites faisant suite aux rencontres de terrain ou entretiens	p 135

▶ Thierry Repentin, Ministre Délégué chargé des affaires européennes

▶ Catherine Génisson, Sénatrice du Pas-de-Calais,
Vice-Président de la Commission des Affaires Sociales du Senat

▶ Rudy Demotte, Ministre-Président de Wallonie

▶ Gouvernement flamand

▶ Région Ile-de-France

▶ Lille Métropole

▶ Agglomération de Compiègne

▶ Pays Noyonnais

▶ Eurométropole

▶ HAROPA

▶ Grand Port Maritime de Dunkerque

▶ Port de Lille

▶ Docks Seine Nord Europe Escaut

▶ Association Seine Nord Europe

▶ CCI Grand Lille

▶ Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale

▶ Comité des Armateurs Fluviaux

▶ Groupement des Entreprises Régionales d'Intérêt Fluvial (GERIF)

▶ Syndicat professionnel de la batellerie artisanale

▶ Transporteurs fluviaux de France

▶ Union Oise 95

▶ U-TLF : Union des entreprises de transport et de logistique de France

ANNEXE 1 – LETTRE DE MISSION



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

*Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche*

Paris, le 17 AVR. 2013

Réf. : D/13009932

Monsieur le Député,

Le projet de canal Seine-Nord Europe est porteur d'un renouveau du transport fluvial et doit faire entrer la voie d'eau dans le XXI^{ème} siècle. En intégrant le bassin de la Seine au réseau fluvial européen, ce projet lèvera un goulet d'étranglement majeur du réseau fluvial à grand gabarit et formera un vaste corridor de transport de fret, depuis Le Havre jusqu'à Dunkerque et au Benelux.

En cohérence avec les orientations prises par le Gouvernement en matière de transition écologique et énergétique, le canal Seine-Nord Europe favorisera le transport de marchandises par des modes non routiers, contribuera au développement durable des territoires et soutiendra le développement de l'arrière-pays des ports maritimes français. Au-delà de ces enjeux, le canal créera des emplois non délocalisables, aussi bien pendant la phase chantier que pendant la phase d'exploitation.

Le précédent Gouvernement a fait avancer rapidement le dossier, sans que les conditions préalables nécessaires soient réunies. Plusieurs problèmes majeurs ont été délibérément mis de côté et doivent aujourd'hui trouver une solution.

Dès ma prise de fonctions, j'ai été informé des difficultés rencontrées par le dossier du canal Seine-Nord Europe, de nature à remettre en cause sa réalisation. J'ai donc souhaité une étude indépendante et objective de l'état du dossier, en demandant une mission conjointe du Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable et de l'Inspection générale des Finances.

Le rapport de la mission fait le constat d'une situation d'échec, en particulier en raison d'une dérive des coûts ou encore d'une surestimation des trafics et des recettes de péage. Ni les finances publiques ni l'Europe ni les partenaires privés ne sont en mesure de faire face à l'impasse financière qui a été mise en évidence.

La mission préconise un report du projet à une période économique plus favorable. Si je partage le constat dressé par la mission, je n'ai pas fait pas pour autant mienne cette conclusion et j'ai souhaité créer les conditions afin de rendre possible la réalisation de ce canal qui représente un espoir pour les territoires traversés, pour l'économie de la France et de l'Europe du Nord.

Monsieur Rémi PAUVROS
Député du Nord
Maire de Maubeuge
Hôtel de Maubeuge
Place du Docteur Pierre Forest
BP 80 269
59607 MAUBEUGE

Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

J'ai donc décidé de réexaminer le dossier dans ses aspects techniques et de préparer sans tarder un projet reconfiguré qui pourra être présenté dès le premier semestre 2014 à la Commission européenne, afin de pouvoir bénéficier de financements européens au taux maximum sur la période 2014-2020.

Vous avez bien voulu piloter cette phase de reconfiguration du projet et je vous en remercie. Il me semble important pour ce faire de retenir les orientations qui suivent.

Les objectifs fondamentaux du projet ne seront pas remis en question. Il s'agit de réaliser une liaison fluviale à grand gabarit entre l'Oise et le réseau fluvial du Nord-Pas de Calais, à vocation de transport de fret et dont le coût total d'investissement devra être significativement réduit par rapport aux estimations actuelles.

En revanche, les autres choix techniques qui ont été faits par la puissance publique tout au long de la définition du projet méritent d'être à nouveau examinés :

- les optimisations du tracé du projet, la nature, le nombre et l'emplacement des principaux ouvrages d'art, la définition et le nombre de plates-formes multimodales ;
- l'ensemble des spécifications techniques (éclusage, dimensionnement des ouvrages hydrauliques...) ayant un impact sur le temps global de trajet, en éclairant l'impact sur le trafic prévisible d'une augmentation du temps de trajet actuellement retenu ;
- les volumes de déblais excédentaires et les solutions retenues pour leur mise en dépôt ;
- les ouvrages et aménagements non strictement nécessaires au transport de marchandises ou non imposés par des obligations réglementaires, dont la réalisation pourrait être réexaminée ou différée dans le temps ;
- l'étanchéité du canal et plus généralement la gestion hydraulique.

De manière générale, les simplifications réglementaires souhaitables qui pourraient présenter un potentiel important d'optimisation du projet me semblent devoir être identifiées.

Il me semble important d'analyser l'impact de vos propositions sur le calendrier général du projet, en particulier au regard de la conduite de nouvelles procédures de déclaration d'utilité publique. Je souhaite que vous puissiez me faire part de vos premières propositions à l'automne.

Cette première phase de reconfiguration technique nécessitera très certainement, dans un second temps, d'approfondir le volet financier du dossier notamment le mode de réalisation eu égard à son impact sur le coût global du projet pour la puissance publique et sur le calendrier. Je souhaite que vous puissiez également me faire part des pistes d'optimisation qui vous semblent devoir être approfondies.

Parallèlement, les discussions avec les collectivités territoriales sur le financement du projet doivent être poursuivies afin de préciser, confirmer et formaliser leurs engagements en faveur du financement de l'opération. Ces échanges, qui seront menés en lien avec les préfets des régions, devront conduire à acter le principe d'une participation de chacune des collectivités territoriales concernées sous la forme d'un pourcentage du coût définitif de l'opération.

Un comité de pilotage pour la reconfiguration technique du projet, réunissant notamment les services de l'Etat concernés ainsi que ceux de VNF, sera placé sous votre présidence.

Le comité de pilotage consultera les parties prenantes du projet et notamment les acteurs économiques. Il sera également institué un comité des partenaires, réunissant les représentants des collectivités territoriales concernées, afin de les informer et de recueillir leurs positions sur les orientations données à la reconfiguration de l'opération.

Pour vous assister, j'ai demandé au vice-président du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable de désigner un de ses membres.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Frédéric Cuvillier', written in a cursive style. The signature is positioned above the printed name.

Frédéric CUVILLIER

**ANNEXE 2 – LISTE DES PERSONNES RENCONTREES ET AYANT
CONTRIBUE A LA MISSION DE RECONFIGURATION**

**Liste des entretiens effectués par M. Rémi Pauvros dans le cadre de la mission de reconfiguration du canal
Seine-Nord Europe**

15 mai : Entretien avec la Direction générale des infrastructures de Transport et de la Mer.

En présence de :

- Daniel Bursaux, Directeur général
- Christophe Saintillan, Directeur des Infrastructures de Transport

29 mai : Entretien avec Christian Hutin, député du Nord

4 juin : Entretien avec Edouard Philippe, député de Seine-Maritime, Maire du Havre

4 juin: Entretien avec Fabien Baldérelli, Sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables à la Direction générale des infrastructures de Transport et de la Mer

11 juin : Entretien avec Philippe Cordery, député des français de l'étranger (Belgique)

11 juin : Entretien avec Catherine Troallic, députée de Seine-Maritime

17 juin : Entretien avec Pierre Léautey, député de Seine Maritime

18 juin : Journée d'échanges au port du Havre

Entretien avec la direction du Grand Port Maritime du Havre. En présence de :

- M. Martel, Directeur du Grand Port Maritime du Havre
- Paul Scherrer, Directeur Général Adjoint Chargé de l'Aménagement
- Hervé Cornede, Directeur Commercial et marketing HAROPA
- Benoît Melonio, Directeur Général Délégué HAROPA
- Christian Feuvre, Directeur des réseaux HAROPA et Directeur des Transports Terrestres GPMH

Entretien avec les manutentionnaires et les transporteurs du port du Havre. En présence de :

- Dominique Devaux, Déléguée Générale de l'UMEP (Union Maritime et Portuaire)
- Nathalie Cosquer, Directrice Logistique France MSC
- Pascal Girardet, Directeur Général de la Compagnie Fluviale de Transport (CFT)

18 juin : Entretien avec Pierre-Henry Maccioni, préfet de la région Haute Normandie ainsi que des représentants de la DREAL et du SGAR

19 juin : Journée d'échanges au port de Rouen

Entretien avec la direction du Grand Port Maritime de Rouen. En présence de :

- M. Deiss, Directeur du Grand Port Maritime de Rouen
- Olivier Ferrand, Directeur du Développement HAROPA,
- Régis Soenen, Directeur de l'Aménagement Territorial et de l'Environnement,
- Christophe Dupont, Chef du service Economie et Développement Portuaire,

- Manuel Gaborieau, Attaché commercial
- Christine Leroy, Chargée d'Etudes au Service Economie et Développement Portuaire
- Christelle Larsonneur, Chargée d'études au Service Economie et Développement Portuaire.

Entretien avec les manutentionnaires, les transporteurs, et les chargeurs du port de Rouen. En présence de :

- Eric Dubes, Président du Syndicat des Manutentionnaires et Employeurs de main d'œuvre du port de Rouen.
- Robert Goudon, Directeur de SEA INVEST
- Vincent Saurel, Directeur de l'Agence de Rouen, MARFRET
- Mme Guentchev, représentant M. Alain Verna, Président de LSN
- Jean-Philippe Laille, Directeur des Terminaux de Rouen, Société RUBIS TERMINAL
- Philippe Enxerian, Président Directeur Général de FLEXI France
- Laurent Martel, Directeur Général de SENALIA

25 juin : Entretien avec Stéphane Demilly, député de la Somme

25 juin : Journée d'échanges Ports de Paris

En présence de :

- M. Alexis Rouque, Directeur général du port de Paris
- M. Brifaz, Directeur Industrie de Tata Steel implanté à Evry
- M. Jozon Directeur Industrie IDF Normandie d'Eurovia
- M. Bliard Directeur du Développement de CDB (Carrières du Boulonnais)
- M. Chaignon, Directeur général adjoint de Lafarge Granulats

25 juin : Entretien avec Alain Le Vern, Président de la région Haute-Normandie

26 juin : Entretien avec Alain Gest, Président de VNF, député de la Somme

3 juillet : Repérage du tracé du canal Seine-Nord Europe

9 juillet : Journée d'échanges en Belgique sur le Canal Albert

Pour la Région Wallonne :

- Emile-Louis Bertrand, directeur général Port autonome de Liège (PAL)
- Olivier Stevens, président MUPOL (Association des Manutentionnaires & Usagers du Port de Liège), administrateur délégué SOMEF (filiale de la CNFR)
- Nicolas Limbioul, administrateur délégué LCT (Liège Containers Terminals)
- Bernard Piette, directeur Logistics in Wallonia (pôle sectoriel de compétitivité)
- Pierre Portier, administrateur délégué Union wallonne des Entreprises (UWE)
- Jacques Hacourt, inspecteur général Service public de Wallonie (SPW)
- Yvon Loyaerts, directeur général, SPW - Direction générale Mobilité & Voies hydrauliques.

Pour la Région Flamande :

- Willy Claes, Ministre d'Etat, président du conseil d'administration sa De Scheepvaart
- Paul Kumpen, Membre du conseil d'administration sa De Scheepvaart, président de la Chambre de Commerce du Limbourg
- Erik Portugaels, administrateur délégué sa De Scheepvaart
- Chris Danckaerts, directeur général sa De Scheepvaart
- Eric Vanden Eede, directeur général Waterwegen & Zeekanaal sa.

10 juillet : Entretien avec Jean-François Cordet, préfet de la région Picardie

En présence de :

- François Coudon, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales – Picardie
- Philippe Caron, Directeur de la DREAL Picardie

10 juillet : Journée d'échange en Picardie

Entretien avec Claude Gewerc, Président du conseil régional de Picardie

Entretien avec les principaux élus du conseil régional de Picardie et du CESER. En présence de :

- Claude Gewerc, Président du Conseil Régional Picardie
- Daniel Beurdeley, Vice-Président Transports du Conseil Régional de Picardie
- Didier Cardon, Vice-Président Emploi, démocratie économique, entreprises en difficulté, commerce, artisanat, formation professionnelle du Conseil Régional, Président du Groupe socialiste républicain et citoyen
- Olivier Chapuis-Roux, Président du Groupe Communistes et progressistes unitaires
- Christophe Porquier, Vice-Président Eco-développement, énergie-climat du Conseil Régional de Picardie, Président du Groupe Europe Ecologie
- Christophe Coulon, Président du Groupe Envie de Picardie
- René Anger, directeur de cabinet de M. Gewerc

Entretien avec les acteurs économiques de Picardie concernés par le canal. En présence de :

- Christophe Buisset, Président de la Chambre Régionale d'agriculture de Picardie
- Alain Bethfort, Président de la Chambre Régionale de Métiers et de l'Artisanat de Picardie
- Jean-Yves Bourgois, Secrétaire Général de la Chambre Régionale de Métiers et de l'Artisanat de Picardie
- Patrick Lemoine, Directeur de Cabinet du Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région,
- Philippe Enjolras, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de l'Oise
- Eric Dhoyer, Président du Syndicat Professionnel de l'Industrie Routière en Picardie, représentant la Fédération Régionale des Travaux Publics
- Stéphane Haussoulier, Secrétaire général de la Fédération Régionale des Travaux Publics

Entretien avec des élus de Picardie. En présence de :

- Patrick Deguise, Président de la Communauté de Commune du Noyonnais, maire de Noyon et conseiller général du canton de Noyon
- André Salome, Président de la Communauté de Commune du Pays Neslois
- Eric Francois, Président de la Communauté de Commune de la Haute-Somme
- Catherine Quignon, Maire de Montdidier, Vice-présidente du Conseil général de la Somme en charge de l'économie
- Jean-Pierre Destombes, Vice-Président de la Com de Com du Grand Roye
- Pierre Lenoble, représentant Marie-Françoise Betchel, Députée de l'Aisne
- Benoît Carpentier, représentant Christine Lefebvre, Conseillère régionale et conseillère générale du canton de Roye
- Laurent Perrette, Assistant Parlementaire de Stéphane Demilly, député de la Somme

11 juillet : Discours d'ouverture de l'Assemblée Générale de l'Association Seine-Nord Europe

15 juillet : Journée d'échanges au port de Dunkerque

En présence de :

- Jo Dairin, Membre du Conseil de Surveillance et du Conseil de Développement du Grand Port Maritime de Dunkerque,
- Jean-Frédéric Laurent, Directeur de la Stratégie et du Développement, Membre du Directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque
- Yves Lahaut, Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement, Membre du Directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque
- Michel Agnes, Directeur Général de l'Economie et de l'Attractivité du Territoire, Dunkerque Grand Littoral.

Entretien avec les acteurs portuaires de Dunkerque. En présence de :

- Didier Bethune, représentant M. J.C. Le Gall, Président de l'Union Maritime et Commerciale du Port de Dunkerque
- Hervé Rouchon, Président du Syndicat Professionnel des Entrepreneurs de Manutention
- Franck Gonsse, Secrétaire de la Chambre Syndicale des Ouvriers du Port Mensuels et Intérimaires

- Dominique Naels, Vice-Président de la CCI Côte d'Opale
 - Joël Ratel, Directeur de la SICA Nord Céréales
 - Philippe Bertoneche, Président du Conseil de Développement
 - Régis Wallyn, Directeur de l'Agence VNF de Dunkerque
- Entretien avec Michel Delebarre, Sénateur-Maire de Dunkerque

16 juillet : Mise en place du Comité de pilotage

16 juillet : Entretien avec le GERIF en présence de :

- Christian Decocq, ancien député du Nord, Délégué général du GERIF
- Philippe Beauchamps, Président du Directoire du Groupe RAMERY
- J.A Souvras directeur d'Eurotunnel
- Philippe Lefebvre directeur de Hiolle industries

17 juillet : Entretien avec Dominique Lefebvre, député du Val d'Oise

28 août : Entretien avec Dominique Dupilet, Président du Conseil général du Pas-de-Calais

28 août : Entretien avec Dominique Bur, Préfet de la région Nord – Pas de Calais

En présence de :

- M.Pinault, Secrétaire général de la préfecture
- M.Hottiaux, Secrétaire général pour les affaires régionales.

28 août : Journée d'échanges Ports de Lille

- Philippe Hourdain, président de la CCI Grand Lille
- Jean-Louis Guerin, Directeur Général de la CCI Grand Lille
- Alain Lefebvre, Directeur des Ports de Lille

28 août : Journée d'échanges au port de Dourges

- Christophe Pilch, Vice-Président du Conseil Régional Nord Pas de Calais, Président de la SPLA Delta 3
- Emmanuel Favreuil, Directeur de la SPLA Delta 3
- Cécile Locqueville, Directrice générale adjointe du Conseil Régional Nord Pas de Calais, Secrétaire Générale du Syndicat Mixte Dourges Delta 3

3 septembre : Entretien avec Daniel Percheron, Président du Conseil Régional Nord – Pas de Calais

9 septembre : Entretien avec Patrick Kanner, Président du Conseil Général du Nord

11 septembre : Entretien avec Christine Cabau, Président du port de Dunkerque

11 septembre : Entretien avec Jean Daubigny, Préfet de la région Ile-de-France en présence de Jean-Claude Ruyschaert, Directeur de la DRIEA

11 septembre : Entretien avec Jean-Paul Huchon, Président du Conseil Régional Ile-de-France

En présence de :

- Sandrine Gourlet, directrice des transports au Conseil régional
- Guillaume Aubert, conseiller technique chargé des transports et des mobilités au Cabinet du président
- Stéphane Séjourné, conseiller politique au Cabinet du président

17 septembre : Entretien avec Laurence Abeille, députée du Val-de-Marne

18 septembre : Entretien avec Marie-Françoise Bechtel, députée de l'Aisne

1^{er} octobre : Entretien avec Yves Rome, Président du Conseil Général de l'Oise

2 octobre : Entretien avec Philippe Marini, Président de l'association Seine Nord Europe et Jean-François Dalaise, Vice-Président et Secrétaire Général de l'Association Seine-Nord Europe

4 octobre : Entretien avec Dominique Riquet, député européen

4 octobre : Journée d'échanges aux ports de Valenciennes

En présence de :

- Valérie Letard, Présidente du Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe Escaut
- Francis Aldebert, Président de la CCI Grand Hainaut, Vice-Président du Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe Escaut
- Randolphe Seguy, Directeur Général de la CCI Grand Hainaut
- Gautier Hotte, Directeur du Syndicat Mixte Docks Seine Nord Escaut et responsable de la filière logistique de la CCI Grand Hainaut
- Caroline Tisserand, directrice du développement durable de la CCI Grand Hainaut
- Jean-Michel Michalak, Directeur de Cabinet de Madame Valérie Létard

8 octobre : Entretien avec Bouygues Travaux Publics

En présence de :

- Philippe Amequin – Directeur général délégué chez Bouygues Travaux Publics
- François Tchong, Directeur Général adjoint de BOUYGUES CONSTRUCTION Pôle Concessions
- Arnaud Grevoz, Directeur Commercial BOUYGUES CONSTRUCTION Pôle Concessions

9 octobre : Entretien avec Axel Poniatowski, député du Val d'Oise

9 octobre : Entretien avec la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale et l'association TFF

En présence de :

- Michel Dourlent, Président de la CNBA
- Didier Chamot, Secrétaire général CNBA
- Lionel Bridiers, administrateur CNBA et second vice-président national
- Pascal Malbrunot, administrateur CNBA et Président de la région Bassin parisien
- Didier Leandri, association TFF (Transports Fluviaux de France).

9 octobre : Entretien avec Hubert du Mesnil, Président de la société « Lyon Turin Ferroviaire »

11 octobre : Entretien avec Christian Manable, Président du Conseil général de la Somme

15 octobre : Entretien avec Jean-Jacques Cottel, député du Pas-de-Calais, Jacqueline Maquet, députée du Pas-de-Calais, Catherine Génisson, sénatrice du Pas-de-Calais (représentée)

15 octobre : Entretien avec Patrice Carvalho, député de l'Oise

15 octobre : Entretien avec Vinci Concession

En présence de :

- Jean Rossi, Président de Vinci Concession
- Fadi Selwan, Directeur général adjoint de Vinci Concession

18 octobre : Entretien avec Rudy Demotte, Ministre-Président de la Wallonie et de la Fédération Wallonie-Bruxelles

22 octobre : Entretien avec Frédéric Cuvillier, Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer, de la Pêche

22 octobre : Entretien avec Arnaud Bazin, Président du Conseil général du Val d'Oise

19 octobre : Entretien avec Hélène Flautre, députée européenne

30 octobre : Réunion du Comité des partenaires

En présence de :

Conseil Général du Nord :

- Didier Manier, Premier vice-président
- Caroline Saulieu, Chargée de mission aménagement

Conseil Général du Pas-de-Calais

- Julien Olivier, conseiller général et maire de Marquion
- Paul Hurtaux, Directeur du pôle aménagement du territoire et du développement durable

Conseil Général de la Somme

- Christian Manable, Président

Conseil Général de l'Oise

- Yves Rome, Président
- Mme Mimin, Directrice de cabinet
- François Bonamy, chef du service infrastructures fluviales

Conseil Général du Val d'Oise

- Gérard Seimille, Vice-Président du Conseil général en charge des Finances, Président de l'Entente Oise - Aisne.
- Anne Locatelli-Biehlmann, Directeur de projet Grand Paris Ouest.

Conseil Général de Seine-Saint-Denis

- Daphné Sandros-Pon, Directrice Aménagement et Développement
- Soizic Le Corre, chargé d'études d'Aménagement

Conseil Régional de Picardie

- Claude Gewerc, Président
- Denis Harle, Directeur Général des Services du Conseil Régional

Conseil Régional du Nord Pas-de-Calais

- Claude Nicolet, Adjoint au Maire de Dunkerque, Conseiller Régional
- Cécile Locqueville, Directrice Générale Adjointe Mer, transports et mobilités
- Frédéric Millet, chef de service Infrastructures

Conseil Régional d'Ile-de-France

- Stéphane Séjourné, Cabinet du président
- Marie-Laure Péris Sous directrice Transports en Commun et Marchandises Unité Aménagement Durable

Mairie de Paris

- Mme Chartier, conseillère auprès Pierre Mansat, adjoint au Maire chargé de Paris Métropole
- M. Robine, directeur de cabinet d'Anne Le Strat, adjointe au Maire chargée des canaux

Région Wallonie

- Stéphane Sozii, collaborateur au Cabinet du Ministre-Président
- Philippe Colson, chef de Cabinet adjoint du Ministre Di Antonio
- Yvon Loyaerts, Directeur général de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques

Région Flamande

- Monsieur Van Hecke, chef de cabinet adjoint de Mme la Ministre Crevits
- Monsieur Clinckers, directeur général de Waterwegen en Zeekanaal

Ministère des Transports

- Henri Peyrafitte, adjoint au sous-directeur chargé des infrastructures ferroviaires et fluviales
- Fabienne Trombert, chef du bureau des voies navigables

Ministère des Affaires européennes

- Chloé Goupille, conseillère au sein du cabinet de M. Repentin

- Elsa Jouanolou, rédactrice Belgique, Luxembourg et Pays-Bas au MAE
- Ministère du budget
- Antoine Seillan, chef du bureau des transports, direction du budget
- Voies Navigables de France
- M. Papinutti, Directeur Général
 - M. Agogue, Directeur Général Adjoint
 - M. Bour, directeur des liaisons européennes et de l'innovation (DLEI)
 - M. Bascoul, Directeur territorial adjoint Bassin de la Seine
- Délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine
- François Philizot, préfet
- Préfecture Picardie
- Jean-François Cordet, Préfet de la région Picardie, Préfet de la Somme
 - Jean-Marie Demagny, DREAL adjoint
 - Ertgren Shehu, Chargé de Mission au Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
- Préfecture du Nord Pas de Calais
- Monsieur Hottiaux, secrétaire général pour les affaires régionales en préfecture de région
 - Monsieur Valere, DREAL Nord Pas de Calais
- Préfecture de Haute-Normandie
- Patrick Berg, Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement.
- Préfecture Ile de France
- M. Bazin, directeur adjoint de la DRIEA
- Port du Havre
- Paul Scherrer, Directeur Général adjoint
- Port de Rouen
- M. Deiss, Directeur Général Grand Port Maritime de Rouen
- Port de Paris
- M Rouque, directeur général de Ports de Paris et Président d'HAROPA.
- HAROPA
- M. Mélonio, Directeur Général Délégué d'HAROPA
- Port de Dunkerque
- Yves Lalaut - Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement
- Port de Lille
- Alain Lefebvre, Directeur de Ports de Lille
- 30 octobre : Visite dans le pays Noyonnais
- En présence de :
- Patrick Deguise, Maire de Noyon, Président de la communauté de communes du Pays Noyonnais
 - André Salomé, Maire de Rouy-le-Petit, Président de la Communauté de communes du Pays Neslois
- Entretien avec les entreprises et représentant du monde agricole en présence de :
- Chantal Lucq, représentant l'entreprise Tereos Syral
 - Jacques Devilleneuve, représentant de Noriap et délégué Passion Céréales en Picardie
 - Laurent Martel, Senalia
 - Alain Vrillon, Président du Comité de Direction de Ajinomoto Foods Europe
 - Thibault Sarton du Jonchay, Directeur de Ajinomoto Foods Europe
 - Laurent Degenne, Président de la Fédération Départementale des syndicats d'exploitations agricoles de la Somme
 - Vincent Gruau, Président Directeur Général de Majencia
 - Gilles Bourboin, Directeur de l'usine Majencia de Noyon
 - Madame Ferradini, représentant la société Bostik
 - Benoit Lecuyer, responsable logistique Kohler Europe
- 26 novembre : Entretien avec Michèle Sabban, Vice-Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France.

2 décembre : Entretien avec la direction générale Mobilité et transports de la Commission Européenne

En présence de :

- Karla Peijs, Coordinatrice européenne des voies navigables du RTE-T et du réseau Seine Escaut, ancienne ministre du Royaume des Pays Bas
- Matthias Ruete, Directeur Général de la direction générale Mobilité et transports
- Cesare Bernabei, Collaborateur de Karla Peijs à la direction générale Mobilité et transports
- Herald Ruijters, Chef de l'unité du « Réseau Transeuropéen » de la direction générale Mobilité et transports

2 décembre : Entretien avec Hilde Crevits, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics de la Région Flamande en présence de Leo Clincckers, administrateur délégué de la SA Waterwegen en Zeekanaal (Voies navigables et canal maritime) et de Monsieur Van Hecke, chef de cabinet adjoint de Mme la Ministre Crevits

3 décembre : Entretien avec le GERIF

En présence de :

- Jean-François Dutilleul, Président de Rabot-Dutilleul Investissement
- Christian Decocq, ancien député du Nord, Délégué général du GERIF

Liste des personnes ayant participé au Comité de pilotage de la mission de reconfiguration

Lors des deux réunions du comité de pilotage des 16 juillet et 18 septembre

M. Rémi PAUVROS, député du Nord, maire de Maubeuge

M. Gilles LEBLANC, Ingénieur général des Ponts et des Eaux et des Forêts, CGEDD

- Ministère en charge du budget : M. Seillan (chef du bureau des transports), Mme Quillet (bureau des transports)
- Ministère en charge des affaires européennes : Mme Elsa Jouanolo (sous-direction d'Europe occidentale et nordique)
- Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie – Ministère délégué chargé des transports de la Mer et de la Pêche : M. Baladerelli, (sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables - DGITM), M. Peyrafitte, adjoint au sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables, M. La Corte (adjoint au chef du bureau des voies navigables), M. GROS, (bureau des voies navigables)
- Délégué interministériel au développement du bassin de la Seine : M. François Philizot, préfet
- Préfecture de la région Picardie : M. Cordet, préfet de région, M. Caron, Directeur DREAL, Mme Leduc, adjointe au SGAR
- Préfecture de la région Ile-de-France : M. Grimonprez (adjoint au SGAR), M. Beccherle, (chargé de mission, SGAR)
- Préfecture de la région Nord-Pas-de-Calais : M. David (adjoint au SGAR), M. Valere (DREAL Nord Pas de Calais), M. LEBLANC, (chef de service, DREAL)
- Préfecture de la région Haute-Normandie : M. Berg (Directeur DREAL), M. Saint-Eloi (expert multi-modalité auprès du DREAL et adjoint au chef du service déplacements, transports multimodaux et infrastructures)
- Pour Voies Navigables de France : M. Papinutti (directeur général), M. Bour (directeur des liaisons européennes et de l'innovation)
- M. Dezobry (Département du Nord), M. Maleuvre (attaché parlementaire), Mme Presa (Département du Nord)

Liste des personnes ayant participé au Comité technique de la mission de reconfiguration

Les travaux du comité technique se sont déroulés sous la présidence de M. Gilles LEBLANC, Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts au Conseil général de l'Environnement et du Développement durable. Les personnes suivantes ont collaboré aux travaux du comité technique :

M. Fabien BALDERELLI, sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables, DGITM

M. Yoann LA CORTE, adjoint au chef du bureau des voies navigables, DGITM

M. François GROS, chargé de projet au bureau des voies navigables, DGITM

M. Marc PAPINUTTI, directeur général Voies navigables de France

M. Franck AGOGUE, directeur général adjoint, VNF

M. Nicolas BOUR, directeur des liaisons européennes et de l'innovation (DLEI)

M. Jean-Pierre DEFRESNE, directeur territorial Nord/Pas-de-Calais (DT NPDC)

M. Daniel BASCOUL, directeur territorial adjoint Bassin de la Seine (DT BS)

M. Benoît DELEU, directeur adjoint (DLEI)

Mme Catherine JACQUART, chef du service maîtrise d'ouvrage (DT NPDC)

M. Olivier MATRAT, responsable de la Division Restauration et Développement du Réseau (DIEE)

M. Cyr-Denis NIDIER, chef du pôle gestion (DLEI)

Mme Florence DEMÊME-COQUAND, adjointe du chef de pôle technique (DLEI)

M. Yvan CORDIER, responsable exploitation (DLEI)

M. Pierre BOUVELOT, responsable infrastructures (DLEI)

M. Charles BIZIEN, maîtrise d'ouvrage (DT NPDC)

M. Geoffroy CAUDE, président du Conseil scientifique et technique (CST), auprès de VNF

M. Xavier-Yves VALERE, responsable division adjoint service déplacement, intermodalité et infrastructures (DREAL Nord Pas de Calais)

M. Julien LABIT, directeur adjoint (DREAL NPDC)

M. Julien EYMARD, directeur du service politique des transports (DRIEA IdF)

Mme Nathalie DEGRYSE, responsable transports et fret (DRIEA IdF)

M. Jean-Marie DEMAGNY, directeur adjoint (DREAL Picardie)

M. Luc DAUCHEZ, chef du service (DREAL Picardie)

M. Nicolas LENOIR, référent grands projets Service Déplacements Infra transports (DREAL Picardie)

M. Jean-Pierre SAINT-ELOI, expert multimodalité (DREAL Haute Normandie)

M. P. DEBALLON, Unité projets fluvial et portuaire (DREAL Haute Normandie)

M. Olivier PIET, directeur adjoint (CETMEF)

M. Dominique ETIENNE, chef de département (CETMEF)

M. Jean-Jacques TRICHET (CETMEF)

M. François. CHARLET, collaborateur de Rémi Puvros, Conseil général du Nord

Liste des personnes des contacts pris pour contribuer aux réflexions de la mission de reconfiguration

M. De Greef, Conseiller Délégation générale Wallonie-Bruxelles à Paris

M. Vandermarrière, Délégué du gouvernement flamand, représentant la région flamande à Paris

M. Valéro, Ambassadeur de France en Belgique

Mme Nuissier, Adjointe au chef de service économique et régional à l'ambassade de France à Bruxelles
Mme Butler, responsable des dossiers internationaux et transfrontaliers à l'ambassade de France à Bruxelles
M. Boidin, Chef du service économique à l'Ambassade de France aux Pays Bas
M. Gaillaud, Service économique à l'Ambassade de France aux Pays Bas

Commission européenne

M. Cox, coordinateur européen sur l'axe ferroviaire Berlin-Palermo, ancien président du Parlement Européen,
M. Huberts, collaborateur de M.Cox
M. Paquet, directeur du Réseau européen de mobilité – DG Move
M. Ruijters, Chef de l'unité du « Réseau Transeuropéen » au sein de la DG Move
M. Ouaki, Chef de d'Unité « Stratégique d'investissement dans les infrastructures » au sein de la DG Move
M. Ferrer, Agence RTE-T

Bob Demoet, Directeur Rijkwaterstraat
Eric Boessenkoel, Conseiller affaires internationales Rijkwaterstraat
Pascal Mousset,
Renee Bruin, Chef de projet Canal Willemsvaart - Rijkwaterstraat
Huub Cramer, Conseiller principal - Rijkwaterstraat

M. Delahu, Administrateur délégué de la SOFICO
Mme Bénédicte Mathy, Ingénieur civil, cellule technique de SOFICO

M. Hallo, DGS Communauté d'agglomération de la région de Compiègne
M. Huet, DGA Communauté d'agglomération de la région de Compiègne

BEI : M. Viallon, conseiller à la Banque Européenne d'Investissement
Caisse des Dépôts et Consignations : M. Mirada, Directeur Régional de la Caisse des Dépôts et consignation

Jérôme Douy, Directeur Délégué de l'Union TLF
Christine Morel (RHENUS Transport) – Union TLF
Bernard Lenoir (Lalement) – Union TLF
Philip Mauge (SCAT) – Union TLF

SANEF : M. Gauthey, Directeur Général

SNCF Geodis : M. Genestier, Directeur Général Adjoint chez SNCF Geodis

RFF : Mme Vanlaecke, Directrice régionale Nord Pas de Calais Picardie

Michel Massoni, Coordonnateur du Collège économie et régulation, CGEDD
Vincent Lidsky, Inspecteur Général des Finances

Liste des personnes ayant été interrogées dans le cadre de l'étude économique conduite pour le compte de la mission :

- Henri Amber, Directeur d'usine chez INEOS STYRENICS
- André Salome, Président de la Communauté de Communes du Pays Neslois
- Olivier Richard, Responsable de l'achat des prestations de transport chez SITIA - SRS
- Romain Pays, Chargé de Mission Performance Economique & Industrielle chez EDF Colis Lourds
- Reynald Debaut-Enocque, Responsable de la logistique interne chez Toyota
- M. Papinutti, Directeur Général de VNF
- Nicolas Bour, directeur des liaisons européennes et de l'innovation (DLEI) chez VNF
- Sylvie Szymura, Responsable Administratif et Logistique et Représentante A.U.T.F. Nord-Pas-de-Calais chez CDF Energie
- Jean-François Didier, Président, et Philippe Leclercq, Secrétaire Général d'UNICEM Nord-Pas de Calais
- M. Bruniau, Responsable organisation-transport et pilote la principale activité fluviale - Division général cargo chez Norbert-DentressanIge
- Laurent Martel, Directeur Général de Senalia
- Christian Decocq, Délégué Général du GERIF, et Jean-François Dutilleul, Président de Rabot Dutilleul Investissement, pour le Groupement d'entreprises régionales d'intérêt fluvial
- Frank Grimonprez, Fondateur et Directeur Général de Logistique Grimonprez devenu Log'Solutions en 2013
- Emmanuel Favreuille, Directeur Général, et Anne-Valérie Dufou, Directrice Commerciale de Delta 3
- Benoît Meloni, Directeur du développement, et Didier Depierre, Responsable études et prospective de Ports de Paris
- Olivier François, Directeur du développement et de l'environnement de Galloo
- Erik Portugaels, Administrateur Délégué chez De Sheepvaart
- Xavier Rose, Responsable du service conteneurs FluviFeeder, et Vincent Saurel, Directeur régional chez Marfret
- Caroline Tisserand, Directrice du développement durable, et Gautier Hotte, Chef de projet logistique à la CCI Grand Hainaut
- Sébastien Delquignies, Président du Club Logistique du Grand Hainaut
- M. Drege, Président Directeur Général d'Unigrain
- Didier Cheval, Directeur du site de Dunkerque d'Arcelor Mittal
- Christophe Thebaud, Directeur régional Seine-Nord, et Steve Labeylie, Chargé de missions, à la CFT
- Philip Mauje, Directeur du développement chez SCAT
- Philippe Deiss, Directeur du Grand Port Maritime de Rouen
- Hervé Martel, Directeur du Grand Port Maritime du Havre
- Christine Cabau-Woerhel, Directrice du Grand Port Maritime de Dunkerque
- Michel Houle, Consultant indépendant logistique fluviale
- Michel Valache, Directeur Général Adjoint France de Veolia Propreté

**ANNEXE 3 – RELEVÉ DES DÉBATS DU COMITÉ
DES PARTENAIRES DU 30 OCTOBRE 2013**

Mission de reconfiguration du canal Seine – Nord Europe
Réunion du Comité des partenaires

Assemblée nationale, le 30 octobre 2013

Relevé des débats fait par la Mission de reconfiguration

Le Comité des partenaires s'est déroulé en deux temps :

1ère partie :

Rémi Pavros a exposé l'état d'avancement de la mission de reconfiguration du CSNE et a présenté les propositions qu'il entend formuler dans son rapport.

2ème partie

Chaque participant a réagi par « collègue » à l'intervention de Rémi Pavros qui leur a ensuite répondu.

- Collectivités
- Région Wallonne, Région Flamande
- Ministères et services de l'État
- Ports maritimes et fluviaux

1^{ère} partie : intervention liminaire de Rémi Pavros

Rémi Pavros a tenu tout d'abord à remercier chaque participant pour sa présence, qui témoigne à nouveau de l'intérêt majeur porté au projet du Canal Seine Nord Europe.

Il a salué la présence :

- des nombreux Présidents de collectivités territoriales,
- du Ministère en charge du Budget, du Ministère chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche et du Ministère chargé des Affaires Européennes,
- du gouvernement Flamand et du gouvernement Wallon,
- des Préfectures d'Ile-de-France, de Haute-Normandie, du Nord Pas de Calais, de Picardie,
- des Ports.

Il a également tenu à remercier les participants pour le temps qu'ils ont consacré à la mission de reconfiguration. Les contacts ont été nombreux et riches, entraînant de nombreuses contributions écrites.

Il a ensuite poursuivi sur les premières pistes d'optimisations dégagées par la mission ainsi que sur son état des lieux.

Il est tout d'abord revenu sur la « Déclaration de Tallinn » du 17 octobre dernier, cosignée par les Ministres des Transports français, wallons, flamands et néerlandais, et par le Commissaire européen aux Transports Siim Kallas, indiquant que le projet est éligible à une subvention européenne à hauteur de 40 % contre 6,22 % précédemment programmés. L'Europe considère en effet le Canal Seine Nord Europe comme un projet essentiel en tant qu'il pourra lever un goulet d'étranglement du Corridor Mer du Nord-Méditerranée, et comme une priorité dans le nouveau Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe.

Il est ensuite revenu sur les nombreux échanges qui ont été menés depuis le début de la mission et dont la liste exhaustive a été présentée au sein du document préparatoire au Comité des partenaires.

Ce sont plus de 60 rencontres organisées qui ont permis d'enrichir les réflexions de la mission.

Il retient avant tout de ces entretiens une attente forte sur ce projet : pour les territoires, pour les acteurs économiques, pour les transporteurs, pour les partenaires belges et également pour les ports maritimes et intérieurs en quête d'une amélioration de leur compétitivité.

L'idée fondatrice qui a sous-tendu la mission est que ce projet ne peut se justifier que par son intérêt économique :

- Parce qu'il est un mode de transport durable, permettant la massification, et donc les gains de compétitivité sur la chaîne d'approvisionnement et qu'il est placé au cœur de l'Europe,
- Parce qu'il est un facteur de compétitivité pour les ports maritimes et intérieurs, qui peuvent étendre leur hinterland et réduire les temps d'escale dans les ports en améliorant, notamment pour la filière conteneurs, la liaison directe entre les ports et les plateformes intérieures,
- Parce qu'il est une source de développement d'activités en bord à canal et donc de développement des territoires. L'exemple du Canal Albert, de Hasselt à Anvers témoigne de cette forte externalité positive.
- Parce qu'il permettra de supprimer un goulet d'étranglement et reliera des bassins fluviaux de première importance économique et démographique.

Enfin, le projet de Canal Seine-Nord Europe représente une opportunité, pour la France, de se doter d'un outil de report modal compétitif et de relancer, à travers ce projet, la politique fluviale nationale.

Mais au-delà de l'intérêt majeur de cette infrastructure, M. Pavros a également tenu à souligner la nécessité d'une approche progressive et globale pour assurer la cohérence des investissements réalisés. C'est un point que les différents échanges ont également largement fait ressortir. Aussi, pour le réseau Seine/Escout, il propose :

- une approche globale et cohérente qui consiste à prendre en compte un périmètre élargi allant du Havre à Dunkerque et la Belgique, s'inscrivant dans une logique économique et dans la logique des flux. C'est pourquoi le Comité de pilotage de la mission de reconfiguration a demandé en juillet au Comité technique de recenser l'ensemble des travaux effectués et restant à réaliser sur ce périmètre.
- une approche progressive qui vise en tout premier lieu à répondre aux besoins des acteurs économiques, en optimisant les montants d'investissement au regard de leur efficacité économique et à adapter l'infrastructure à l'évolution des besoins dans le temps.

M. Pavros a annoncé que le développement des plateformes se fera selon l'évolution et le besoin du marché et sous la responsabilité des acteurs territoriaux, et notamment des Régions, qui ont compétence pour le développement économique de leur territoire.

Sur la question de l'ordonnancement, M. Pavros a expliqué qu'il faudrait faire en premier le tronçon central. Ce choix repose sur sa justification économique, c'est-à-dire faire communiquer rapidement et de manière efficace les bassins Seine et Escout, et sur l'appui de l'Europe, pour ensuite mettre à niveau les extrémités Nord et Sud.

M. Pauvros a ainsi présenté la proposition de créer une société de projet pour porter le projet voire le développement fluvial d'un périmètre plus large correspondant à la réalité du bassin Seine Escaut. Cette société permettra à chacun, en tant qu'actionnaire, de participer pleinement à la prise de décision et au développement de l'infrastructure.

Il a, pour conclure, rappelé que de nombreux verrous ont ainsi déjà été libérés : l'abandon du PPP, la baisse des coûts du projet, et un financement plus soutenable pour l'Etat grâce à l'engagement des collectivités et de l'Europe.

En rappelant que le succès du projet n'est possible que si l'ensemble des acteurs est mis en situation de se l'approprier, de le porter, et de construire autour de l'infrastructure un projet de développement économique, il a de nouveau remercié les participants avant d'écouter leurs questions et leurs réactions quant à ces premières propositions résultant de sa mission.

2^{ème} partie : réactions des participants (selon l'ordre d'intervention)

Le Conseil général du Nord, par la voix de son 1^{er} Vice-Président Didier Manier, a remercié M. Pauvros pour son intervention.

M. Manier tient à souligner que, bien qu'il n'y ait pas d'opposition entre les projets, il existe aujourd'hui beaucoup plus de projets ferroviaires (notamment LGV) que de projets fluviaux. De la même manière, on remarque dans les documents de programmation des projets d'infrastructures et donc d'aménagement du territoire, qu'il y a une absence de projets sur les territoires du Nord Ouest.

Il souligne l'importance de mettre en place une nouvelle gouvernance dans laquelle les collectivités territoriales trouveront toute leur place. La création d'une société de projet sera soutenue par le Conseil Général du Nord. Il a en outre insisté sur le caractère prioritaire de la réalisation du tronçon central, et ce pour des raisons financières, qui sont celles de la maximisation des fonds européens.

M. Manier souligne d'ailleurs les avancées sur la question du financement, et notamment le changement significatif de l'ampleur de la subvention européenne, passée de moins de 7 % avant reconfiguration à 40%. Ainsi, il resterait 2 milliards d'€ à financer qui pourraient être répartis à 50 % pour l'Etat et 50 % pour les collectivités.

Il s'est ensuite interrogé sur la question de l'assujettissement à la TVA, question qui n'est pas anecdotique puisque la TVA sur le projet représente près d'un milliard d'€.

Le Conseil général du Pas-de-Calais, par la voix de Julien Olivier, conseiller général et maire de Marquion, s'associe pleinement aux propos de M. Manier, Premier Vice-Président du Conseil Général du Nord. M. Olivier souligne le fait que le Canal Seine Nord Europe a du sens du point de vue écologique et économique et que cette vision est partagée par tous. Les populations des régions du Nord de la France sont en attente de perspectives en termes d'activités et d'emploi et des chantiers comme le Canal Seine Nord Europe, qui est indispensable dans une période économique difficile. Si avec une participation de 40 % de l'Europe, la France renonce à réaliser le Canal Seine Nord Europe, il y a aura indéniablement incompréhension et crispation des populations.

En ce sens, M. Olivier fait part de son souhait d'une décision ministérielle rapide et d'un démarrage du tronçon central du Canal Seine Nord Europe dès 2015. Les populations attendent aujourd'hui un calendrier de réalisation du CSNE et non l'engagement de quelques travaux de relèvements de ponts.

Concernant le financement du projet, le Conseil Général du Pas-de-Calais est également prêt à s'engager sur le tronçon central. S'agissant des plateformes, l'idée de dissocier leur réalisation de la création du CSNE est tout à fait comprise. La réalisation des plateformes devra se faire en cohérence sur l'ensemble de l'itinéraire, l'ensemble des collectivités qui auront à les porter, doivent pour cela travailler ensemble. S'agissant de celle de Marquion, en plus des 156ha prévus, il existe une réserve de terrain de 350ha sur la BA 103 mais il est clair que les aménagements se feront dans le temps.

Le Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, par la voix de Claude Nicolet, conseiller régional et adjoint au Maire de Dunkerque, a insisté sur la nécessité d'agir rapidement. Il rappelle l'enjeu stratégique de ce dossier pour la région en termes d'aménagement et de développement économique. C'est un dossier majeur et cela se traduit par un engagement financier de la Région Nord Pas-de-Calais à hauteur de 220 M € pour les travaux du tronçon central.

Un signal doit rapidement venir de l'Etat afin que toutes les collectivités aient de la visibilité quant à leur soutien. Il est favorable à l'idée de la création d'une société de projet, qui constituera un bon outil de gouvernance pour l'ensemble des aménagements, et sur le fait de ne pas remettre en cause la DUP. Il est ensuite revenu sur le calendrier de réalisation du projet en rappelant que celui-ci devait absolument se superposer à la période de consommation des crédits européens et qu'il fallait pour cela être vigilant à la durée que prendraient les études préparatoires complémentaires de manière à ne pas trop retarder le début des travaux.

Le ministère des Affaires Européennes, par la voix de la conseillère du Ministre, Chloé Goupille, a rappelé et réaffirmé le soutien du Ministre au projet. Elle a insisté sur la déclaration de Tallinn qui donne une véritable force supplémentaire au projet en rappelant que ces crédits ont été obtenus grâce à l'action du Président de la République lors des négociations sur le budget européen 2014-2021 et qu'ils doivent être consommés sur ce type de projet d'infrastructure au risque sinon d'être perdus. Elle est également revenue sur l'absence de concurrence entre les projets du canal Seine-Nord Europe et du Lyon-Turin à l'échelle de l'Europe. Elle a enfin salué la présence des Wallons et des Flamands à cette réunion.

Le Conseil régional de Picardie, par la voix de son Président, Claude Gewerc, s'est dans un premier temps interrogé sur les subventions européennes auxquelles le projet est éligible pour savoir si celles-ci s'appliquaient uniquement au tronçon central ou bien à la liaison Seine-Escaut dans son ensemble, échelle pertinente pour considérer le projet. Il a rappelé la délibération des régions sur ce projet dans le passé qui s'étaient engagées financièrement en précisant que le couplage avec des CPER leur avait été refusé à l'époque. Il demande à ce que l'ensemble du projet fasse l'objet d'un contrat spécifique global entre l'Etat et les collectivités et que la logique globale de la liaison soit à tout prix préservée et mise en avant.

Rémi Pavros précise que n'a pour l'instant été présenté à l'audience qu'un rapport d'étape et non pas un rapport exhaustif.

Le Conseil général de l'Oise, par la voix de son Président, Yves Rome, a salué la qualité du travail de la mission de reconfiguration qui démontre que le projet de CSNE est un projet réaliste, qualifiant ce succès de « miracle Pavros ».

Trois conditions de sécurisation du projet sont aujourd'hui réunies : la participation de l'Europe à hauteur de 40 %, la présence des partenaires belges et wallons, l'engagement des collectivités territoriales au financement du CSNE.

M Rome a insisté sur l'attachement au projet des quatre conseils généraux directement concernés par le tracé du canal, qui ont eu l'occasion de ce réunir sur le projet du CSNE dernièrement, à la réalisation du Canal Seine Nord Europe tout en soulignant leur volonté ferme de participation financière. Une déclaration d'intention en ce sens doit être apportée à M. PAUVROS pour son rapport. Il a ensuite insisté sur la nécessaire participation étroite du département du Val d'Oise et de la région Ile-de-France au projet.

Pour M. Rome, le Canal Seine Nord Europe est aujourd'hui le seul projet réaliste à dimensions européenne. Dès lors, il serait paradoxal qu'un projet, reconnu par l'Europe et soutenu par les territoires, ne rencontre pas un écho favorable auprès de l'Etat. Le contexte économique étant difficile, il faut créer les conditions nécessaires à une décision positive de l'Etat. L'engagement financier ferme des collectivités fait partie de ces conditions.

Dans une période où les citoyens doutent de la parole publique, il est essentiel, pour M. ROME, que sur ce sujet, qui rassemble, Départements, Régions, Europe, Etat, un signal d'une vision positive de l'avenir, qui peut se construire de manière plus durable, soit donné.

Le Conseil général de la Somme, par la voix de son Président, Christian Manable, a salué le travail de reconfiguration du dossier, d'autant que le modèle proposé aujourd'hui paraît plus réaliste. Il insiste sur trois points : la priorité du tronçon central, la question des plateformes dans son département, et enfin la nécessité de prévoir très vite un calendrier de décaissement pour permettre aux collectivités de s'organiser, notamment la Somme qui connaît d'importantes difficultés financières.

Le Conseil général du Val d'Oise, par la voix de son Vice-Président en charge des finances, Gérard Seimbille, a affirmé son soutien total au projet, parce qu'il est doit permettre le développement des territoires, à la fois sur le plan économique et touristique.

C'est un projet cohérent avec les projets dans lesquels s'inscrit le territoire du Val d'Oise et un atout notamment pour le Port Seine Métropole. M. Seimbille se réjouit donc que le CSNE soit à nouveau mis en perspective, notamment en termes de calendrier, mise en œuvre, gouvernance,...

Il s'est étonné que Magéo ne soit pas directement intégré au programme de réalisation du projet en rappelant que les des critères d'acceptabilité du projet pour le département sont l'intégration, au CSNE, de la question de la lutte contre les inondations dans le Val d'Oise et une attention particulière dans le traitement de MAGEO sur le territoire, notamment la question de la valeur patrimoniale des ouvrages d'art. Il leur est en outre pour l'instant difficile de se prononcer sur un engagement financier du Conseil général.

Rémi Pauvros a repris la parole après ce premier tour de table afin de revenir sur certaines des interrogations exprimées.

Pour M. Pauvros, un des facteurs majeurs de la réussite du projet, évoqué à plusieurs reprises, est la participation des collectivités territoriales. Même si la situation des finances publiques locales est tenue, il faut pouvoir proposer à l'Etat un partage à 50/50 avec les collectivités territoriales du reste à financer.

Le dossier précédent était inacceptable financièrement car l'intégralité de la charge (investissement et exploitation) reposait sur l'Etat. Dans le contexte actuel, une telle équation n'était pas acceptable. Un engagement des collectivités en ce sens serait un argument supplémentaire de poids pour le gouvernement en faveur de la réalisation du projet.

Sur la question de l'assujettissement à la TVA, la question a été posée au Ministère du Budget.

Concernant Magéo, M. Pauvros a rappelé que le projet était un élément constitutif du dossier du canal, mais qu'il devait également être abordé de manière progressive. Il y a tout d'abord un problème de retournement à Longueil Sainte Marie, qu'il faut impérativement solutionner pour utiliser le réseau de manière efficace. Il y a également la question des ponts historiques à mettre au gabarit. La valeur patrimoniale de ces ouvrages doit être préservée, tout en sauvegardant l'intérêt économique du projet. Les détails techniques permettant sa réalisation sont en cours d'examen par les services de VNF pour aboutir à un consensus financier et technique qui soit en mesure de satisfaire toutes les parties.

Il a ensuite souligné que l'aménagement de l'ensemble du projet se ferait en cohérence avec les objectifs de développement durable et de préservation de l'environnement notamment en matière de gestion de l'eau et d'aménagement du bord-à-canal. Sur la question de l'eau, il faut à la fois aborder les questions d'étanchéité, de pompage, de préservation de la ressource et de la qualité de l'eau. L'aménagement des bords à canal pourrait s'inspirer de ce qui se fait chez les partenaires belges et notamment le long du Canal Albert, que M. Pauvros a visité. L'ensemble des entrepôts, disposés de part et d'autre du Canal Albert est recouvert de panneaux solaires.

Une réflexion globale est ainsi à engager : récupération d'énergie, protection des sites,... Des propositions seront intégrées au rapport qu'il remettra au Ministre.

Il est revenu sur la déclaration de Tallinn en précisant que l'éligibilité au financement concernait bien l'ensemble de la liaison Seine-Escaut dans sa globalité. La mobilisation des fonds européens pour l'ensemble de la liaison sera à planifier et s'étalera certainement sur deux programmations. Les CPER doivent également permettre la réalisation du projet dans sa globalité. La cohérence entre la mobilisation des fonds européens, de l'Etat et des collectivités doit pouvoir amener à une progressivité de l'aménagement Seine-Escaut.

M. Pauvros évoque ensuite la situation de la batellerie. Lors des entretiens qu'il a menés, il a rencontré une profession fortement mobilisée sur le projet, elle est prête à relever le défi de la mise en service du CSNE. Dans son rapport, il fera des propositions pour accompagner la profession en matière de renouvellement de la flotte, de formation et d'innovation. Au regard de la situation des partenaires belges, la France a un retard en matière de la politique fluviale et le CSNE est l'occasion de relancer cette politique.

M. Pauvros est enfin revenu sur l'évolution de la position des acteurs au regard de la concurrence avec les ports du Range Nord, passée d'une réticence certaine à une vision de l'intérêt que pourrait représenter le CSNE. La qualité de connexion entre les ports maritimes et les ports intérieurs est un facteur clé de compétitivité. De nombreuses actions s'engagent comme une nouvelle navette conteneurisée Dunkerque/Lille ou le réseau HAROPA.

Au-delà d'une liaison entre les grands ports maritimes, le CSNE sera porteur de développement sur les territoires, à l'exemple du Canal Albert. Ces éléments sont à mettre en perspective pour le marché extérieur mais également pour le marché intérieur, qui relève d'une dynamique économique locale : céréales, granulats, recyclage ...

La Wallonie, par la voix de Stéphane Sozii, collaborateur du Ministre-Président wallon, a exprimé sa satisfaction de voir le projet avancer. En Wallonie, il existe une culture ancienne du transport de marchandises par voies navigables. Cela se traduit à la fois par le taux de tonnage mis sur voies navigables mais également par les investissements réalisés : écluses, plateformes multimodales, subventions au tonnage... Les avancées récentes permettent de redonner une visibilité au projet : ce qui est une attente forte de la part des acteurs. M. Sozii insiste sur la notion de corridor multimodal. Si un maillon manque, il est impossible d'avoir un réseau.

La Flandre, par la voix de M. Van Hecke, chef de cabinet adjoint de la ministre flamande en charge des transports, s'associe aux propos de M. Sozii, collaborateur du Ministre-Président wallon. L'approche développée pour le CSNE dans le cadre de la mission de reconfiguration est semblable à celle développée pour les voies hydrauliques flamandes : considérer un canal comme un axe économique et non uniquement comme un moyen de transport des marchandises, résoudre la congestion des axes routiers, adopter un moyen de transport durable.

Pour M. Van Hecke, un canal est un investissement à long terme, dont l'évolution doit également être considérée sur le long terme. Pour M. Van Hecke, l'intérêt du transport fluvial est dans un réseau de voies fluviales connectées entre elles et avec les autres modes de transport.

M. Pavvros a repris la parole pour excuser Madame Sabban, Vice-Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France, qui n'a pas pu accéder à la salle de réunion en raison d'un problème d'organisation interne à l'Assemblée. M. Pavvros fait part de ses plus vifs regrets quant à cette absence forcée. Il rappelle que lors de la rencontre qu'il a eue avec M. Huchon, celui-ci a témoigné de tout son intérêt pour le projet de CSNE, qui représente une opportunité pour l'Ile-de-France et notamment pour Ports de Paris.

HAROPA, par la voix de son Président, Alexis Rouque, a expliqué que le canal représentait tout à la fois un risque à prévenir et une opportunité à saisir et qu'il incitait à accélérer la consolidation de l'Axe Seine (mise en commun de fonctions stratégiques, amélioration de l'offre de services, amélioration des infrastructures et notamment des dessertes terrestres). La décision de Tallinn permet d'augmenter les cofinancements de projets de desserte terrestres des ports. L'approche globale et progressive leur semble pertinente pour permettre cette adaptation continue des ports. Les améliorations techniques des ports sont déjà en cours a-t-il enfin souligné, elles mobilisent leur capacité d'investissement.

M. Pavvros a ensuite rapidement repris la parole pour préciser qu'à ses yeux les ports devaient d'abord et surtout s'investir en tant qu'acteurs à part entière du projet, y compris dans la société de projet, plutôt qu'en tant que financeur. Là n'est pas leur rôle premier.

La ville de Paris, par la voix d'Hélène Chartier, conseillère auprès de l'adjoint au Maire chargé de Paris Métropole, a affirmé le soutien de Paris et de sa métropole au projet, qui ont aujourd'hui besoin repenser leur stratégie d'approvisionnement. Elle a précisé que Paris a résolument fait le choix stratégique de se tourner vers l'axe Seine, et s'est notamment engagée financièrement sur le Port d'Achères. Une participation au projet de CSNE doit s'examiner au regard des engagements déjà pris.

Le port de Dunkerque, par la voix d'Yves Lalaut, membre du Directoire du port et Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement, s'est exprimé pour signifier qu'il représente un acteur qui porte ce projet. Pour lui, le Canal Seine Nord Europe est un investissement de très long terme. Dans l'immédiat, il n'y aura pas une augmentation générale des trafics, le gain à court terme se situant plutôt dans l'opportunité de conquérir des parts de marché, de disposer de nouvelles dessertes et dans le report modal. L'aspect progressif du projet est, à ses yeux, fondamental car un certain nombre d'améliorations techniques ne sont pour le moment pas prioritaires, comme par exemple le relèvement à 7 mètres des ponts. Elles doivent à chaque fois correspondre à un besoin économique probant. D'autres adaptations, moins coûteuses doivent pouvoir être mises en place rapidement comme l'ouverture en 24/24h du réseau. Une programmation doit pouvoir être mise en place.

Le port de Lille, par la voix de son Directeur, Alain Lefebvre, a clôturé les interventions des participants en présentant le projet du canal comme un challenge pour le port. Il doit accompagner

le déploiement de nouvelles infrastructures portuaires et créer les conditions d'une attractivité territoriale – notamment transfrontalière – renforcée.

Rémi Pavros a enfin repris la parole pour conclure le Comité des partenaires.

Il a rappelé que les acteurs économiques ont avant tout besoin de visibilité, comme ont pu lui indiquer de nombreux chargeurs potentiels lors des entretiens qu'il a menés. En effet, les gans groupes ont des schémas logistiques lourds qui ne peuvent être modifiés et réorganisés sans visibilité. Sans préjuger de la suite donnée par l'Etat à ce dossier, M. Pavros indiquera dans son rapport que les acteurs économiques ont besoin d'une décision visible et affichée.

Il s'est ensuite dit toujours prêt à recevoir des contributions et des propositions des différents acteurs concernés par le projet afin de compléter celles déjà reçues et de les faire figurer en annexe de son rapport.

Il a souligné que la participation des départements dans le projet représentait une évolution par rapport à leur précédent engagement en 2008 dans la mesure où ce financement porte maintenant sur le tronçon central. M. Pavros insiste sur le fait qu'il s'agit d'une programmation sur plusieurs années et que la charge sera évolutive. La création proposée d'une société de projet est également une évolution significative car elle permet de placer les collectivités dans une situation d'acteurs du projet et non plus simplement de contributeurs. Il a rappelé son souhait de proposer une participation à part égale de l'Etat et des collectivités dans le projet.

Il a ensuite expliqué qu'il proposerait d'ouvrir le plus possible les travaux de construction relatifs au projet aux entreprises de manière à ne pas concentrer les carnets de commandes et à toucher le plus d'acteurs économiques possibles. Le chantier pourra ainsi probablement être divisé en lots.

M. Pavros a remercié l'ensemble des participants. Il a enfin souligné l'aide précieuse que lui ont apportée les services de l'Etat que ce soit en préfecture ou au sein des ministères.

**ANNEXE 4 – DECLARATION DE TALLINN COSIGNEE
LE 17 OCTOBRE PAR LE COMMISSAIRE EUROPEEN
AU TRANSPORT ET LES MINISTRES FRANCAIS,
FLAMANDS, WALLONS ET NEERLANDAIS**

Declaration on the implementation of the TEN-T Core Network Corridor North Sea – Mediterranean

"The signing parties to this declaration:

HAVING REGARD TO

the forthcoming Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network which aims at the development of the TEN-T core network in accordance with the Regulation in a coordinated and a timely manner; and that such coordination includes the establishment of a corridor approach as an instrument to coordinate the various projects on a transnational basis in order to maximise network benefits;

the forthcoming Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility which allocates EUR 26 billion from the Union budget for/with the aim of accelerating investment in the field of trans-European networks and leverage funding from both the public and the private sectors for the period 2014-2020 and which identifies for this purpose nine Core network corridors including the North Sea – Mediterranean Corridor;

the recent adoption of the NAIADES II Communication by the Commission which identifies the implementation of the TEN-T network as one of the key areas of intervention required to make better use of inland navigation as a key component of Europe's multimodal transport network;

CONSIDERING

that this declaration concerns inland waterways of the North Sea-Mediterranean corridor, access routes and intermodal connections for the Seine-Scheldt connection and inland waterway projects contributing to good accessibility of seaports on the North Sea – Mediterranean Core network corridor;

that inland navigation represent the core components of the French, Belgian and Dutch sections of the North Sea - Mediterranean Core network corridor and has to play a key role in strengthening the multimodal character and the resource-efficiency of the corridor;

RECOGNISING

the significant preparatory work (studies and effective works) which has already been carried out in the framework of Priority Project 30 by France, Flanders and Wallonia, especially concerning the Seine Nord Europe canal, the Lys, upper Scheldt or Condé-Pommeroeul.

the strategic role that the Intergovernmental Committee (IGC) and, at technical level, the European Group of Economic Interest (EEIG) have played for the cooperation between the French, Flemish and the Walloon administrations for Priority Project 30;

the important role that this inland waterway connection will play providing accesses in France, Belgium and The Netherlands in a multimodal environment;

COMMIT TO

strengthen and broaden the existing coordination mechanisms for the implementation of the French, Belgian and Dutch inland waterway sections of the North Sea - Mediterranean Core network corridor, building upon the existing coordination mechanisms and in consultation with the Corridor Forum of this corridor;

take the appropriate measures to develop the inland waterway sections of the North Sea - Mediterranean Core network corridor by 2030 through the Trans-European Transport Network and for this purpose swiftly consolidate the preparatory phases of the various projects, including the restructuring of the current co-funding decisions to allow maximising the EU co-funding as of 2014;

exploit to the fullest extent the co-financing possibilities offered until 2020 by the Connecting Europe Facility for the inland waterway projects on the North Sea – Mediterranean Core network corridor, including the studies/upgrading related to the Maas, the Albert canal, the canal Gent/Terneuzen, the canal Bocholt/Herentals, the various locks on the Seine-Scheldt corridor as well as on the Upper-Scheldt, the maritime lock in Terneuzen, the canal Seine-Nord, the Seine – Scheldt interconnection, including the canal Roeselare-Lys and the canal Bossuit-Kortrijk, the inland waterway axes Dunkerque - Valenciennes, Lille – Douai and the river Seine from Le Havre to Nogent-sur-Seine, Antwerpen-Brussels-Charleroi and the waterways in Wallonia, as well as for the further development of access routes and intermodal connections for the Seine-Scheldt connection, including multimodal platforms and the inland waterway connection to the ports of Dunkerque, Gent, Antwerp and Zeebrugge and for inland waterway projects contributing to a good accessibility of seaports, including Le Havre and Amsterdam and its Sea Locks and Beatrix lock which are interconnected with this corridor through inland waterways;

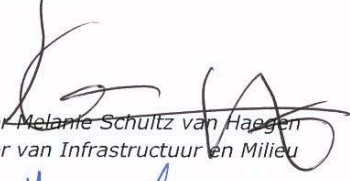
exploit in particular the possibilities offered in the Connecting Europe Facility of the co-financing rate of up to 40% for grants for the above mentioned sections.

take appropriate steps to fully integrate these projects with relevant projects related to the other modes of transport, in particular with rails, maritime, inland and sea port and road projects, in order to fully develop the multimodal aspect of the corridor;

maximise, through the integrated cross-border governance of the Seine-Scheldt connection and through the integrated multimodal development of the various related projects, the EU added value of the project which will justify the allocation of the highest possible co-financing rate."




Ministre Frédéric Cuvillier
Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, France



Minister Melanië Schultz van Haegen
Minister van Infrastructuur en Milieu



Minister Hilde Crevits
Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken, België



Ministre Carlo Di Antonio
Ministre wallon des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine



Siim Kallas
Vice-President Siim Kallas, European Commission

ANNEXE 5 – DECLARATION D'ENGAGEMENT DES REGIONS ET DEPARTEMENTS CONCERNES PAR LE TRACE

Déclaration d'engagement des collectivités territoriales pour la reconfiguration du projet du Canal Seine Nord Europe

Véritable opportunité de développement durable, le Canal Seine Nord Europe, infrastructure exemplaire en matière de report modal, répond à la fois au défi de la transition énergétique, à la relance de la croissance économique, au développement de l'emploi dans le long terme.

Frédéric CUVILLIER, Ministre Délégué, Chargé du Transport de la Mer et de la Pêche, a engagé une reconfiguration technique et financière du projet, recherchant en particulier une participation financière de l'Europe à la hauteur des enjeux d'un tel projet.

Cette mission confiée à Rémi Pavros, Député Maire de Maubeuge, permet de repositionner ce projet et de lui offrir une nouvelle opportunité.

Ainsi, Rémi Pavros, préconise la sortie du Partenariat Public Privé trop coûteux, et l'ajustement du programme à un budget soutenable, d'un montant de l'ordre de 4,5 md€..

Il démontre aussi l'intérêt économique de l'ouvrage et introduit la perspective d'une subvention de l'Union Européenne à hauteur de 40 %, ce qu'a confirmé « la déclaration de Tallinn » cosignée le 17 octobre 2013 par les ministres français, flamands, wallons, néerlandais et le commissaire européen.

Le travail ainsi engagé est de nature à rassurer l'ensemble des partenaires du projet et à conforter l'engagement des collectivités territoriales aux côtés de l'Etat.

L'abandon du Partenariat Public-Privé permet aujourd'hui d'envisager une nouvelle gouvernance du projet. Nos collectivités territoriales doivent y trouver toute leur place ; chacune à leur niveau, elles apporteront un appui décisif à l'aménagement de plateformes multimodales fluviales.

Nous proposons d'aller plus loin en participant pleinement à la création de cette infrastructure au sein d'une structure dédiée. Cette nouvelle structure permettra le développement cohérent des territoires de l'ensemble du périmètre Seine Escaut autour de son réseau fluvial.

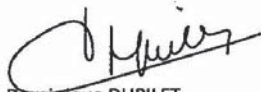
Par ailleurs, dans le cadre de l'aménagement de l'axe Seine-Escaut avec un phasage progressif, comme proposé par la mission de reconfiguration du canal, il nous paraît primordial et cohérent d'engager **prioritairement** les travaux du tronçon central de l'axe Seine-Escaut, pour s'inscrire dans la programmation européenne 2014-2020.

D'ores et déjà, de nombreuses actions ont été menées sur nos territoires dans la perspective de la réalisation de cette infrastructure. Engager les travaux du tronçon central **dès maintenant** permettra de réduire rapidement un goulet d'étranglement du réseau fluvial, de renforcer les possibilités de report modal de même que la compétitivité de nos ports.

Dès lors, dans ce cadre nouveau, nous nous engageons sur la question du financement du tronçon central afin que la participation des collectivités territoriales se situe à 1 milliard d'euros pour la phase travaux du Canal Seine Nord Europe sur un budget global estimé à 4.5 md€.

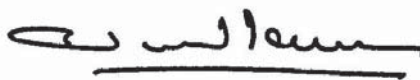
Enfin, nous souhaitons que ce projet puisse être socialement responsable. Dès la phase chantier, l'insertion d'une clause sociale ambitieuse dans les marchés publics de travaux sera un signe positif adressé à nos citoyens.

Le projet de Canal Seine Nord Europe est à « la croisée des chemins ». Sa pertinence est désormais démontrée. Il faut maintenant lui donner cet élan politique nécessaire à l'éclosion des grands projets. Nous y sommes prêts.



Dominique DUPILET

Président du
Conseil Général
du Pas-de-Calais

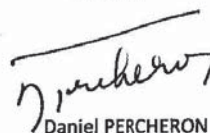


Patrick KANNER

Président du
Conseil Général
du Nord

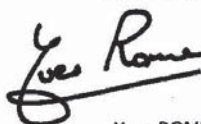
Christian MANABLE

Président du
Conseil Général
de la Somme



Daniel PERCHERON

Président du
Conseil Régional
Nord-Pas-de-Calais



Yves ROME

Président du
Conseil Général
de l'Oise

ANNEXE 6 – LETTRE D'OLLI REHN, VICE-PRESIDENT DE LA COMMISSION EUROPEENNE DU 4 JUILLET 2013

OLLI REHN
VICE-PRESIDENT OF THE EUROPEAN COMMISSION

Ref. Ares(2013)2568015 - 03/07/2013

RUE DE LA LOI, 200
B-1049 BRUSSELS
TEL. (+32-2) 295.79.57

Brussels, 3 July 2013

Dear Colleagues

During past years, expenditure cuts enacted in the context of fiscal consolidation strategies have happened to some extent at the cost of more productive expenditure categories, and particularly public investments. At the same time, the current economic situation in most of the EU would rather call for prioritising spending in investments which support sustainable growth, as stressed also under the 2013 European Semester, within a broader strategy aimed at enhancing the quality (i.e. growth-friendliness and efficiency) of public expenditure.

In this context, the Commission stated in its Communication on a "Blueprint for a deep and genuine economic and monetary union", that it would *"explore further ways within the preventive arm to accommodate investment programmes in the assessment of Stability and Convergence Programmes. Specifically, under certain conditions, non-recurrent, public investment programmes with a proven impact on sustainability of public finances could qualify for a temporary deviation from the medium-term budgetary objective or the adjustment path towards it."* Government investment in projects co-financed with the EU was given as an example of potentially eligible expenditure.

The intention was transformed into a legal requirement in the "Two-Pack" (Article 16(2) of the Regulation 473/2013) which requests the Commission to report by 31 July 2013 on the results of this exercise. This commitment has been supported by the Heads of State or Government in the conclusions of the European Council in October and December 2012 as well as in March and June 2013.

The Commission has accordingly explored various options for devising an investment clause to be applied in the preventive arm of the SGP, while fully respecting the EU fiscal surveillance framework. As a result, in view of the current economic circumstances, we intend to implement article 5(1) of the Regulation 1466/97 on the preventive arm of the Stability and Growth Pact as follows:

In the preventive arm of the SGP, the Commission will consider allowing temporary deviations from the structural deficit path towards the Medium-Term Objective (MTO) set in the country specific recommendations, or the MTO for Member States that have reached it, provided that:

- (1) the economic growth of the Member State remains negative or well below its potential;
- (2) the deviation does not lead to a breach of the 3% of GDP deficit ceiling, and the public debt rule is respected; and
- (3) the deviation is linked to the national expenditure on projects co-funded by the EU under the Structural and Cohesion policy, Trans-European Networks (TEN) and Connecting Europe Facility (CEF) with positive, direct and verifiable long-term budgetary effect.

This application of the provisions of the SGP concerning temporary deviations from the MTO or the adjustment path towards it is related to the current economic conditions of large negative output gap. Once these temporary conditions are no longer in place and the Member State is forecast to return to positive growth, thus approaching its potential, any deviation as the above must be compensated so that the time path towards the MTO is not affected.

The above elements will first be implemented when assessing the national budgets for 2014 and the budgetary outcomes for 2013. They will be reviewed on a yearly basis in time for the submission of stability and convergence programmes.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'O. R.', is written below the text 'Sincerely,'.

ANNEXE 7 – AIDES AU TRANSPORT FLUVIAL

Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
REPORT MODAL			
Aide aux embranchements fluviaux	- assuré par VNF		
- 1 à 2 M€/an	Bénéficiaires : les chargeurs et les transporteurs (installations de manutention embarquée par ex.)		
Projet de plan d'aide au report modal (PARM) 2013-2017	- 14 M€ sur 5 ans (10M€ par VNF ; 4M€ par Etat)	Subvention aux études et à l'expérimentation, via l'aide à la réalisation d'études logistiques et l'aide à l'expérimentation du transport fluvial.	Bénéficiaires : chargeur, logisticien, organisateur de transport, manutentionnaire, gestionnaire de PFM.

Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
MODERNISATION DE LA FLOTTE			
Projet de plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) 2013-2017	Moderniser la flotte, en aidant les entreprises à moderniser la cale existante	- assuré par l'Etat, VNF et certaines régions - 22,5 M€	<p>Cette aide est apportée sous la forme de subventions directes. Reconstitution de toutes les mesures prévues dans le PAMI, sauf la formation continue. Nouvelles mesures complètent le dispositif :</p> <ul style="list-style-type: none"> * l'innovation * le renouvellement de la flotte (rajeunissement de la flotte) * l'achat d'un bateau plus grand * le logement des apprentis
Automatic Identification System (AIS) 2011-2013	Equiper en transpondeur AIS l'ensemble des bateaux de transport de marchandises et de passagers opérant en France	- assuré par VNF et CE (20% pour la CE) - 3 M€ sur 3 ans	<p>Cette aide est apportée sous la forme d'une subvention à 100% des frais d'acquisition du matériel (plafond de 2100€/bateau)</p>
Certificats d'économie d'énergie	Valoriser financièrement les économies d'énergie		<p>Sont éligibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> * l'acquisition d'un automateur ou d'une barge * l'acquisition d'une UTI fluvio-route * des actions qui favorisent des économies de carburants.
AMI Navires du futur	Expérimenter et promouvoir des technologies moins consommatrices d'énergie et moins émettrices de GES	- assuré par l'ADEME	<p>La dotation du dispositif est constituée de subventions (max. 1/3), d'avances remboursables et d'intervention en capital (mini 2/3).</p> <p>Pour le fluvial, seuls les projets > 2M€ sont éligibles.</p> <p><u>Bénéficiaires</u> : filières maritimes et fluviales (démonstrateurs technologiques et démonstrateurs de navires et d'équipements)</p> <p><u>Bilan</u> : suite à l'AMI « Navires du futur », un seul projet a été retenu.</p>

Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
CREATION ET DEVELOPEMENT DES ENTREPRISES			
Création d'entreprise (Fluvial Initiative)	Créer des entreprises artisanales de transport fluvial, en facilitant et sécurisant les investissements correspondants (achat du bateau)	- assuré par la Caisse des Dépôts et consignations, VNF et d'autres partenaires - 4,5 M€	Bilan : seuls 2,3 M€ ont été utilisés. Toutefois, 63 « nouvelles » entreprises ont pu en bénéficier.
Projet de Fonds commun de placement à risques (FCPR) pour développer les entreprises moyennes	Développer les entreprises de taille moyenne de la filière fluviale en leur permettant de financer leurs projets d'investissement	- assuré par la Caisse des Dépôts et consignations, et VNF	Bénéficiaires : transporteurs fluviaux de marchandises, chantiers fluviaux, services associés, tourisme.
Projet « Fluvial Invest »	Permettre le renouvellement de la flotte à « petits et moyens gabarits » par levé de fonds.	- assuré par la société agréée « Fluvial Invest »	Le coût du dispositif pour l'Etat est à mettre en parallèle avec l'augmentation potentielle des recettes fiscales, conséquence d'une augmentation de l'activité du transport fluvial

Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
AUTRES AIDES			
Fiscalité	- assuré par l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> * Suppression de la TIPP appliquée sur les carburants des transporteurs fluviaux, * Suppression de l'imposition sur les plus-values de cession d'une unité fluviale en cas de rachat d'une unité plus récente et ayant une capacité d'emport supérieure 	Le coût du dispositif pour l'Etat est à mettre en parallèle avec l'augmentation potentielle des recettes fiscales, conséquence d'une augmentation de l'activité du transport fluvial
Aides de la CNBA (aides « solidaires »)	Aide aux artisans bateliers à faire face à des difficultés financières passagères conséquence d'un accident de la vie ou de destruction partielle ou totale de l'outil de travail. - assuré par l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> - assuré exclusivement par la « taxe CNBA » qui est acquittée par tous les artisans bateliers (il ne s'agit donc pas d'une aide de l'Etat). - de l'ordre de 1,3 M€ 	<ul style="list-style-type: none"> * aide alimentaire pour décès * aide alimentaire pour destruction partielle du bateau * aide alimentaire pour destruction totale du bateau * aide alimentaire pour maladie * aide pour arrêt de navigation du fait d'une cause externe
Aides des régions	- assuré par les Régions	<ul style="list-style-type: none"> * aide financière pour les apprentis artisans bateliers (formation) * participation aux dispositifs PARM et PAMI * mise en place du Contrat de Projets 	

Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
AUTRES AIDES			
Fiscalité	- assuré par l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> * Suppression de la TIPP appliquée sur les carburants des transporteurs fluviaux, * Suppression de l'imposition sur les plus-values de cession d'une unité fluviale en cas de rachat d'une unité plus récente et ayant une capacité d'emport supérieure 	Le coût du dispositif pour l'Etat est à mettre en parallèle avec l'augmentation potentielle des recettes fiscales, conséquence d'une augmentation de l'activité du transport fluvial
Aides de la CNBA (aides « solidaires »)	<ul style="list-style-type: none"> - assuré exclusivement par la « taxe CNBA » qui est acquittée par tous les artisans bateliers (il ne s'agit donc pas d'une aide de l'Etat). - de l'ordre de 1,3 M€ 	<ul style="list-style-type: none"> * aide alimentaire pour décès * aide alimentaire pour destruction partielle du bateau * aide alimentaire pour destruction totale du bateau * aide alimentaire pour maladie * aide pour arrêt de navigation du fait d'une cause externe 	
Aides des régions	- assuré par les Régions	<ul style="list-style-type: none"> * aide financière pour les apprentis artisans bateliers (formation) * participation aux dispositifs PARM et PAMI * mise en place du Contrat de Projets 	
		<p>Interrégional Plan Rhône (CPIER) 2007-2013</p> <ul style="list-style-type: none"> * aide à l'accroissement de la cale et aux lignes nouvelles (participation des régions pour 6 M€) * aide aux embranchements fluviaux (subvention de 30% avec un cofinancement à 50/50 entre VNF et la région concernée) 	
Aides de Ports de Paris	- assuré par Ports de Paris	<ul style="list-style-type: none"> * remises offertes sur location de terrains en fonction du trafic fluvial réalisé * aide au développement de trafic fluvial de conteneurs * aide à l'émergence de nouvelles filières * offre de conseils logistiques * accueil d'activités liées à la revalorisation de produits. 	Seules les remises offertes sur location de terrains en fonction du trafic fluvial réalisé peuvent être qualifiées d'aide.

Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
AIDES EN ALLEMAGNE			
Réduction des émissions 2007-2012	Réduire les émissions causées par le transport fluvial - 10 M€ sur 6 ans	Subvention directe : * soit à l'acquisition de moteurs diesels à basses émissions, * soit au remplacement du moteur, * soit à l'installation de filtres à particules diesel et systèmes de réduction de l'azote.	
Recherche et développement 2011-2015	Aider la « recherche et développement » dans les domaines de la navigation et du génie maritime - 31,5 M€/an	Subvention directe : * amélioration des navires, * augmentation de l'efficacité des chantiers navals, * transfert modal vers le transport maritime à courte distance et la navigation fluviale.	
Transport combiné	Développer le transport combiné en Allemagne - 86 M€ en 2012	Subvention directe aux entreprises privées pour la construction, l'extension, et la modernisation des terminaux de transport combiné.	
Formation	Réduire le taux de chômage en Allemagne - 2,4 M€/an	Subvention directe permettant aux jeunes mousses d'être formés pour devenir chefs de bord/bateliers à bord de navires fluviaux. Limitée à 2000€ par an et par personne.	

Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
AIDES AUX PAYS-BAS			
Transpondeurs AIS	Moderniser la flotte et améliorer la sécurité des exploitants de bateaux fluviaux	- 14,7 M€ sur 3 ans (fin 2009 à fin 2012)	Subvention directe pour l'achat et l'installation d'un transpondeur AIS (plafonné à 2100€)
Aide à l'innovation 2008-2012	Encourager l'innovation dans le secteur de la navigation intérieure	- 2 M€/an	Sont éligibles les projets de recherche industrielle et de développement expérimental qui pourront contribuer à des innovations dans la navigation fluviales.
Dispositif fiscal « énergie »	Stimuler les investissements en « avoirs » en matière d'économie d'énergie et de sources d'énergie renouvelable.	- 151 M€ en 2012	Les entrepreneurs ont le droit d'effectuer un dégrèvement fiscal à hauteur de 44% des investissements en réduction d'énergie.
Dispositif fiscal « environnement »	Stimuler la diffusion et la pénétration du marché des nouvelles technologies respectueuses de l'environnement	En 2009 : - 79 M€ pour la dépréciation aléatoire - 89 M€ pour le dégrèvement fiscal	

Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
AIDES EN BELGIQUE			
Transport combiné fluvial 2010-2012	- région Bruxelles-Capitale - 300 000 €/an	Réaliser un transfert modal du transport des conteneurs de la route vers la navigation intérieure à partir d'un terminal situé dans la région Bruxelles-capital	Subvention directe de 17,5 € par conteneur transbordé
Transpondeurs AIS	- région flamande - 1,575 M€	Moderniser la flotte et améliorer la sécurité des exploitants de bateaux fluviaux	Subvention directe pour l'achat et l'installation d'un transpondeur AIS (plafonné à 2100€)
Partenariats public privé 2011-2016	- région flamande - 10 M€/an	Fournir des aides pour la construction d'installations de chargement et de déchargement	Les autorités publiques supporteront une partie des coûts liés aux infrastructures.
Transport fluvial de palettes 2011-2013	- région flamande - 1,5 M€ sur 3 ans	Mettre en place un transfert modal du trafic de marchandises palettisées de la route aux voies navigables intérieures	

Transport fluvial des déchets	Compenser les coûts supplémentaires qu'entraîne le transport des déchets ménagers par les voies navigables intérieures plutôt que par la route.	- région flamande - 7,432 M€	Les subventions portent sur l'acquisition d'installations de manutention (grues) mises à disposition des communes et des associations intercommunales.	
Plan wallon d'aides au transport par voies navigables 2008-2013	Moderniser la flotte wallonne, réaliser des installations de transbordement, mettre en place des services réguliers de transport de conteneurs par voies navigables en Wallonie	- région wallonne - 21 M€ sur 6 ans	* Prime aux services réguliers de transport de conteneurs par voie navigable * Prime aux services de conseil * Prime à l'investissement pour le développement du transport de marchandises par voie navigable ou par chemin de fer * Prime à l'investissement pour l'adaptation technique de la flotte wallonne * Prime à l'acquisition d'un premier bateau	
Aide NARCON (transport combiné)	Développer le transport combiné ferroviaire sur le réseau intérieur belge	- aide fédérale - 65€ / conteneur en aller simple		Certaines lignes belges sont en concurrence directe avec le réseau fluvial du Nord. Or les opérateurs de barges français pratiquent un prix de 90€ / conteneur pour Dunkerque/Lille et ne touchent que 30€ de subvention en aller simple. De plus, l'ouverture de cette aide au transport combiné international (avec un point nodal belge) risque de grever la compétitivité de l'activité conteneurisée de l'ensemble des ports français. Le montant alloué par l'aide NARCON introduit donc une distorsion de la concurrence et un risque pour le développement des ports français.

ANNEXE 8 – Lettre de Michel Rocard, Ancien Premier Ministre

Michel Rocard
Ancien Premier Ministre

Monsieur Frédéric CUVILLIER
Ministre Délégué aux Transports

Paris, le 4 décembre 2013

Monsieur le Ministre,

C'est au jour dit, soit le mercredi 11 décembre 2013, que Monsieur le Député Rémi Pauvros, vous remettra le rapport que vous lui avez demandé par lettre du 17 avril 2013 sur la reconfiguration du Canal Seine Nord Europe.

Connaissant ma très ancienne implication dans ce projet, Monsieur Rémi Pauvros m'a fait l'honneur et l'amitié de me demander d'accompagner la remise de ce rapport d'une lettre à votre intention pour en souligner quelques aspects. Je ne saurai vous cacher que j'ai un vif plaisir à m'acquitter de cette tâche. Car il ne s'agit pas que d'un canal, loin de là.

S'agissant du canal, pour commencer, le travail accompli par les multiples équipes qui y ont participé, et conclu par Monsieur Pauvros est remarquable.

L'amélioration des connexions et relations avec le Bassin de l'Escaut a permis de confirmer le caractère de liaison transfrontalière de ce canal, ce qui, comme le dit la déclaration de Tallinn du 17 octobre 2013, entraîne l'éligibilité de l'ouvrage aux financements européens pour 40% de son coût complet. L'abandon de quelques compléments non indispensables du projet, et la révision des plans de financement résultant de l'éligibilité européenne rendent l'opération possible.

Il ne dépend plus, Monsieur le Ministre, que de votre décision, que les dernières finitions techniques, administratives et de procédures financières soient entreprises permettant ainsi le bouclage du projet et peut-être même l'ouverture du chantier en 2014.

Votre décision concernera un canal, ses ouvrages d'accès et de manutention et l'enveloppe financière y afférent, limitativement. Mais les enjeux qu'elle comporte sont infiniment plus vastes.

Un premier aspect n'est guère chiffrable dans l'établissement du bilan financier du projet. Mais il est économiquement essentiel et d'effet rapide. Il s'agit de la desserte de nos ports maritimes à partir de leur territoire intérieur et du réseau fluvial de l'arrière pays.

Pour Anvers et Rotterdam le trafic maritime est apporté ou diffusé par voie fluviale pour entre 20 et 25% de son volume. Pour Dunkerque, Rouen ou même le Havre, ce chiffre est inférieur à 10%. Or cet élément de compétition est décisif. Seine Nord sera là un renforcement puissant.

Le deuxième aspect est la contribution au développement économique des zones desservies. Le rapport insiste beaucoup sur cet aspect. Je n'y reviens ici que parce que c'est un point souvent sous estimé sinon parfois oublié. Or les élus concernés sont unanimes à le souligner.

Le troisième aspect est beaucoup plus général et son importance est plus diffuse. Mais elle pourrait être plus grande encore. Il s'agit de savoir si la France après avoir été pendant longtemps une immense constructrice de canaux, (Colbert, Napoléon, Freycinet) puis les avoir oubliés pendant un siècle, se décide ou non à relancer la voie d'eau comme une activité utile et reconnue. Dans les pays de notre voisinage, Pays Bas, Belgique, Luxembourg, Allemagne et Suisse, le souci de diminuer les coûts et de diminuer aussi les émissions de gaz à effet de serre se traduit par une augmentation petite mais régulière de la part de la voie d'eau dans les transports de marchandises, face à la route comme au rail. En France l'état de notre réseau était tel qu'elle a continuellement baissé depuis la deuxième guerre mondiale pour atteindre 3,4% vers 1990 contre 14% en Belgique. La seule reprise de l'entretien des canaux par "Voies Navigables de France" créée en 1992, jointe à une modernisation des procédures d'affrètement a permis une petite reprise (nous sommes remontés à 4,3%) déjà visible mais encore insignifiante. C'est toute une profession, et dans la France entière, qui attend et souhaite une reprise beaucoup plus forte. Or le canal Seine Nord se trouve être à la fois le principal instrument mais aussi le symbole le plus évident de l'intention des pouvoirs publics pour l'avenir. Une petite renaissance de la voie d'eau est déjà perceptible. Le renoncement à Seine Nord la tuerait, bien au-delà de la région concernée.

Enfin le dernier aspect est plus important encore s'il se peut. Il s'agit du rapport de la France et des français à l'écologie. Pour beaucoup et jusqu'à aujourd'hui, parler d'écologie c'est évoquer des limites, des freinages, des réglementations, des interdictions et des coûts, voire des impôts. Ce mot n'est associé à rien de positif. Or Seine Nord c'est 10 000 emplois par an pendant les 5 à 6 ans de sa construction, c'est 3000 emplois permanents pour la gestion, c'est entre dix et vingt mille camions de moins sur nos routes entre Paris et le Nord, c'est une économie considérable sur les coûts de transports de nos matériaux. C'est une forte contribution à la sécurité routière et plus encore à la diminution de nos émissions de gaz à effet de serre. C'est donc l'écologie démontrant qu'elle encourage pour demain une meilleure qualité de vie.

Votre décision Monsieur le Ministre dépend bien sûr d'une charge budgétaire, mais elle engage beaucoup plus que cela.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

+

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "M. Rouand", is written above a horizontal line that extends to the left and then turns down to the right, forming a partial L-shape.

ANNEXE 9 – Contributions écrites faisant suite aux rencontres de terrain ou entretiens



MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

*Le Ministre délégué
chargé des Affaires européennes*

Paris, le **20 NOV. 2013**

CABAEU/CG/N° **D-01505-13**

Monsieur le Député,

Je vous remercie de votre invitation à la réunion du Comité des Partenaires, qui avait lieu le 30 octobre dernier, dans le cadre de votre mission de reconfiguration du projet de Canal Nord Seine Europe, ainsi que pour la note de cadrage que vous m'avez adressée.

J'ai été ravi de pouvoir échanger avec vous, la veille de cet important évènement, au sujet des premiers résultats de votre mission et des financements envisageables pour ce projet.

Comme vous le savez, le canal, en tant que maillon d'un projet transfrontalier au sein de l'Union européenne, est éligible à des financements européens à hauteur de 40 %. A ce titre, il devrait pouvoir bénéficier du volet « transports » du Mécanisme d'interconnexion pour l'Europe, pour lequel l'accord sur le cadre financier pluriannuel 2014-2020 a permis de réserver une enveloppe de 15Mds€ (prix courants).

Dans le respect des arbitrages que devra rendre le Premier Ministre, je serai très attentif au positionnement du projet de Canal Seine Nord Europe dans le circuit des financements européens.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'expression de ma considération distinguée.

Thierry REPENTIN

Monsieur Rémi PAUVROS
Député du Nord
126, rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

ADRESSE POSTALE: 37 Quai d'Orsay 75700 Paris 07 SP - STANDARD: 01 43 17 53 53
ADRESSE INTERNET: www.diplomatie.gouv.fr

CATHERINE GENISSON

SENATRICE DU PAS-DE-CALAIS

VICE-PRESIDENTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES DU SENAT

Arras, le 14 octobre 2013

Monsieur Remi PAUVROS
Député-Maire de Maubeuge

Monsieur le Député-Maire,

Avant tout, je tiens à vous féliciter chaleureusement pour votre nomination à la tête de la mission de reconfiguration du projet du canal Seine-Nord Europe.

Sur le plan macro-économique, cet équipement structurant est un enjeu fondamental pour l'aménagement et le développement de notre Région, pour la France, ainsi que pour l'ensemble du nord de l'Europe. Concernant plus précisément l'échelle nationale, il me semble important de trouver les complémentarités nécessaires entre le canal et les différents enjeux socio-économiques des différents territoires au nord de la Seine, y compris la façade maritime nord-ouest.

De plus, en terme de développement durable, il apparaît fondamental de développer des alternatives au routiers et au fret, considérant que l'ensemble de ces dispositions peut et doit être complémentaire.

Elue du Pas-de-Calais, territoire particulièrement concerné par cette implantation, j'apporte mon soutien inconditionnel à la réalité de cette infrastructure, arguant qu'au delà des activités et des services qu'elle pourra rendre une fois achevée, c'est « *un remarquable chantier de la hauteur et du niveau du tunnel sous la manche* », dit le Président du Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais.

Il est important qu'après la plate forme multimodale de Dourges, nous puissions développer celle de Marquion, sans oublier l'avenir du territoire de l'ancienne base aérienne de Cambrai (BA 103), ni l'activité portuaire de Corbehem.

Je rappelle aussi qu'au delà des divisions partisanes, il existe un soutien déterminé et unanime de l'ensemble des élus locaux pour soutenir et accompagner ce projet, autant dans les responsabilités communales et intercommunales, qu'au sein des deux conseils généraux et du conseil régional.

Concernant la possibilité d'un reformatage de l'envergure du projet, il doit se faire en préservant la possibilité d'aménagements ultérieurs, ainsi qu'au sein d'une conception concurrentielle de nos voisins européens, en particulier concernant l'accessibilité de péniches à très haut tonnage.

Enfin, sur le plan financier, la Région Nord-Pas-de-Calais s'est déjà fortement investie et elle est prête, dans une logique de solidarité partagée, à accentuer encore son accompagnement du projet, tout en exigeant l'obligation pour les autres collectivités territoriales de s'investir, sans oublier le partenaire incontournable qu'est l'Union Européenne.

Je tiens aussi à préciser que je souscris au montage financier public-privé du canal, dans le souci du « dynamisme régulé » dont profitent les projets avec ces accords de financement.

Pour conclure, je sais pouvoir compter sur l'engagement fort du Président de la République, du Gouvernement, et en particulier du Ministre des transports de la Mer et de la Pêche, pour soutenir et accompagner la concrétisation de ce beau et grand projet.

Certaine de l'intérêt que vous porterez à ce dossier, je vous prie d'agréer, Monsieur le Député-Maire, l'expression de ma considération distinguée.



Catherine GENISSON

Permanence Parlementaire : 70 rue des Trois Visages - 62000 ARRAS

Tél : 03.21.73.51.66 - Fax : 03.21.22.19.26

Courriel : c.genisson@senat.fr

Site internet : www.catherine-genisson.fr



Wallonie
Le Ministre-Président

Monsieur Frédéric CUVILLIER
Ministre chargé des Transports, de la Mer et de
la Pêche
Hôtel de Roquelaure
Boulevard Saint-Germain, 246
F-75007 PARIS
FRANCE

Namur, le 04 NOV. 2013

Nos références : 13/RD/EVS/LK/JG/mf-
Votre correspondant : Jean Godin, Conseiller (jean.godin@gov.wallonie.be)

Objet : Canal Seine Nord Europe

Monsieur le Ministre,

Le Canal Seine Nord Europe est un projet stratégique pour la croissance et l'emploi en France et en Belgique. Sa construction est très attendue tant les enjeux en termes de développement économique sont considérables. En permettant de connecter, à grand gabarit, le bassin de la Seine au réseau fluvial Nord européen et, au-delà, d'accéder au Rhin et au Danube, le Canal Seine Nord Europe sera un maillon structurant majeur du réseau fluvial européen.

La Wallonie a toujours soutenu ce projet au niveau européen conjointement avec la France et la Flandre. Différentes instances de concertation officielles ont d'ailleurs été mises en place afin de conduire ce projet de manière coordonnée.

Dans les prochaines semaines, le Gouvernement français sera amené à prendre orientation sur ce dossier.

Sachez que la Wallonie reste à vos côtés pour défendre ce projet au niveau européen, notamment dans le cadre de l'octroi de subsides. Ce fut d'ailleurs récemment le cas à la conférence des Réseaux Transeuropéens des Transports de Tallinn.

En espérant que ce projet stratégique, si important pour les Régions concernées, puisse se concrétiser, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'assurance de ma haute considération.

Rudy DEMOTTE

Le Gouvernement wallon

Rue Mazy 25-27 B-5100 Namur
Tél. +32 (0) 81 331 211 Fax. +32 (0) 81 331 366
rudymdemotte@gov.wallonie.be

À l'attention de monsieur R. Pauvros
Député du Nord
Assemblée Nationale
126, rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP
France

Votre référence	Notre référence	Personne de contact	Annexes
		Leo Clinckers	
Téléphone	Fax	E-mail	Date
+32 3 860 62 74	+32 3 860 62 78	leo.clinckers@wenz.be	
Concerne	Seine-Escaut Vision Flamande		

Cher Monsieur Pauvros,

Suite à l'entretien en date du 02.12.2013 à Bruxelles avec madame Hilde Crevits, Ministre Flamande de la Mobilité et des Travaux Publics, je vous fais parvenir, comme convenu, la vision flamande expliquée par la Ministre.

Depuis le début, la Flandre et la France travaillent ensemble avec la Wallonie à l'élargissement d'une liaison fluviale intérieure de classe Vb entre le bassin de la Seine et le bassin de l'Escaut. Les avantages à différents niveaux de cette liaison sont évidents. La Flandre a donc bien évidemment tout mis en œuvre pour commencer les travaux en Communauté Flamande dans un esprit de partenariat ouvert. Dans le cadre de ce projet, la nouvelle écluse d'Evergem a déjà été construite et différents travaux d'élargissement sont également en cours. Les travaux pour la construction d'un nouveau barrage éclusé à Harelbeke vont bientôt débiter sur le terrain. La traversée de Kortrijk a été élargie et à Wervik des travaux similaires ont débuté récemment. Pour la Flandre, il est donc primordial que la France commence effectivement les travaux du projet Seine-Nord-Europe qui est maintenant déjà promis depuis un certain temps. Il est cependant également important que ce projet ne soit pas considéré de façon isolée, mais au contraire qu'il le soit comme un projet global, non seulement dans son environnement, mais aussi dans ses correspondances entre le Nord et le Sud. La création de liaisons fluviales intérieures implique la réalisation d'une homogénéité sur la liaison toute entière. Dans cette optique, nous en référons à la dimension européenne du projet, qui consiste à réaliser une voie navigable de classe Vb avec une hauteur libre de 7 m. À ce sujet, la Flandre voudrait avoir de la clarté concernant la vision d'avenir de la liaison via la Deûle et la Lys mitoyenne.

Nous vous demandons une attention particulière pour la Lys mitoyenne. L'élargissement de cette voie navigable commune à la France, la Wallonie et la Flandre est déjà en cours depuis un certain temps. Actuellement, il s'agit évidemment de coordonner cet élargissement aux nouvelles perspectives et de conclure un nouvel accord à ce sujet. La Flandre insiste sur un traitement rapide de ce sujet. En annexe, vous trouverez plus de précisions.

La déclaration collective de Tallinn et les décisions européennes en matière de RTE-T et de MIE ont ouvert des possibilités pour le Corridor Mer du Nord – Mer Méditerranée, dans lequel le projet Seine-Escaut occupe une place préminente, en vue de l'obtention d'importantes subventions européennes. La Flandre compte sur ces subventions et aurait du mal à accepter que ce subventionnement soit mis en danger à cause d'un manque de coopération ou par manque d'unanimité. La priorité octroyée au projet par la Communauté européenne doit également être celle qui anime les partenaires du projet.

La création d'une liaison transfrontalière telle que celle de la Seine-Escaut ne peut se faire que dans un esprit de bonne coopération. La coopération, qui existe déjà, peut encore être renforcée en l'élargissant à d'autres domaines connexes. Je pense pour cela aux échanges d'expérience dans le domaine de l'élargissement des voies navigables en tant qu'instrument économique pour la région traversée (cf. le Canal Albert), la mise en place de nouvelles technologies et innovations dans le domaine des navires et des flux de circulation, et sur le plan de l'attractivité pour des nouvelles catégories de marchandises (cf. le transport de palettes) vers la navigation intérieure et bien d'autres encore.

Enfin, nous avons bien pris note de votre proposition de retirer SNE de la structure VNF et de rassembler ce projet sous une structure séparée dans laquelle les régions ont une participation afin de rendre le lien avec l'environnement plus direct. La Flandre est tout à fait disposée à envisager une collaboration étroite avec de telles nouvelles structures de gestion, d'autant plus que celle-ci présente de fortes similarités avec la société de gestion des voies navigables de Flandre.

C'est avec plaisir que la Flandre prendra connaissance de votre rapport dès que celui-ci sera disponible.

Veuillez agréer mes sentiments les plus distingués,

ir. Leo Clinckers
Représentant du Gouvernement flamand à la CIG

Contribution de JP HUCHON, Président de la Région Ile-de-France à Rémi PAUVROS, député du Nord

Mission de reconfiguration du canal Seine Nord Europe

Juillet 2013

Le transport de marchandises et de matériaux est indispensable au fonctionnement de l'Ile-de-France. Le développement du commerce international et la libéralisation des échanges se sont traduits par une augmentation continue de la demande de transport de marchandises.

En France comme en Europe, depuis les années 1960, la croissance des échanges a été plus rapide que la production. L'Ile-de-France génère environ 260 Millions de tonnes de marchandises (chiffres 2008).

En 2009, 89 % des marchandises sont transportés par le mode routier contre 6,5 % déplacés par voie fluviale et 4,5 % par la voie ferrée. Cette prédominance du mode routier génère de forts conflits d'usage sur le territoire francilien avec les déplacements de personnes, déjà fortement contraints par des infrastructures saturées, qui se traduisent par une congestion routière généralisée, une saturation de sillons ferroviaires, etc. mais également par des nuisances environnementales importantes (émissions de polluants, bruit, etc.). Le développement du fret fluvial est donc une opportunité majeure.

Dans ce contexte, l'optimisation du fonctionnement logistique francilien est nécessaire à partir des principales composantes de la chaîne de transport :

- les grandes portes d'entrée-sortie maritimes et des centres européens de distribution du grand Nord-Ouest européen au sein duquel se positionne l'Ile-de-France ; leur rôle dans la structuration des grands corridors de fret est devenu essentiel ;
- les grandes plateformes logistiques régionales dont la multimodalité doit désormais constituer une condition sine qua non à leur implantation ; c'est sur elles que repose l'armature logistique régionale.

Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du Bassin parisien

La mise en œuvre de la stratégie régionale du transport de fret et de la logistique intégrant les modes fluviaux, maritimes, ferroviaires et routiers, doit se réaliser à l'échelle du Bassin parisien, territoire pertinent pour appréhender toutes les circulations de flux.

La constitution d'un véritable système de transport multimodal performant à l'échelle du Bassin parisien, composé de roades de contournement de l'Ile-de-France et de radiales devra s'appuyer sur la création d'un nombre restreint de grandes plateformes multimodales d'échelle européenne. D'une surface de plusieurs centaines d'hectares et grâce à leurs trimodalités, elles seront attractives pour les grands opérateurs logistiques européens.

L'Ile-de-France est confrontée à des problèmes de congestion routière et de nuisances environnementales qui nécessitent de rechercher une alternative au mode routier à chaque fois que la pertinence de l'usage d'un mode de grande capacité est avérée, même si le mode routier demeurera toujours incontournable et sa pertinence réelle pour une grande partie des trafics – la distance moyenne de transport, tous modes et tous produits confondus, n'est en effet que de 135 kilomètres. De fait, les questions de desserte routière des polarités multimodales, mais aussi des itinéraires de contournement, sont cruciales pour le fret.

Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire

Le trafic fluvial progresse depuis une dizaine d'années et s'est élevé à 14,5 MT en 2010. Ainsi, 50 % des trafics sont constitués de flux internes à la région. Par ailleurs, les trois quarts des tonnages sont des matériaux de construction. Lié au transport maritime et en particulier au développement des terminaux de Port 2000 au Havre, le trafic fluvial de conteneurs progresse très fortement : 22 000 EVP (conteneurs équivalents 20 pieds) en 2000, 127 000 EVP en 2010.

La voie d'eau est un mode permettant le fret massifié qui répond à la demande croissante de transport de fret tout en luttant contre la congestion routière et les émissions de CO₂. L'axe Benelux-France-Espagne est le grand corridor fret historique sur lequel se situe l'Ile-de-France. La réalisation du canal Seine- Nord Europe, qui permettra l'émergence d'une offre fluviale sur ce corridor desservi actuellement essentiellement par route, constitue un grand enjeu pour les territoires traversés et pour l'Ile-de-France. Alors que le bassin Seine-Oise est déjà le premier bassin fluvial français au regard du trafic de conteneurs, l'Ile-de-France bénéficiera aussi demain du canal à grand gabarit Seine – Nord Europe qui la connectera aux ports de la mer du Nord.

Le développement du port du Havre sur le trafic conteneurisé est également à l'origine de la constitution progressive d'un nouveau grand corridor de fret ouest-est. Une offre portuaire globale entre les ports du Havre, de Rouen et de Paris, contribuera au développement du trafic fluvial et au renforcement de la performance logistique du corridor ouest-est.

Pour répondre à la croissance attendue du trafic de conteneurs et assurer un véritable système de transport multimodal performant, l'Île-de-France devra poursuivre l'effort de développement des plateformes existantes (quatre terminaux à conteneurs actuels : Gennevilliers, Bonneuil, Limay et Évry ouvert en 2010) et créer un nombre restreint de nouvelles plateformes multimodales (eau-fer-route) d'envergure européenne. Les trois terminaux, d'ores et déjà en projet (Bruyères-sur-Oise, Montereau-Fault-Yonne et le port Seine-Métropole à Achères), constitueront également des opportunités majeures pour le développement des territoires.

Il doit être un vecteur de développement de l'ensemble de l'Axe Seine : sa complémentarité avec le développement des liaisons Paris-le Havre devra être recherché. Le débouché du canal dans la boucle d'Achères permettra de renforcer la vocation portuaire de ce territoire et l'implantation d'un nouveau Port Seine Métropole.

Le Canal Seine Nord Europe s'inscrit dans cette ambition. La Région l'a intégré dans son schéma directeur d'aménagement Ile-de-France 2030 voté le 25 octobre 2012, qui fait actuellement l'objet d'une vaste concertation. Deux impératifs doivent être levés : l'intégration du projet dans son environnement et, évidemment, le montage opérationnel du projet, sa faisabilité financière et son réalisme dans une période budgétaire si complexe.

La Région a pris acte de l'intention de l'Etat de remettre à plat le financement de ce projet. Elle attend les propositions de l'Etat, annoncées pour le 1^{er} semestre 2014, visant à rendre ce projet réalisable au regard notamment de ces deux impératifs.

LA PRÉSIDENTE

Réf. MA/OM/NG

Monsieur Rémi PAUVROS
Député du Nord
Assemblée Nationale
126 rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Lille, le **18 OCT. 2013**

Monsieur le Député, *Cher Rémi.*

Vous allez prochainement remettre à Monsieur Frédéric CUVILLIER, Ministre délégué chargé des Transports de la Mer et de la Pêche, le rapport de la mission de reconfiguration du projet de Canal Seine Nord Europe, qu'il vous a confiée en mars 2013.

Vous avez ainsi été chargé de redéfinir les conditions juridiques et financières nécessaires à la réalisation du projet, notamment dans la perspective de mobiliser davantage les financements européens. Ce travail était indispensable compte-tenu de la sous-évaluation manifeste du contrat de partenariat public-privé en 2009.

En septembre 2012, en tant que présidente de Lille Métropole et de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, j'avais saisi la Commission Européenne avec mes collègues flamands et wallons, pour que l'Union s'engage davantage en faveur du projet, compte tenu de sa dimension structurante à l'échelle européenne.

La déclaration commune que viennent de signer les ministres français, néerlandais et belge, en charge des transports et le commissaire européen Siim KALLAS est décisive. Elle confirme la volonté d'une prise en charge importante dans le cadre du budget européen pour 2014-2020.

A ce moment de votre mission, cette déclaration est déterminante pour permettre au gouvernement français de porter véritablement ce projet.

Dans cette perspective, je tenais à vous confirmer l'importance pour Lille Métropole et plus globalement pour notre région transfrontalière du Canal Seine Nord Europe.

Je sais pouvoir compter sur votre engagement au service du développement économique et de l'emploi dans notre territoire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien à vous,



Martine AUBRY

PhT/NG - 463.2013

YH

Objet : Canal Seine-Nord Europe

Monsieur Rémi PAUVROS
Député du Nord
ASSEMBLEE NATIONALE
126 rue de l'Université
75355 PARIS 07SP

Compiègne, le *21.XI.2013*

Monsieur le Député, *Cher collègue,*


J'ai l'honneur de vous adresser, pour votre information, sous ce pli une motion adoptée par le conseil d'agglomération de l'ARC au sujet de la réalisation du canal Seine-Nord Europe.

J'ai également fait parvenir cette motion à Monsieur le Premier Ministre ainsi qu'au Ministre des Transports, au moment où le gouvernement prend connaissance des résultats des travaux de la mission que vous avez présidée, en vue de la reconfiguration du projet dont-il s'agit.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'expression de mes sentiments distingués.

Bien cordialement,

Le Président



Philippe MARINI
Sénateur-Maire de Compiègne

PJ :1

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION

S E A N C E D U 14 novembre 2013

Le quatorze novembre deux mille treize à 20h45, s'est réuni à l'Hôtel de Ville de Compiègne, salle du Conseil Municipal, sous la présidence de Monsieur Philippe MARINI, le Conseil d'Agglomération formé par l'ensemble des délégués titulaires des communes constituant l'Agglomération de la Région de Compiègne.

Etaient présents :

Philippe MARINI, Eric BERTRAND, Agnès GASTIGER, Jean-Noël GUESNIER, Michel LAMORT, Laurent PORTEBOIS, Roland VENDERBURE, Michel LE CARRERES, Joël DUPUY de MERY, Michel FOUBERT, Arielle FRANÇOIS, Marie-Claire GARREAU, Marie-France GIBOUT, Evelyse GUYOT, Eric HANEN, Nicolas LEDAY, Marie-Christine LEGROS, Christian TELLIER, Philippe TRINCHEZ, Françoise TROUSSELLE, Richard VELEX, Eric VERRIER, Liliane VEZIER, Anne-Marie VIVÉ, Sadi GUERDIN, Jean-Pierre BETEGNIE, Christian NAVARRO, Baudouin GERARD, Jean DESESSART, Jacqueline FERRADINI, Philippe VALLEE, Evelyne LE CHAPELLIER, José SCHAMBERT, Joël COLLET, Bernard HELLAL, Christine MULLER, Marc RESSONS, Jean-Pierre LEBOEUF, Jean-Claude GRANIER, Stéphane COVILLE, Renza FRESCH, Didier LOYE, Patrick LESNE

Etaient absents remplacés par suppléant :

Marie-Thérèse LAMARCHE par Daniel BOILET, Jacqueline LIENARD par Jean-François CAUX, Eric De VALROGER par Régis de MONTGOLFIER, Louis PERRIER par Eric SELTZER, Yannick LECLERE par Jean-Paul HERBET, Claude GERBAULT par Jean-Claude PICARD, Sylvie OGER par Oumar BA

Etaient absents excusés :

Assistaient en outre à cette séance :

M. HALLO – Directeur Général des Services de l'Agglomération de la Région de Compiègne
M. LACROIX – Directeur Général des Services Techniques
M. BOUTEILLÉ – Directeur Général Adjoint
M. TRAISNEL – Directeur Général Adjoint
M. ALLIOUX – Directeur par intérim

Monsieur Eric BERTRAND a été désigné secrétaire de séance.

Date de convocation : 4 novembre 2013
Date d'affichage : 7 novembre 2013

Nombre de membres présents
ou remplacés par un suppléant : 50

Nombre de membres en exercice : 50

Nombre de votants : 50

ADMINISTRATION

24 - MOTION RELATIVE A LA REALISATION DU CANAL SEINE NORD EUROPE

L'Agglomération de la Région de Compiègne (72 000 habitants, 15 communes), pôle économique de 40 000 emplois, est très attachée au canal Seine-Nord Europe, qui permettra de conforter et de développer le tissu industriel et la filière logistique de son territoire, et au-delà, de l'ensemble de son bassin d'emploi.

Elle rappelle que le projet de canal Seine-Nord Europe pour lequel d'importants investissements ont déjà été réalisés constitue un enjeu majeur pour le développement du territoire en termes :

- d'emplois : ce chantier de très grande envergure représentera 4 500 emplois directs et autant d'emplois indirects. A l'horizon 2025, les activités liées au canal devraient créer 10 000 emplois dans la filière logistique et au-delà,
- de transfert modal et d'amélioration du bilan carbone : le transport fluvial est performant et écologique et constitue une alternative durable à l'utilisation d'autoroutes aujourd'hui engorgées,
- de compétitivité pour les acteurs industriels du territoire qui pourront, grâce à cet outil performant, mieux optimiser leur chaîne logistique et les coûts associés,
- de développement économique avec la création de plates-formes logistiques qui permettront les échanges multimodaux et l'implantation d'activités logistiques et industrielles,
- d'attractivité touristique grâce au développement des ports de plaisance et du nautisme fluvial,
- et de lutte contre les inondations en raison de l'amélioration de la ligne de crue qui peut être attendue de cet aménagement.

L'ARC rappelle son engagement en faveur du transport fluvial à travers son soutien à POPI, le port fluvial de Longueil Sainte Marie qui a été inauguré le 8 Novembre dernier.

Au moment où la mission du Député Rémi PAUVROS se prépare à remettre son étude, l'ARC demande au gouvernement d'affirmer le caractère irréversible de ce projet et de mobiliser tous les moyens nécessaires pour mener à son terme cette liaison majeure, maillon français du futur axe fluvial européen qui reliera la Seine à l'Escaut et à l'Europe du Nord.

Le conseil d'Agglomération,

ADOpte le texte de la motion ci-dessus et donne mandat à Monsieur le Président pour signifier celle-ci au Premier Ministre.

Accusé de réception en préfecture
060-246001010-20131114-24CA14112013-
DE
Date de télétransmission : 18/11/2013
Date de réception préfecture : 18/11/2013

ADOPTÉ à l'unanimité PAR LE CONSEIL D'AGGLOMERATION,
Et ont, les membres présents, signé après lecture,

Pour copie conforme,
Le Président,



Philippe MARINI
Sénateur-Maire de Compiègne



Développement
Economique
03.44.09.60.50

Le Président

à

Monsieur Rémi PAUVROS
Député de la 3^{ème} circonscription du Nord
ASSEMBLEE NATIONALE
126, rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Noyon, mardi 19 novembre 2013

Nos Réf : DP/JLH/DF/JD 13-30210
Affaire suivie par Damien FOURMONT
damien.fourmont@paysnoyonnais.fr

Objet : Plate-forme CSNE Noyon et parc Inovia

Monsieur le Député,

Je fais suite à notre rencontre du 30 octobre dernier à Noyon dans le cadre de votre rapport sur la reconfiguration du Canal Seine Nord Europe et je vous remercie une nouvelle fois du temps que vous avez consacré au territoire noyonnais. J'ai beaucoup apprécié nos temps d'échange et l'organisation de la réunion de travail avec les industriels de notre territoire.

J'ai bien noté votre volonté d'une concertation entre les territoires noyonnais et neslois au sujet de la réalisation des plates-formes multimodales. En effet, vous avez relevé que la création de deux plates-formes de 60 ha chacune à 30 km l'une de l'autre devait être repensée.

Dans une perspective de recherche d'optimisation des coûts d'aménagement, je vous propose d'étudier une autre configuration. Ainsi, sur l'emplacement souhaité par les élus de la Communauté de Communes du Pays Noyonnais, un quai et une amorce de plate-forme de 15 ha seraient créés. Etant donné que le terrain sélectionné offre des perspectives d'extension, il appartiendrait au territoire, et en fonction de l'attractivité de la plate-forme, de la développer au cours des années.

Enfin, vous avez souligné le travail réalisé par le Pays Noyonnais pour la reconversion de l'ancien site militaire de Noyon. Depuis le départ du Régiment de Marche du Tchad en juin 2010, le site est devenu un parc d'activité accueillant une trentaine d'entreprises et, comme convenu, vous trouverez ci-joint une dizaine d'exemplaires de notre projet de plaquette de présentation du parc Inovia.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Député, mes salutations les plus respectueuses.

Bien à toi



Patrick DEGUISE

Président de la Communauté de
Communes du Pays Noyonnais

P.J. : Plaquettes Inovia



EUROMÉTROPOLE
EUROMETROPOOL
LILLE - KORTRIJK - TOURNAI

M. Rémi Pavros

Député du Nord

Assemblée Nationale

126, Rue de l'université

FR-75355 PARIS 07 SP

Kortrijk, 10/09/2013

Monsieur le Député,

L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai a adopté en septembre 2012 une motion de soutien en faveur de la réalisation du Canal Seine-Nord Europe, une infrastructure qui représente un enjeu majeur pour le développement de notre territoire transfrontalier.

A l'heure où vous allez remettre votre rapport de la mission de reconfiguration du projet du Canal Seine Nord Europe au Ministre Délégué Monsieur Frédéric Cuvillier, le Bureau de l'Eurométropole tiens à vous confirmer l'importance pour notre région transfrontalière de cette liaison, également très attendue par l'ensemble des acteurs économiques et sociaux.

Cette liaison est en effet essentielle pour désengorger nos autoroutes, et pour assurer le développement économique et la création de l'emploi dans ce territoire. Au-delà elle jouera un rôle majeur en ce qui concerne l'aménagement de la trame bleue et verte transfrontalière. Enfin, elle complètera les nombreux travaux d'ores et déjà réalisés et en cours sur le versant belge (au niveau de la vallée de la Lys et de la dorsale wallonne notamment), afin que le bassin de la Seine soit relié au réseau fluvial très dense de l'Europe du Nord.

Dans notre motion de septembre 2012, nous avons interpellé l'Union Européenne pour qu'elle augmente considérablement sa part du cofinancement, compte tenu de la dimension structurante du projet à l'échelle Européenne.

La déclaration commune récemment signée entre le commissaire européen Siim Kallas et les ministres français, néerlandais et belge concernés, précisant que le Canal Seine Nord Europe est éligible à un taux de subventions de l'Europe de 40 % sur le prochain budget me semble décisive pour la réalisation du projet et doit permettre au Gouvernement de porter véritablement le projet

L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, premier groupement Européen de Coopération Territoriale regroupant les partenaires institutionnels des intercommunales aux Etats, se tient également à votre disposition pour une audition dans le cadre du projet Seine Nord Europe. Nous aimerions bien vous expliquer notre stratégie Eurométropole 2020 et le rôle clef que joueront les voies d'eaux transfrontaliers dans sa mise en œuvre

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, l'expression de mes plus respectueuses salutations.

Stefaan De Clerck

Président de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

Le développement du port du Havre sur le trafic conteneurisé est également à l'origine de la constitution progressive d'un nouveau grand corridor de fret ouest-est. Une offre portuaire globale entre les ports du Havre, de Rouen et de Paris, contribuera au développement du trafic fluvial et au renforcement de la performance logistique du corridor ouest-est.

Pour répondre à la croissance attendue du trafic de conteneurs et assurer un véritable système de transport multimodal performant, l'Ile-de-France devra poursuivre l'effort de développement des plateformes existantes (quatre terminaux à conteneurs actuels : Gennevilliers, Bonneuil, Limay et Évry ouvert en 2010) et créer un nombre restreint de nouvelles plateformes multimodales (eau-fer-route) d'envergure européenne. Les trois terminaux, d'ores et déjà en projet (Bruyères-sur-Oise, Montereau-Fault-Yonne et le port Seine-Métropole à Achères), constitueront également des opportunités majeures pour le développement des territoires.

Il doit être un vecteur de développement de l'ensemble de l'Axe Seine : sa complémentarité avec le développement des liaisons Paris-le Havre devra être recherché. Le débouché du canal dans la boucle d'Achères permettra de renforcer la vocation portuaire de ce territoire et l'implantation d'un nouveau Port Seine Métropole.

Le Canal Seine Nord Europe s'inscrit dans cette ambition. La Région l'a intégré dans son schéma directeur d'aménagement Ile-de-France 2030 voté le 25 octobre 2012, qui fait actuellement l'objet d'une vaste concertation. Deux impératifs doivent être levés : l'intégration du projet dans son environnement et, évidemment, le montage opérationnel du projet, sa faisabilité financière et son réalisme dans une période budgétaire si complexe.

La Région a pris acte de l'intention de l'Etat de remettre à plat le financement de ce projet. Elle attend les propositions de l'Etat, annoncées pour le 1^{er} semestre 2014, visant à rendre ce projet réalisable au regard notamment de ces deux impératifs.



AR/cd/2013 09 06 036

Paris, le 6 septembre 2013

Monsieur Rémi PAUVROS
Député
Assemblée Nationale
126 rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Objet : mission de reconfiguration du canal Seine Escaut ; contribution des ports de l'axe Seine.

Monsieur le Député,

Vous nous avez fait l'honneur de plusieurs déplacements sur les espaces portuaires de la Seine, venant à la rencontre de nos établissements et des acteurs économiques qui font vivre les places portuaires.

Vous avez ainsi pu constater que la position d'Haropa sur le projet de canal Seine Nord Europe, comme celle des professionnels de l'axe, est plus nuancée qu'elle a pu l'être par le passé. L'idée est désormais largement partagée que le canal est tout à la fois un risque et une opportunité, et que le plus sûr moyen d'en garantir des retombées positives réside dans la consolidation préalable de l'axe Seine. Inversement toutefois, pour Haropa, le schéma susceptible d'être retenu pour son financement reste un facteur d'inquiétude.

Il est fréquemment argué que la construction du canal Seine Nord Europe renforcerait la position concurrentielle des ports du Nord de l'Europe, induisant une compétition accrue pour les grands ports maritimes normands. Ce risque existe, mais il faut le nuancer.

En premier lieu, cette perspective doit pouvoir servir d'aiguillon aux ports séquanais, à leurs places portuaires et à leurs partenaires pour accélérer la mise en œuvre de stratégies ambitieuses et des démarches d'amélioration opérationnelle à l'échelle de l'axe Seine. C'est ainsi que nos ports ont initié ou participé à de nombreuses démarches sectorielles visant à renforcer notre qualité de service : ROROMAX pour l'automobile, Tourisme + pour les acteurs

parisiens de la promenade fluviale, Facilitation du Passage de la Marchandise pour les conteneurs, ou demain REALGRAIN pour les céréales.

Dans la même optique, le rapprochement de nos trois ports au sein d'Haropa nous permet d'améliorer nos offres commerciales et nos services, et d'atteindre une taille critique essentielle à l'heure où les grands hubs portuaires européens vont se dessiner. Notre riche activité internationale participe à ce renouveau en termes d'image et de réputation.

Ces actions, à la suite d'une réforme portuaire que tous les professionnels appelaient de leurs vœux, et dans le cadre d'une stratégie nationale portuaire ambitieuse, produisent de premiers résultats : nos trafics sont ainsi en hausse sur le premier semestre 2013, et la part de marché d'Haropa pour les conteneurs sur la rangée Nord est en hausse. Cette réussite est néanmoins encore fragile, et les travaux structurants doivent se poursuivre à un rythme élevé pour consolider le gain de confiance que nous notons chez nos clients.

Tous les acteurs que vous avez pu rencontrer s'accordent sur un point : quelle que soit leur vision du canal et de ses impacts, ils militent pour une première phase d'action publique tournée vers la compétitivité d'Haropa et la création des conditions du succès de l'ouverture du bassin de la Seine. Ce phasage leur semble une stratégie incontournable pour l'Etat, assurant ainsi le développement d'activités sur son territoire plutôt que de confronter trop tôt ses entreprises à une concurrence nouvelle.

A ce titre, les dessertes terrestres des ports constituent une priorité, permettant à Haropa d'élargir son hinterland et de gagner des parts de marché. Desserte fluviale, bien sûr, avec la fiabilisation des ouvrages de navigation sur le bassin à grand gabarit de la Seine, mais aussi mise à grand gabarit de Bray-Nogent. Vous trouverez ci-joint, à ce titre, une note de synthèse sur les travaux fluviaux qui nous paraissent importants, tant pour l'axe Seine que pour la préparation du canal.

Desserte ferroviaire également, avec le projet Serqueux-Gisors, qui doit offrir enfin capacité et fiabilité entre la Normandie et l'Ile-de-France, et la mise en service du chantier multimodal au Havre. Dans ce contexte, les ports réunis dans Haropa ne pourraient accueillir que favorablement l'idée d'un élargissement du périmètre de la reconfiguration du canal, pour inclure les projets d'infrastructures qui l'accompagneraient et le prolongeraient.

Le plan de développement des ports de la Seine doit également permettre d'accroître significativement leur compétitivité. Il faut ainsi accélérer encore les démarches engagées pour améliorer les services sur l'axe et diffuser les innovations technologiques. A ce titre, l'Etat peut renforcer ses ports en les consacrant comme des lieux d'accueil des activités industrielles et logistiques. Ce choix, qui permettrait par ailleurs de maîtriser au mieux les impacts industriels et de favoriser la multimodalité, pourrait se traduire par l'adoption de procédures accélérées pour les implantations portuaires, et par la relance dynamique des projets de nouvelle plateforme, notamment Port Seine Métropole à Achères.

Une fois ce plan de compétitivité préalable réalisé, et vous l'aurez noté lors de vos visites, le canal est également perçu comme une opportunité de développement, permettant d'étendre vers le Nord l'hinterland naturel d'Haropa. En particulier, les flux de céréales cultivées en Picardie pourraient être acheminés plus aisément par le fleuve jusqu'au port de Rouen, premier port européen pour l'export céréalier. La mobilisation à cet effet des acteurs normands devra être totale, tant la concurrence des ports belges est déjà aujourd'hui présente sur ce territoire picard. Le canal pourra également jouer un rôle clef dans l'approvisionnement de l'Ile-de-France en matériaux de construction, en reliant la zone d'extraction du Calaisis aux centrales à béton franciliennes. Plus marginalement dans d'autres filières, des acteurs attendent le canal pour renforcer leurs trafics avec la Belgique, lieu d'implantation de grandes usines sidérurgiques par exemple.

* * *

Le canal est donc perçu par les trois ports qui constituent HAROPA comme un risque et une opportunité. L'idée est désormais bien installée que la façon la plus pertinente de prévenir le premier comme de saisir la seconde réside dans la poursuite et l'approfondissement du rapprochement des trois ports et de leurs partenaires dans le cadre d'HAROPA. Pour autant, la question du financement de cette infrastructure suscite encore une inquiétude.

Les filières économiques restent dans l'incertitude quant à la tarification de son usage, et peuvent peiner à se projeter sur des perspectives de trafic.

Surtout, le schéma un temps évoqué par VNF et par l'Etat d'un financement par les ports à hauteur d'environ 100 M€, dont l'essentiel pèserait sur Ports de Paris, n'apparaît pas compatible en l'état avec les capacités financières de ce dernier. Le risque d'un effet d'éviction serait alors réel, au détriment des projets de développement de Ports de Paris en général, et du renforcement de la compétitivité de l'axe Seine préalablement au canal en particulier (via la plateforme multimodale d'Achères, par exemple). Il y aurait une forme de paradoxe, pour contribuer au financement du canal, à priver l'établissement de la capacité de réunir les conditions de son succès en Ile de France, d'autant que les montants évoqués n'apparaissent pas à l'échelle du financement du projet (100 M€ sur 7 Md€).

J'ajoute que si l'effet positif du canal sur le trafic fluvial sera plus marqué en Ile de France que dans les autres régions concernées, ce développement ne générera que des recettes supplémentaires marginales pour Ports de Paris, dont l'équilibre financier repose d'abord sur

les recettes domaniales. Cette considération pourrait être toutefois nuancée si les établissements portuaires pouvaient s'inscrire dans le schéma de gouvernance retenu pour la gestion des plateformes multimodales qui mailleront le canal.

Veillez agréer, Monsieur le Député, l'expression de notre considération distinguée,

Alexis ROUQUE



Directeur Général de Ports
de Paris,
Président d'HAROPA

Hervé MARTEL



Président du directoire du
GPM du Havre
Vice-Président d'HAROPA

Philippe DEISS



Président du directoire du
GPM de Rouen
Vice-Président d'HAROPA

Copie :

- M. Daniel BURSAUX, Directeur Général des Infrastructures, des Transports et de la Mer
- M. Jean DAUBIGNY, Préfet de la Région Ile-de-France
- M. Pierre-Henry MACCIONI, Préfet de la Région Haute-Normandie
- M. François PHILIZOT, Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine
- M. Claude GRESSIER, Président du Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine

Contribution du port de Dunkerque au projet de Canal Seine Nord Europe

Cette note vient en complément des échanges qui ont eu lieu avec M. Rémi Pauvros lors de deux entretiens sur le sujet de projet CSNE, dans le cadre de la mission qui lui a été confiée sur la reconfiguration technique et économique de ce projet.

La position du Grand Port Maritime de Dunkerque, stratégiquement située à l'entrée du maillage fluvial nord-sud que constituera le SNE à terme est de nature à apporter quelques éléments de réflexion quant aux incidences et retombées potentielles du futur canal sur l'activité du port.

D'une manière générale, et en préambule de principe, il convient de souligner que le SNE ne créera pas de trafic supplémentaire mais aura deux incidences fortes sur les activités des ports reliés :

- il sera un fort incitateur de report modal pour des trafics domestiques et maritimes,
- il participera à une redistribution des trafics existants et l'enjeu des ports français dans leur ensemble sera de tirer leur épingle du jeu de cette redistribution. En ce sens, le projet de CSNE constitue une condition sans doute nécessaire, mais en aucun cas suffisante.

Toutefois, l'incidence forte des dessertes massifiées pour le développement des ports est à tous égards essentielle et à ce titre le potentiel de ce projet sera une phase capitale de la compétitivité de notre façade Manche / Mer du Nord.

En ce qui concerne le port de Dunkerque, et sur un plan global, notre part modale (fer + fluvial) s'élevant à près de 50% des trafics en transit (43 % en 2012), nos infrastructures portuaires sont prêtes à accueillir de nouveaux tonnages en mode fluvial et notre volonté de développer le trafic fluvial sur des filières existantes (céréales / pondéreux) ou futures (conteneurs / colis lourds) accompagne tout projet d'extension ou de renforcement du maillage fluvial sur notre hinterland.

Dans ce contexte, et grâce à ces atouts indéniables en termes de positionnement maritime (accessibilité nautique, ouverture d'un hinterland nord France, proximité des grandes routes internationales de commerce toutes filières confondues) le port de Dunkerque possède des atouts confirmés pour renforcer sa présence sur la façade nord-européenne et à ce titre utiliser la nouvelle liaison SNE à grand gabarit à son avantage :

- Dunkerque sera le port maritime le plus proche du futur canal et de ses plates-formes multimodales situées les plus au Nord France, avec des différences significatives (23 h contre 32 h pour Zeebrugge et 38 h pour Anvers) par rapport à nos voisins du Nord ;
- Dunkerque étendra son hinterland fluvial sur de nouvelles liaisons de proximité : avec la réalisation du canal SNE, la ligne de desserte fluviale isochrone avec le port de Rouen sera décalée vers le sud de Noyon. Aujourd'hui près de 50% des céréales collectées dans l'hinterland proches sont acheminées par voie fluviale au port de Dunkerque. Cette part pourra augmenter sur un nouveau schéma de massification ;
- Dunkerque affiche déjà une compétence et une part de marché reconnues dans le domaine des vracs secs (près de 50% de ses tonnages en 2013) qui représenteront près de 70 % du trafic généré par le projet de canal SNE. Un report modal significatif pourra améliorer la compétitivité de ce positionnement ;
- Dunkerque est d'ores et déjà le premier port fluvial de la région Nord-Pas de Calais et vient de signer avec VNF son troisième contrat de progrès pour promouvoir le transport fluvial ;
- Dunkerque favorise les partenariats avec les plateformes intérieures multimodales régionales et soutient le redémarrage de services fluviaux conteneurisés de courte distance entre le port et les terminaux intérieurs au travers de la création d'un opérateur fluvial de proximité. Cette initiative pourra être reproduite sur d'autres schémas dans la filière conteneurs.

Il est aujourd'hui difficile pour les chargeurs, les industriels, les exportateurs et les gestionnaires d'infrastructures d'avoir une vision précise de l'évolution de leurs flux logistiques sur un horizon de 5 à 7 ans ; des potentialités ont cependant été identifiées pour le port de Dunkerque :

- En matière de céréales, l'élargissement de l'hinterland ouvrirait un potentiel moyen d'environ 300 000 T/an supplémentaires de céréales, notamment en provenance de Picardie. Les silos actuels du port de Dunkerque apparaissent suffisants pour absorber ce tonnage supplémentaire et les derniers investissements réalisés sur le terminal Nord Céréales permettent dorénavant d'envisager sans difficultés cette montée en puissance ;
- La demande en matériaux de construction va continuer d'être forte notamment en Picardie et en région parisienne. Malgré la présence de concurrents bien positionnés (Tournaisis, Boulonnais, Avesnois), même s'ils ne sont pas tous reliés au canal, le port de Dunkerque pourrait accueillir un potentiel de 250 à 300 000T/an en fonction des stratégies des acteurs de l'extraction, notamment en région parisienne ;

- L'impact du canal SNE sur le trafic conteneurs au port de Dunkerque est plus difficile à estimer. L'ouverture du canal SNE permettrait une liaison à grand gabarit avec la région parisienne pour laquelle le port de Dunkerque ne bénéficie pas d'un positionnement significativement plus favorable que les ports belges. Or, les transports massifiés tels que le fluvial bénéficiant directement de l'effet volume des grandes plateformes portuaires, le port de Dunkerque (300 000 evp) serait soumis à une concurrence forte de la part de ports tels qu'Anvers (8,5 millions evp) ou Zeebrugge (2 millions evp). Nous avons estimé à ce stade un potentiel de développement d'environ 150 000 T/an pour le port de Dunkerque mais la vigilance pour la protection de nos parts de marché dans ce domaine sera de rigueur ;
- Enfin, d'autres types de trafics pourraient se développer avec des tonnages plus difficiles à apprécier aujourd'hui, comme les produits sidérurgiques d'Arcelor Mittal vers les centres de construction automobile de Montataire ou de la région parisienne, ou des trafics de biomasse, ou de charbon et minerais.

Au total, le trafic du port de Dunkerque pourrait s'élever de 0,5 à 1 MT supplémentaire, à périmètre constant. Toutefois, il convient encore une fois de noter qu'il s'agira non pas de "création de trafic" comme un raccourci un peu maladroit a parfois tendance à vouloir le présenter, mais d'augmentation de la part du fluvial et de création de report modal, ce qui en soi constitue déjà un progrès logistique certain et attendu, et de redistribution des trafics existants sur la façade Manche / Mer du Nord.

Toutefois, seuls les trafics réalisés en continuité d'un transport maritime généreront des recettes nouvelles pour le port, les trafics fluviaux générés depuis ou vers la zone industrialo-portuaire n'étant pas taxés. Divers chiffrages d'incidence de projet Seine Escaut ont été réalisés en hypothèse haute, médiane et basse.

Globalement, il apparaît donc que, pour le port de Dunkerque, le futur canal SNE sera un élément positif dans l'élargissement de son hinterland, mais non déterminant dans le cadre de la stratégie de développement du port.

En effet, les résultats de hausse des trafics ne pourront être potentiellement atteints qu'à certaines conditions :

- Le réseau existant doit être amélioré et adapté pour permettre de passer, éventuellement en alternat, des convois de classe Va+. Si le relèvement des ponts à 7m ne semble pas, à court et moyen termes, représenter un enjeu économique souhaitable, il est nécessaire que certaines portions soient reprises, pour permettre le croisement de convois de 4 400T, de façon homogène au futur canal SNE et au réseau belge de la Lys ;
- Afin d'améliorer les temps de navigation, élément essentiel de compétitivité, l'ouverture des ouvrages 24h/24 apparaît tout à fait nécessaire ;
- Les liens avec les futures plates-formes multimodales devront également être optimisés, comme avec celles existantes sur le canal Dunkerque Escaut (Lille, Dourges, Valenciennes, ...), pour la mise en place de nouvelles lignes régulières: objectifs par filières / par trafic / par localisation géographique ;

- La question du niveau de la tarification qui sera appliquée sur le futur canal sera également un point important pour la compétitivité de ce nouvel outil de transfert modal ;
- Le renforcement des infrastructures de quais et de manutention et la consolidation des trafics du port de Dunkerque dans le domaine des conteneurs nous semblent être des préalables essentiels qui devront accompagner SNE, afin que le port puisse répondre à l'effet de masse représenté par ses voisins belges dans ce domaine, bénéficier pleinement de l'élargissement de son hinterland vers la région parisienne et pouvoir inciter les opérateurs à ouvrir des liaisons fluviales compétitives et pérennes.

Enfin, il convient de noter que, pour le port de Dunkerque, la remise en service du canal de Condé-Pommeroeul participerait à l'amélioration des conditions d'accès au réseau fluvial belge, en raccourcissant le trajet vers la Belgique par l'Escaut d'environ une demi-journée, pour un trafic total , en 2012, de plus de 800 000 T (2 sens) dont Dunkerque pourrait capter une partie.

* *

*

Lille, le 26 septembre 2013

N° 1283 DDR/LC

ASSEMBLEE NATIONALE
Monsieur Rémi PAUVROS
Député SRC du Nord
126 rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Monsieur le Député,

Ainsi que nous en avons pris l'engagement lors de nos divers contacts, nous avons le plaisir de vous remettre ci-joint un dossier qui détaille les divers projets que nous avons eu l'occasion de vous présenter lors de votre visite du 28 Août dernier.

Comme il se doit, nous nous sommes efforcés de coller au plus près des réalités du terrain, en tenant compte du fait que c'est le marché qui décide de la pertinence d'un investissement et de la justesse d'un choix.

Nous comprenons parfaitement votre besoin de disposer de données chiffrées, et c'est pourquoi nous nous sommes efforcés de vous remettre nos prévisions de trafic, estimées de la manière la plus objective possible. Ces estimations ont été établies, entre autres, sur la base d'une étude réalisée par un cabinet spécialisé sur les filières utilisatrices du transport fluvial sur nos sites et leurs perspectives d'évolution.

Nous comptons associer les Collectivités locales au sens large afin de mettre en œuvre nos projets, ce qui nous permettra d'intégrer tant les facettes économiques que sociétales. Sans cette collaboration, toutes les stratégies de relance du transport fluvial resteront vaines, avec ou sans la liaison Seine-Nord Europe.

Nous sommes convaincus que le renforcement du transport multimodal est subordonné à cette approche et fonction des infrastructures qui lui permettront de se déployer, dont en premier lieu le Canal Seine-Nord Europe. C'est la raison pour laquelle nous sommes de fervents partisans de sa réalisation, sur des bases révisées à la définition desquelles vous travaillez. Nous espérons que les éléments que nous vous transmettons vous fourniront des arguments supplémentaires dans les arbitrages à venir.

Dans le dossier qui suit, nous avons souhaité positionner d'emblée une carte qui présente la plupart de nos sites et les replace dans une optique régionale et européenne. A la suite, les projets sont schématisés dans un tableau synthétique. Enfin, chacun de ces projets fait l'objet d'une analyse plus approfondie dans le corps du dossier.

Nous demeurons bien entendu à votre entière disposition pour tout complément d'information et vous prions de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de notre très haute considération.

Le Directeur

A. LÉFEBVRE

Place Leroux de Fauquemont - CS 91394 - 59014 LILLE Cedex
Tél. 03 20 22 73 80 - Fax 03 20 22 81 67 - www.portsdelille.com

LILLE - SANTES - HAUBOURDIN - WAMBRECHIES - MARQUETTE - HALLUIN - LOOS - SEQUEBRIE - HOUPLIN-ANCOISNE - ARQUES - DDHAI - HARNES - MARQUION



PORTS DE LILLE DANS LA PERSPECTIVE DU CANAL SEINE NORD EUROPE

 PORTS DE LILLE



Les sites portuaires



 PORTS DE LILLE

1/21



LES PROJETS DE PORTS DE LILLE

Libellé du Projet	Axe	Nature du Projet	Type de trafics	Montant de l'investissement	Estimation du tonnage fluvial supplémentaire escompté
Agrandissement du Port de <u>Marquette</u>	Deûle-Lys	Accroissement de surface. Réfection du quai	Matériaux pour rénovation urbaine Valorisation en synergie avec CMDU	0,500 M€	60.000 T
Aménagement du Port de <u>Quesnoy/Deûle</u>	Deûle-Lys	Création d'un nouveau site Aménagement d'un quai et d'une plate-forme	Produits agro-alimentaires Matériaux (notamment béton)	3,860 M€	75.000 T
Aménagement d'un nouveau Port à <u>Halluin</u>	Deûle-Lys	Création d'un nouveau site Aménagement d'un quai et d'une plate-forme. Entrée nord Métropole Lilloise	Trafics intermodaux Vrac – conventionnel	7,800 M€	50.000 T
Développement du Port de <u>Santes</u>	Deûle-Lys	Aménagement d'un quai et d'une plate-forme Déconstruction de bâtiments obsolètes Extension de 17 hectares Entrée sud métropole lilloise	Trafics intermodaux Flux de matériaux et de la filière valorisation Renforcement de la filière céréalière déjà présente (Invivo)	12,540 M€	25.000 T
Développement de la <u>PTI</u>	Pôle Lillois	Modernisation du parc matériel	Conteneurs, caisses mobiles et colis lourds.	0,600 M€	+ 50 % Trafic Fluvial
Développement du <u>CMDU</u> ®	Pôle Lillois	Création d'un Centre Multimodal de Distribution Urbaine	Distribution urbaine Biens destinés aux commerces du centre-ville	4,650 M€	Indéterminé
Déploiement <u>Pôle BTP</u> et nouveau port à <u>Lomme</u>	Pôle Lillois	Création d'un nouveau port. Aménagement d'un quai et d'une plate-forme Recherche de synergies et mutualisation	Matériaux pour le BTP Filière valorisation en sortie	6,150 M€	60.000 T
Collaboration accrue avec le <u>GPM de Dunkerque</u>	Axe Dkq Escaut	Création et développement de structures de promotion et de nouvelles lignes fluviales (NPS)	Conteneurs Tous trafics fluviaux	-	Environ 5.000 conteneurs supplémentaires
Création d'un port dans le <u>Douaisis</u>	Axe Dkq Escaut	Création d'un nouveau port et aménagements correspondants en fonction des trafics	Matériaux pour le BTP Flux automobiles Distribution urbaine en synergie avec le CMDU	-	Indéterminé (> 100.000 T)
Création d'un port à <u>La Bassée</u>	Axe Dkq Escaut	Création d'un nouveau port et aménagements correspondants en fonction des trafics	Tous flux industriels	-	Indéterminé (> 100.000 T)
TOTAUX				36,100 M€	De 560.000 à 685.000 T

PORTS DE LILLE DANS LA PERSPECTIVE DU CANAL SEINE NORD EUROPE

Ce document se veut être une contribution de Ports de Lille, service de la CCI Grand Lille, à la mission de réflexion confiée à M. Rémy Pauvros, Député du Nord, par M. Frédéric Cuvillier, Ministre Délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. Cette mission vise à éclairer les choix du Gouvernement quant à la faisabilité de la liaison Seine Nord Europe. Notre contribution se veut être celle d'un acteur de terrain, en prise directe avec les attentes des entreprises et des opérateurs de transport.

1) LA STRATEGIE DE PORTS DE LILLE EST EN PHASE AVEC SEINE NORD EUROPE

La perspective de la réalisation de ce grand projet d'infrastructure fluviale fait partie intégrante de notre stratégie. La réorientation de nos trafics vers la voie d'eau, entamée depuis plusieurs années (tripler le trafic fluvial sur les 12 dernières années), doit être interprétée comme une préfiguration du redéploiement du transport fluvial que l'on peut escompter également de la réalisation du Canal Seine-Nord-Europe. Ports de Lille, comme tous les ports de la Région Nord-Pas-de-Calais, s'équipe et s'organise de façon à pouvoir répondre aux défis de la logistique de demain. Celle-ci sera forcément multimodale, et la voie d'eau y tiendra toute sa place, nous y travaillons.

Avant de passer à l'étude des projets qui seront impactés par la réalisation de Seine Nord Europe et qui, en retour, contribueront à en assurer le succès, nous souhaitons rappeler brièvement les retombées générales attendues pour Lille. On peut attendre de la réalisation effective du nouveau canal :

- Un renforcement significatif et durable de l'attractivité de notre territoire par l'amélioration de son accessibilité fluviale à 360°
- Une amélioration de la rentabilité des opérateurs fluviaux, mise à mal dans la période récente par la chute des taux de fret.
- Une augmentation correspondante des transferts modaux, grâce à une compétitivité retrouvée du transport fluvial.
- L'ouverture de nouveaux marchés sur des zones jusqu'alors pas ou mal desservies par la voie d'eau.
- La facilitation de la mise en réseau des ports dans la Région Nord-Pas-de-Calais et dans les régions traversées par le canal.
- L'initiation de nouveaux schémas logistiques avec les plate-formes SNE et les ports du Bassin de la Seine.
- Un impact fort sur le transport fluvial Européen et retombées indirectes correspondantes.

Au-delà de ces éléments qui sont communs à de très nombreux acteurs de la logistique et des transports du Nord-Pas-de-Calais, la stratégie de développement de Ports de Lille pour les années à venir comporte un grand nombre de projets structurants. La confrontation des perspectives ouvertes par ces projets et de

celles qui découlent de Seine-Nord-Europe laisse apparaître une réelle convergence sur de nombreux points.

2) ANALYSE DES PROJETS DE PORTS DE LILLE

Comme tout système d'infrastructures, les ports intérieurs doivent, pour rester efficaces dans leur accompagnement des entreprises et du monde économique, investir massivement. Ces investissements concernent l'acquisition et l'aménagement de nouvelles emprises, la requalification et l'optimisation des ports existants, la construction ou la réfection de nouveaux entrepôts, bureaux, locaux d'activités, la fourniture de nouveaux équipements, de nouveaux engins de manutention.

Pour la période 2013/2017, ce sont environ 60 millions d'€ qui seront investis par Ports de Lille sur ses différents sites, dont 36 directement liés aux projets présentés dans ce document. Ces investissements viendront s'ajouter aux 22 millions d'€ qui l'ont été au cours des 5 dernières années. Ces chiffres illustrent la fonction de levier de la croissance économique que remplit notre port.

Les projets de Ports de Lille peuvent être déclinés en 3 axes complémentaires :

- Axe Deule-Lys
- Pôle Lillois
- Axe Dunkerque Escaut

Les pages qui suivent préciseront sur chacun de ces axes les projets que nous entendons mener et leur impact sur le Projet Seine Nord Europe.

A) AXE DEULE-LYS

Il s'agit essentiellement d'organiser et de valoriser le potentiel d'un espace densément peuplé et économiquement actif. Les projets qui y sont programmés visent notamment à créer, développer ou aménager des sites portuaires qui permettront dans un 1^{er} temps de renforcer la part du mode fluvial, et à terme de structurer les trafics fluviaux supplémentaires générés par Seine Nord Europe.

Les projets :

- agrandissement du Port de Marquette
- aménagement du Port de Quesnoy-sur-Deule
- aménagement d'un nouveau Port à Halluin
- développement du Port de Santes

❖ AGRANDISSEMENT DU PORT DE MARQUETTE

Ce port est situé dans un environnement industriel en cours de démantèlement. Le territoire comporte en effet de nombreuses friches industrielles, dont certaines sont polluées (site chimique Rhodia). Il présente de ce fait un potentiel important pour des opérations en lien avec la rénovation urbaine : évacuation des déblais par la voie d'eau vers des sites de traitement (y compris pour des terres polluées). Approvisionnement par la voie d'eau en matériaux de construction pour de nouveaux bâtiments ou des opérations sur la voirie.

De surcroît, la position du Port de Marquette dans une zone urbaine dense le prédispose à jouer un rôle de relais pour la distribution urbaine, en liaison avec l'équipement structurant prévu sur le port de Lille (CMDU Centre Multimodal de Distribution Urbaine ©).

Il est prévu de porter la surface de ce site de 0,5 à 3 hectares grâce à l'adjonction d'un foncier limitrophe, disposant d'une desserte poids-lourds, ce qui renforce l'adaptation à des flux massifs de produits du BTP et de la valorisation.



En termes de flux, ce site a traité lors de ses meilleures années un trafic proche des 90 000 tonnes, pour une surface de 5 000 m². Il ne fait aucun doute qu'un accroissement de la surface de la plate-forme aboutirait à une augmentation du trafic fluvial, que l'on peut estimer à environ 60 000 tonnes.

❖ **AMENAGEMENT DU PORT DE QUESNOY-SUR-DEULE**

Il s'agit d'un nouveau port, prévu pour se développer sur une superficie de 6 hectares. Ce site bénéficiera de la proximité du Port de Wambrechies, qui s'étend à quelques centaines de mètres en amont et où un quai supplémentaire sera aménagé dans l'optique de l'implantation d'un nouveau client.



Ce site, adossé à la Deule et desservi dans des conditions optimales par le Pont du Vert Galant, sera à même de s'intégrer dans les circuits logistiques de la filière agro-alimentaire. La stratégie en cours d'évolution des groupes céréaliers pourrait s'appuyer sur de tels sites multimodaux.

Les flux de matériaux constitueront une autre source de trafic. A noter en particulier la proximité d'une déchèterie pour laquelle de nouveaux schémas intégrant la voie d'eau pourraient être mis en œuvre.

A titre d'illustration, un industriel local a honoré durant l'année écoulée plusieurs contrats d'expédition de pièces préfabriquées en béton vers un client implanté à Genevilliers. Le transport fluvial a été écarté pour cause de surcoût du fait du gabarit insuffisant du Canal du Nord. Les possibilités ouvertes par le Canal Seine-Nord Europe auraient permis de replacer l'option fluviale sur le devant de la scène. Ce sont précisément des trafics de ce type qui permettraient tout à la fois d'alimenter en flux le nouveau canal et de permettre aux ports régionaux d'augmenter la part du fluvial dans leur tonnage global. En considérant que la moitié de la surface serait directement affectée aux trafics fluviaux, on obtient une estimation de trafic de l'ordre de 75 000 tonnes.

❖ **AMENAGEMENT D'UN NOUVEAU PORT A HALLUIN**

Il existe déjà 2 sites portuaires à Halluin, implantés le long de la Lys mitoyenne.

- Le port d'Halluin 1, aménagé en 1990, s'étend sur une surface de 23,8 hectares et dispose d'un linéaire de quais de 560 mètres. Il héberge principalement les installations du Groupe Galloo, spécialisé dans le recyclage et la valorisation de diverses matières (métaux non-ferreux, plastique, automobiles...). En complément, la Sté Roussel y traite des flux de sables marins destinés à la construction et au secteur du BTP. Enfin, un quai public prolongé d'une plate-forme permet d'effectuer des transbordements directs de flux de pâte à papier en provenance des Pays-Bas et, de façon ponctuelle, des colis lourds.

- le Port d'Halluin 2, aménagé en Décembre 2008, qui se développe sur une surface de 1,3 hectare. Il s'agit essentiellement d'un terminal à conteneurs, qui est utilisé notamment pour les transports de déchets en conteneurs entre 2 sites de traitement de la Métropole Lilloise.



Halluin 1



Halluin 2

Le trafic cumulé de ces 2 ports s'est fixé en 2012 à 1 300 120 tonnes, dont 365 207 tonnes confiées au mode fluvial. Il s'agit donc de sites qui sont de gros générateurs de trafic de par les entreprises et activités qu'ils accueillent, mais également de par le dynamisme économique de la région qu'ils desservent.

Les 2 sites étant aujourd'hui occupés en totalité, et insuffisants pour accueillir de nouveaux clients générateurs de trafic fluvial, le développement d'un nouveau site portuaire a été décidé. Bien entendu, il travaillera en parfaite synergie avec les ports existants.

Son développement sera de 7 hectares, pratiquement en face du Port d'Halluin 1, sur l'autre rive de la Lys.



Le site d'Halluin 3 se situe face au Port actuel. Il comporte un bâtiment qui s'avance presque jusqu'à la rive, au centre de la photo.

La localisation d'un nouveau port sur le secteur d'Halluin vise à tirer parti de la position stratégique de cette zone par rapport à la Métropole Lilloise. Il s'agit en effet de la porte d'entrée de cette métropole (1,1 million d'habitants) par le nord. La traversée de cette agglomération dense peut poser quelques difficultés, y compris pour le trafic fluvial (présence de quelques ponts qu'il sera difficile de relever au-delà des 5,25 mètres actuels de tirant d'air). Dans ces conditions, il peut s'avérer judicieux de se servir d'Halluin comme point de déchargement pour des produits destinés à la Métropole Lilloise mais voulant échapper à ces difficultés. Ça pourrait notamment être le cas pour des trafics intermodaux. Ce site d'Halluin 3 permettrait à Halluin de se positionner sur tout type de produits, quel que soit le conditionnement : vrac, conteneur, conventionnel.

Des trafics de la filière valorisation sont d'ores et déjà positionnables sur le site, qui portent sur un flux de 50 000 tonnes à l'année.

❖ **DEVELOPPEMENT DU PORT DE SANTES**

Le Port de Santes, situé au sud-ouest de Lille, est le plus vaste des sites gérés par Ports de Lille. Il s'étend sur plus de 95 hectares et dispose en outre d'une capacité d'extension d'une quinzaine d'hectares supplémentaires. Le trafic qu'il draine est proche des 2 millions de tonnes (1 970 857 T en 2012), dont seule une petite partie emprunte actuellement la voie d'eau (228 871 T.).



Le Port de Santes se positionne dès aujourd'hui comme un site majeur pour l'accueil d'opérateurs logistiques et de flux multimodaux. On y trouve en particulier un complexe d'entrepôts sanitaires, utilisés par des grands noms de l'agro-alimentaire (Roquette, Cargill...), des entrepôts classiques accueillant des trafics d'ameublement, des silos exploités par la Sté Invivo etc.

L'objectif est de faire du Port de Santes un site plus tourné vers la voie d'eau. Pour ce faire, il est prévu d'y aménager un quai équipé d'une plate-forme arrière pour y effectuer des transferts intermodaux. Le potentiel de marché sur cette zone est très important, Santes pouvant jouer pour le versant Sud de la Métropole Lilloise le rôle joué par Halluin pour le versant nord, celui de porte d'entrée. La pénurie de foncier sur le Sud de la Métropole Lilloise fait en outre que les sites à vocation logistique sont peu nombreux dans le secteur, et aucun n'a l'ampleur du Port de Santes.

Parallèlement, afin de parfaire les conditions d'accueil de nouveaux clients utilisateurs de la voie d'eau, un programme de déconstruction de bâtiments obsolètes a été lancé sur un ensemble d'entrepôts dont le Port a récemment fait l'acquisition. Cette opération va permettre de développer le bord à canal pour pouvoir y implanter des opérateurs utilisateurs de ce mode de transport.



Parmi les projets de développement du Port de Santes figure également l'aménagement d'une réserve foncière de 17 hectares adjacente au Port actuel. Un tel aménagement permettrait en outre d'établir la jonction avec le Port d'Haubourdin, une friche industrielle dont Ports de Lille a fait l'acquisition et qu'il a dépollué en vue d'y implanter un acteur de la filière valorisation.

Ces divers projets sont tous axés autour d'une utilisation massive du transport fluvial et il est clair que la réalisation de la liaison Seine-Nord Europe leur donnerait encore plus de sens. *Dans une première phase un accroissement de trafic de l'ordre de 25 000 tonnes serait envisageable.*

B) POLE LILLOIS

Le concept de base pour cet axe est de concrétiser et de fluidifier les interactions entre la Ville et le Port, enjeu majeur de prospérité de l'une comme de l'autre.

Le signal fort qui serait envoyé par une décision positive pour le lancement de Seine-Nord Europe soulagerait considérablement la pression exercée sur les emprises foncières portuaires, notamment en zone urbaine. Se priver des facilités logistiques offertes par les ports en les écartant des zones urbaines, c'est pour les villes se priver d'outils qui pourraient leur proposer des solutions pour certaines des problématiques les plus prégnantes auxquelles elles se trouvent confrontées.

Depuis des années, Ports de Lille démontre qu'un port est en mesure d'apporter des solutions durables à certaines problématiques urbaines comme le transport des déchets, la distribution urbaine, la rénovation urbaine et la gestion des chantiers qui y affèrent...

Une décision finale en faveur de la nouvelle liaison permettrait aux ports de donner la pleine mesure dans ce domaine sans être constamment sous la menace d'une délocalisation.

Les projets :

- Développement de la Plate-forme de Transferts Intermodaux (PTI)
- Développement du Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU) ©
- Déploiement du Pôle BTP et aménagement d'un nouveau Port à Lomme.

❖ **DEVELOPPEMENT DE LA PLATE-FORME DE TRANSFERTS INTERMODAUX (PTI)**

Cet outil concentre les flux conteneurisés et les trafics portant sur les colis lourds et hors normes. Connectée de façon optimale aux 3 modes de transport terrestre eau/fer/route, la PTI est dévolue aux transports internationaux, c'est l'outil privilégié de la multimodalité. Il se déploie sur plus de 12 hectares, dispose de 600 mètres de bord à quai et de près de 5 Km de voies ferrées sur terminal. Les manutentions y sont assurées par 2 portiques trimodaux et une flotte de superstackers.



La réalisation de Seine-nord Europe ferait de cet outil un point pivot pour les trafics de conteneurs entre les ports de la seine et la façade maritime, en tout premier lieu avec le Grand Port Maritime de Dunkerque. Des trafics importants existent entre les Régions Ile-de-France et Nord-Pas-de-Calais, respectivement 1^{ère} et 3^{ème} régions économiques de France. Des groupes d'envergure internationale tels qu'Heineken pourraient bénéficier d'un schéma nouveau pour mieux coordonner les activités de leurs sites Parisiens et Lillois (en l'occurrence Gennevilliers et Mons-en-Baroeul). La grande distribution

 PORTS DE LILLE

12/2

(Groupe Auchan) est également à la recherche de nouvelles organisations s'appuyant sur la multimodalité dans les flux inter-régionaux.

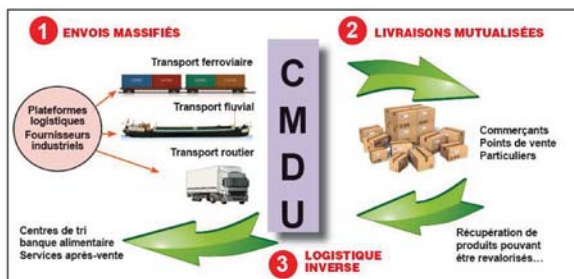
En 2012, plus de 27 700 conteneurs ont transité par la PTI, hors flux liés à la filière valorisation. 30.000 tonnes de colis lourds et trafics spéciaux y ont également été opérés.

C'est sur la PTI que se concrétiseraient les effets de la vaste réorganisation des flux conteneurisés à laquelle l'avènement de Seine-Nord Europe donnerait lieu. En effet, mettre en communication le réseau du Nord de la France, lui-même connecté au réseau de l'Europe Rhénane, et le bassin de la Seine aboutirait à la création de nouvelles combinaisons pour la gestion des vides, la gestion des équipements par les compagnies maritimes, par les loueurs de conteneurs etc. De par la qualité de ses équipements et ses capacités trimodales, la PTI apparaîtrait comme la solution à privilégier.

La création d'un vaste réseau, induit par la liaison entre 2 grands bassins, se traduirait par une augmentation des volumes pour chacun des points situés sur ce réseau, et surtout les plus importants d'entre eux, dont la PTI. Un accroissement de 50% du nombre de manutentions fluviales serait envisageable dans les 2 ans.

❖ DEVELOPPEMENT DU CENTRE MULTIMODAL DE DISTRIBUTION URBAINE (CMDU)

L'objectif du CMDU est de faciliter et d'optimiser la distribution urbaine. Les flux destinés aux commerces et points de vente situés en ville sont transportés par des modes massifiés vers le CMDU, où ils sont déchargés et réorganisés pour être acheminés par des modes de transport doux vers leurs destinataires. Au retour, les véhicules rapportent les emballages et les surplus. En outre, une large palette de services est associée à la fonction de base, permettant de créer de la valeur sur toutes les phases du processus.



Ce projet est intégré dans un programme Européen labellisé Interreg IV-b, baptisé CCP21 (Connecting Citizen Ports 21), en partenariat avec les ports de Bruxelles, Paris, Liège, Bâle, Rheinports et la Province d'Utrecht.

Le projet de CMDU, transposable dans de nombreuses villes en France et en Europe, vise aussi à ouvrir le marché urbain aux modes de transport alternatifs, et notamment à la voie d'eau. Il met ainsi en lumière une autre facette de l'intérêt d'un port fluvial pour une ville.

Il est à noter que la distribution urbaine recouvre aussi l'approvisionnement des villes en matériaux de construction, pour les opérations de rénovation urbaine, et aussi l'évacuation des débris et résidus de la déconstruction. Ces opérations génèrent des tonnages importants qui auront vocation à être transportés par la voie d'eau.

❖ DEPLOIEMENT DU POLE BTP ET AMENAGEMENT D'UN NOUVEAU PORT A LOMME

La ville est fortement utilisatrice de matériaux, aussi est-il important de redéployer les surfaces pour un traitement plus efficace des flux entrants (matériaux et matières premières) et sortants (recyclage et valorisation). Cela se fera grâce à une mutualisation des moyens de manutention, afin de limiter les coûts et d'ouvrir le marché à de petits acteurs. Ce sera également le but d'un nouveau Port à Lomme, racheté à la Sté Arcelor-Mittal, sur une surface de 4 hectares.



L'objectif de ces investissements est clairement d'accroître la part de la voie d'eau dans les trafics de matériaux opérés sur les ports de la Métropole Lilloise.

Le repositionnement de certaines entreprises utilisatrices de la voie d'eau sur des sites où elles pourront mettre en œuvre des synergies devrait se traduire par un accroissement significatif des trafics fluviaux, que l'on peut estimer à 60 000 tonnes.

C) AXE DUNKERQUE ESCAUT

La logique de ces projets et des investissements correspondant est de conforter le statut du Grand Port Maritime de Dunkerque en tant que port de la Région Nord-Pas-de-Calais. Il s'agit en fait de pré-positionner sur le tracé de la future liaison Seine-Nord Europe des sites portuaires qui permettront d'en faire un réel vecteur de croissance pour les trafics en provenance et à destination du GPM Dunkerque.

L'axe Escaut serait stratégiquement connecté à la plate-forme de Marquion, ce qui permettrait notamment d'adapter les bateaux aux gabarits disponibles. Ce point serait particulièrement important pour les conteneurs (possibilité d'ajouter une 3^{ème} couche de conteneurs à partir de Marquion vers le sud).

Les projets :

- Collaboration accrue avec le GPM Dunkerque
- Création d'un port dans le Douaisis
- Création d'un nouveau Port à La Bassée

❖ COLLABORATION ACCRUE AVEC LE GPM DUNKERQUE

Déjà ancienne, cette collaboration se traduit aujourd'hui par le biais de 2 initiatives fortes :



Tout d'abord, la création d'un GIE baptisé Nord Gateway, qui associe Ports de Lille/ CCI Grand Lille, le GPM Dunkerque et Delta 3. Cette entité vise à structurer la collaboration entre les 3 sites et à favoriser l'usage de la voie d'eau. Elle est en phase avec le nouveau concept de « corridor », qui associe à tout port maritime d'importance son Hinterland (arrière-pays) et les plate-formes logistiques multimodales qui s'y trouvent. C'est la logique que l'on retrouve dans des organisations telles qu'Haropa (Ports du Havre, Rouen et Paris) ou dans une forme moins aboutie MedLinkPort (GPM Marseille et les ports de l'axe Rhône Saône).

Nord Gateway est l'expression politique d'une réelle volonté de travailler ensemble à la constitution d'un réseau de ports et d'outils multimodaux, au service des entreprises et des territoires, utilisant la voie d'eau comme un levier pour drainer des trafics supplémentaires vers le port de Dunkerque.



Nord Ports Shuttle est un nouveau service permettant le transport de conteneurs par barges fluviales entre Dunkerque, Douges et Lille. Sont réunis au sein de cette SAS la CCI Grand Lille, le GPM Dunkerque, le Terminal des Flandres et la CFT (Compagnie Fluviale de Transport).

Il s'agit là de l'expression opérationnelle de la volonté dont il a été question plus haut. Une tarification incitative a été mise en place qui devrait aider à rallier notamment les gros pourvoyeurs de flux conteneurisés de la Métropole Lilloise (grande distribution, vente à distance, agro-alimentaire...). Cette période incitative, qui couvrira les 3 premières années, permettra la définition et la mise en place de nouveaux schémas organisationnels axés autour du GPM Dunkerque, utilisant les infrastructures des ports intérieurs situés dans l'Hinterland de celui-ci et privilégiant le mode de transport fluvial, plus écologique et plus sûr.



Il est clair que ces initiatives connaîtraient un coup d'accélérateur avec l'annonce de la réalisation effective du Canal Seine-Nord Europe. L'arrière-pensée de Dunkerque serait de la sorte approfondi vers la Picardie.

❖ CREATION D'UN PORT DANS LE DOUAISIS

Le Douaisis constitue une zone névralgique pour la logistique à l'échelle de la Région Nord-Pas-de-Calais. C'est le point de convergence des grands flux de trafics de la Région Nord-Pas-de-Calais et de Picardie. La réalisation du Canal Seine-Nord Europe viendra renforcer encore cette vocation de plaque tournante.

Ports de Lille gère actuellement un site portuaire situé à Douai. Cependant, celui-ci est enclavé et, plus grave, difficilement accessible. Il est en effet implanté à l'embouchure de la Scarpe Inférieure (petit gabarit - Classe I - 250 à 400 T), séparé du canal à grand gabarit par plusieurs ponts dont un ferroviaire qui constituent de réels obstacles.

La création d'un port fluvial dans le Douaisis ne peut se concevoir que le long du canal à grand gabarit, dans l'axe par où passeront les flux en provenance et à destination du nouveau canal. Ce site constituera en quelque sorte une plate-forme de transferts situé au débouché nord du futur canal.

Il pourrait en outre jouer un rôle actif dans une recomposition de l'organisation logistique des constructeurs automobiles présents dans le Douaisis, notamment Renault.

L'actuel Port de Douai, enclavé et peu accessible, a traité en 2011 un trafic fluvial de 74 000 tonnes. Un nouveau port, établi le long du canal à grand gabarit et pourvu des infrastructures adéquates, pourrait doubler ce trafic dès sa 2^{ème} année d'existence.

❖ CREATION D'UN NOUVEAU PORT A LA BASSEE

En coordination avec le nouveau site portuaire du Douaisis, l'aménagement d'un nouveau port dans le secteur de La Bassée présente un intérêt stratégique pour Ports de Lille et, au-delà, pour l'ensemble de la Région Nord-Pas-de-Calais. Le Port existant à La Bassée, situé sur un bras mort envasé, est inopérant et ne présente plus aucun intérêt en tant que port.

Dans la mesure où la zone de La Bassée recèle un potentiel de développement important, il est crucial d'y disposer d'un site portuaire, de préférence à proximité immédiate du point de confluence entre le Canal Dunkerque-Valenciennes et la Deûle. Il existe de vastes espaces fonciers bord à canal grand gabarit, sur les communes de Salomé et Hanlay.

Ce nouveau port permettrait de structurer et d'optimiser les flux sur l'axe Dunkerque/Paris. Il pourrait en outre servir de point d'appui pour le CMDU Lillois dans le cadre de la messagerie fluviale, au même titre que d'autres sites, pour décongestionner les accès à la Métropole Lilloise.

Ce secteur est encore largement industrialisé, et l'existence d'un site portuaire à cet endroit permettrait de drainer vers Dunkerque des flux qui sont actuellement transportés par la route, majoritairement vers les ports belgo-néerlandais.

CONCLUSION

Les projets qui viennent d'être présentés visent à positionner Ports de Lille par rapport aux évolutions du monde économique, au service duquel il se trouve. Bien entendu, comme toute entreprise, il se doit d'axer sa stratégie autour de faits tangibles et il ne saurait le faire sur la base d'un pari pris sur la réalisation ou la non-réalisation d'une grande infrastructure de transport. Dans cette optique, il est clair que le plan de développement adopté a été conçu indépendamment du projet Seine-Nord Europe.

Il est frappant cependant de constater, en examinant chacun des sujets qui constituent ce plan, à quel point la réalisation de Seine-Nord Europe influerait de façon majeure sur l'impact des projets envisagés. Et ceci se comprend sans peine, car la finalité des stratégies est la même, au-delà de la différence fondamentale de dimension des 2 éléments. Il s'agit de rendre au transport fluvial la place qu'il n'aurait jamais dû cesser d'avoir au sein des modes de transport dans notre pays. Les investissements de Ports de Lille dans les prochaines années visent à corriger la situation à l'échelon régional, ceux qui sont inclus dans le projet Seine Nord Europe ont l'ambition de le faire aux échelons national et européen.

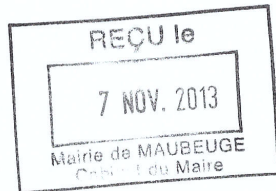
La réalisation de Seine-Nord Europe, et cela dès l'annonce officielle de son lancement, constituerait un puissant moteur de croissance pour le transport fluvial et pour la multimodalité, outils indispensables au développement économique, au-delà même de son aire géographique. Il s'agirait à n'en pas douter d'un signal politique fort envoyé au monde économique, aux chargeurs, aux opérateurs logistiques, aux décideurs institutionnels.

Nous formons l'espoir que les quelques éléments que nous avons pu vous fournir, en dépit de la difficulté à chiffrer les retombées prévisibles de tels investissements, contribueront à orienter vos conclusions dans un sens favorable au projet.

**SYNDICAT MIXTE
DOCKS SEINE NORD-EUROPE/ESCAUT**

**La Présidente,
Le Vice Président,**

à



M. Rémi PAUVROS
DEPUTE MAIRE DE MAUBEUGE
PRESIDENT DE L'AMVS
MAIRIE DE MAUBEUGE
PLACE DU DOCTEUR PIERRE FOREST
59600 MAUBEUGE

Valenciennes, le 10 octobre 2013

N/Réf. : 2013-10-COU 39/ML/GH/IL
Affaire suivie par : Gautier HOTTE
T. 03 27 513 184

Objet : Les enjeux liés au Canal Seine Nord Europe pour le Valenciennois

Monsieur le Député Maire,

C'est avec grand plaisir que nous vous avons reçu vendredi 4 octobre dans le Valenciennois et espérons que la découverte de notre Syndicat Mixte et des projets qu'il porte sur les différents quais du Port Public de Valenciennes permettra d'enrichir la réflexion que vous menez actuellement sur le Canal Seine Nord Europe.

Comme convenu, vous trouvez ci-joint les éléments que nous avons produits au cours des dernières années pour venir étayer notre réflexion sur le développement du fluvial dans le Valenciennois :

- Présentation du Port Public de Valenciennes
- Présentation du 4 octobre 2013
- Synthèse de l'étude chargeur réalisée par la CCI Grand Hainaut

Ces éléments ne manqueront pas de compléter utilement les études réalisées par Voies Navigables de France et d'autres sur cette question.

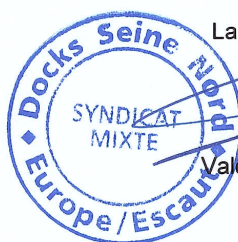
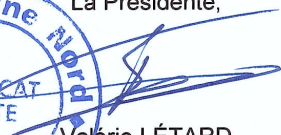
.../...

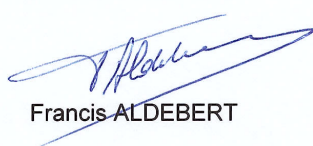
Siège social : 3, avenue du Sénateur Girard – BP 80577 – 59308 VALENCIENNES CEDEX – Tél : 03 27 513 153
Toute correspondance est à adresser à Madame la Présidente du Syndicat Mixte « Docks Seine Nord Europe / Escaut »

A tout le moins, ils illustrent clairement l'immense attente des territoires, qu'il s'agisse des organes institutionnels ou des entreprises, vis-à-vis de cette nouvelle infrastructure, à laquelle nous nous préparons dès aujourd'hui.

Restant à votre disposition et à celle de vos équipes, nous espérons que l'appel de notre territoire pour ce projet emblématique et porteur de renouveau pour la voie d'eau soit entendu.

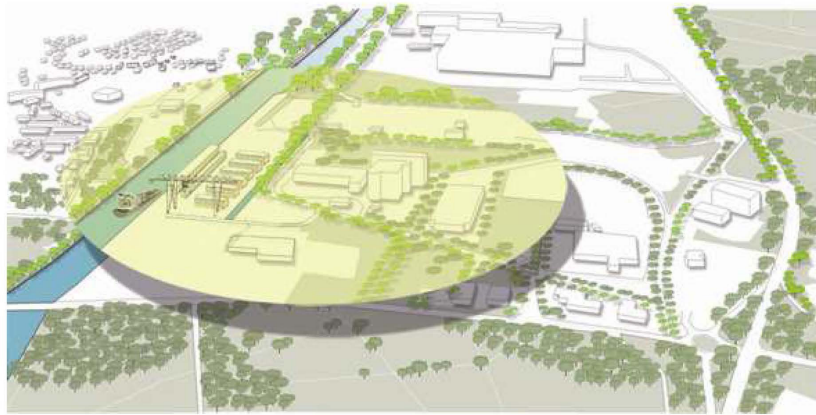
Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Député Maire, nos sincères salutations.

 La Présidente,

Valérie LÉTARD

Le Vice Président,

Francis ALDEBERT

Siège social : 3, avenue du Sénateur Girard – BP 80577 – 59308 VALENCIENNES CEDEX – Tél : 03 27 513 153
Toute correspondance est à adresser à Madame la Présidente du Syndicat Mixte « Docks Seine Nord Europe / Escaut »

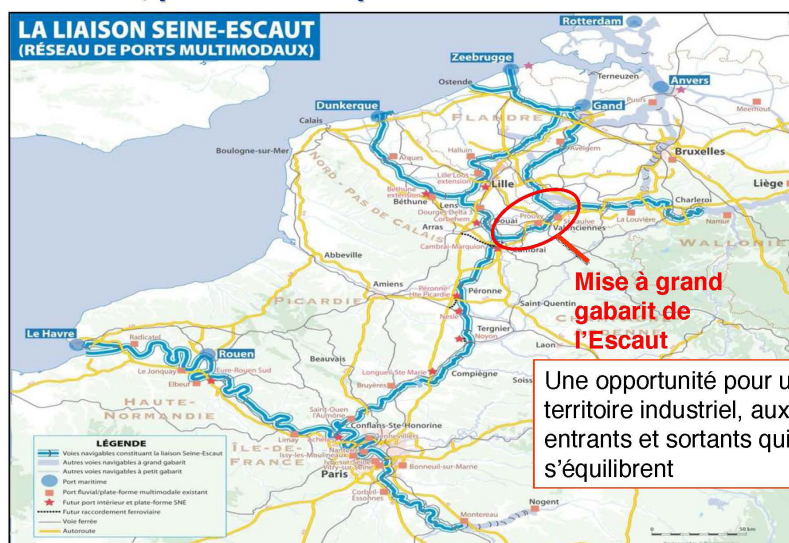
Docks Seine Nord Europe Escaut



Valenciennes, le 4 octobre 2013



L'ESCAUT, première brique de la liaison Seine Escaut



DOCKS SEINE NORD EUROPE ESCAUT : Qui sommes nous ?

Un Syndicat Mixte ouvert associant :

- CCI Grand Hainaut, concessionnaire du Port Public de Valenciennes depuis 1955.
- CAVM

Création : Mai 2012



A l'origine de ce Syndicat Mixte :

- Une vision stratégique partagée pour le territoire du Valenciennois

La Logistique, un outil au service de la compétitivité et du développement économique du territoire.

- La volonté de renforcer la gouvernance du Port Public de Valenciennes, pour porter de grands projets d'aménagement.

Aménagement performant, concerté et équilibré du bord à voie d'eau de l'Escaut par le biais de quais spécialisés : vracs, conteneurs, colis lourds



Le port public de Valenciennes

792 283 tonnes
manutentionnées en 2012

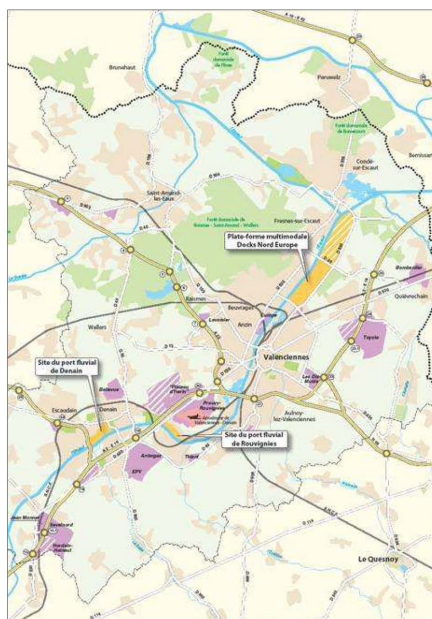
Quai de Bruay-sur l'Escaut / Saint-Saulve
207 KT (2012)

Quai de Valenciennes (Fbg de Paris)
103 KT (2012)

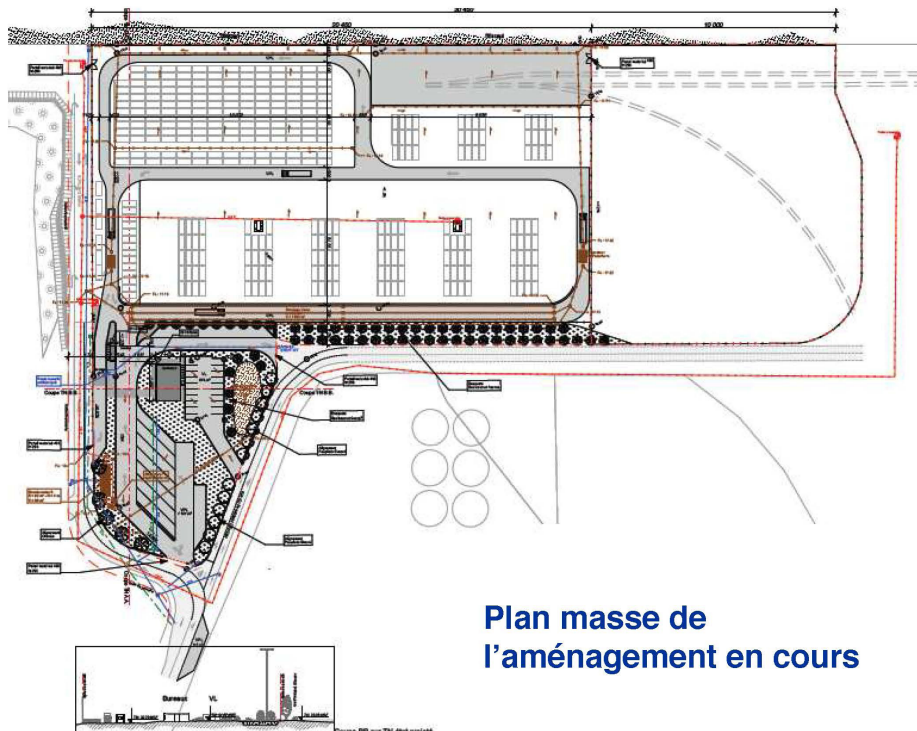
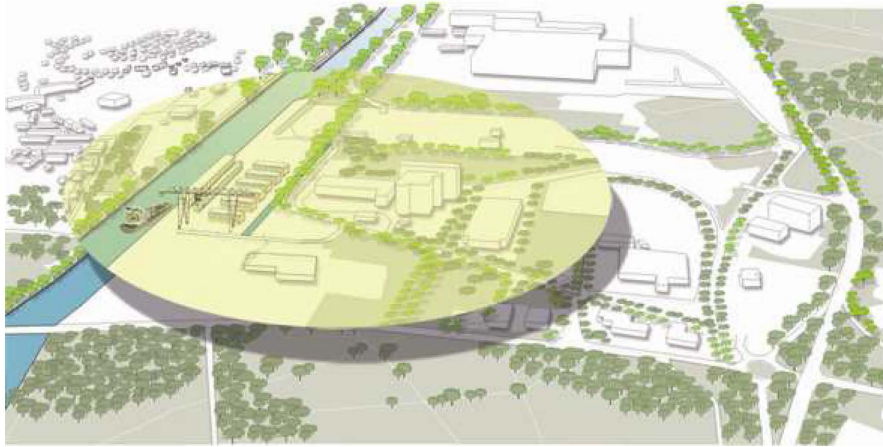
Quai de Rouvignies
199 KT (2012)

Quai de Denain
278 KT (2012)

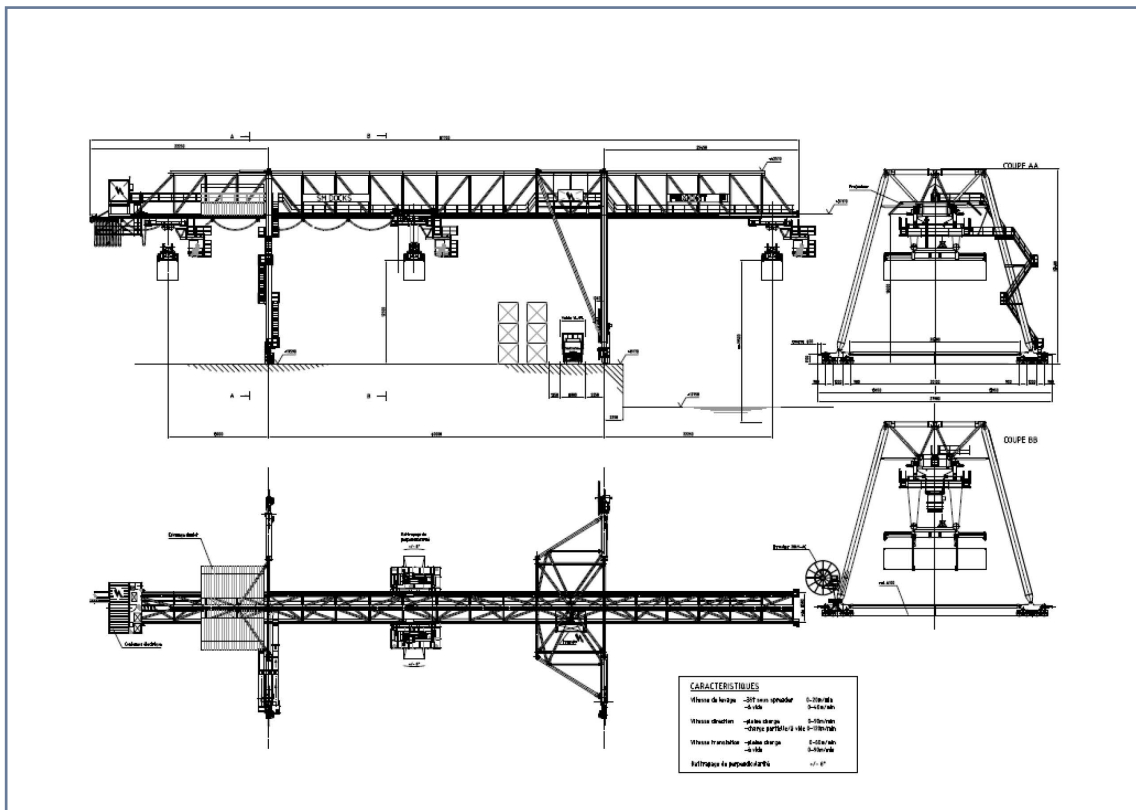
Quai de Bouchain
4 KT (2012)



La construction d'un terminal à conteneurs sur le quai de Bruay-sur-l'Escaut / Saint-Saulve



**Plan masse de
l'aménagement en cours**



Les projets d'infrastructures associés

Contournement Nord de Valenciennes

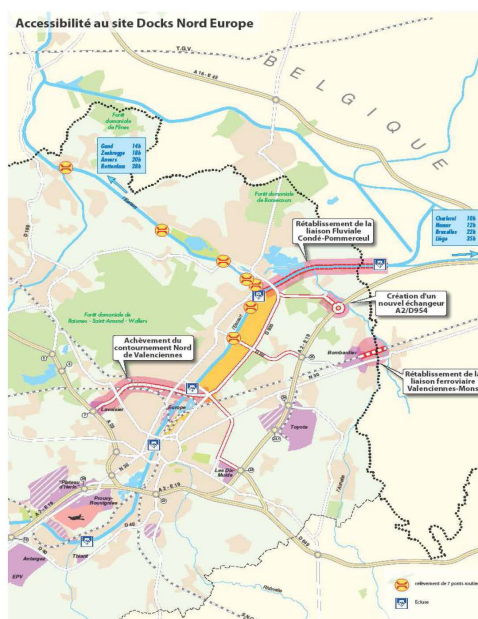
Echangeur A2 – A23 / Phase 2

Réouverture au fret de la ligne Valenciennes-Mons

Réouverture et mise à grand gabarit du Canal Condé-Pommerœul

Relèvement des ponts à 7m sur l'Escaut
 → 7 ponts concernés entre Bruay-sur-l'Escaut et Mortagne du Nord

Canal Seine Nord Europe



VALENCIENNES METROPOLE

CCI GRAND NORD NORD DE FRANCE

Les enjeux associés à Seine Nord Europe



Un port positionné sur un carrefour fluvial incomplet



L'importance de la réalisation de Seine Escaut pour le Valenciennois et le Grand Hainaut

- ✓ Faire du Valenciennois un véritable carrefour à 360° à l'échelle de l'Europe fluviale, ce qui aura pour conséquence de dynamiser le trafic fluvial dans le Valenciennois.
- ✓ Favoriser le report modal de la route vers le fluvial, grâce à des infrastructures de plus forte capacité, permettant la mise en œuvre de transports plus compétitifs (transports plus massifs, meilleur équilibre entre flux et contre flux).
- ✓ Offrir de nouveaux débouchés à notre industrie locale, grâce à une baisse des coûts de transport (ex. des produits de carrière vers l'Île de France).
- ✓ Dynamiser les filières d'avenir (ex. du recyclage)



Nos attentes par rapport à Seine Escaut

- ✓ Une réalisation dans les meilleurs délais.
- ✓ A minima, au gabarit CEMT classe 5 (soit entre 1500 et 3200 t, idem Escaut)
- ✓ Hauteur des ponts à 7 m (3 couches de conteneurs),
- ✓ Avec des niveaux de péages pertinents,
- ✓ Un réseau de plates-formes multimodales à réétudier, tant dans la gouvernance que dans la superficie ou la fonction



SEINE NORD INFOS

La lettre de liaison de l'Association Seine-Nord Europe

- Numéro 9 – Septembre 2013 -

Editorial

Mobilisation maximale

**pour que Seine-Nord Europe, au sein de la liaison européenne Seine-Escaut,
soit au rendez-vous des financements communautaires début 2014**

Le 17 avril dernier, Frédéric CUVILLIER, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, chargeait le Député Rémi PAUVROS d'une mission de reconfiguration du projet Seine-Nord Europe, destinée à « réexaminer le projet dans ses aspects techniques et réglementaires, afin d'optimiser significativement le coût d'investissement » et avec pour objectif de « rendre possible la réalisation de ce canal qui représente un espoir pour les territoires traversés, pour l'économie de la France et de l'Europe du Nord ». Les premières propositions de cette mission sont attendues pour l'automne 2013.

Les membres de notre association, élus et acteurs économiques de multiples horizons, appellent à la confirmation de la poursuite de ce projet, considéré comme le futur « big bang » économique pour nos territoires à l'instar du tunnel sous la Manche. Nous sommes très actifs, comme l'ont prouvé les Livres Blancs réalisés par l'association et les événements organisés à Cambrai en septembre 2012 et à Lille en février 2013. Aujourd'hui, il nous faut être lucide, constructif, et peut-être même visionnaire. Personne ne contestera qu'une reconfiguration du projet soit nécessaire si celle-ci est une meilleure façon de poser le problème et d'aboutir à des solutions. Les prochains mois seront décisifs. C'est dans cet esprit qu'a été organisée à Paris le 11 juillet dernier à la suite de notre Assemblée générale annuelle, une conférence-débat afin de recueillir les premières orientations de la mission de reconfiguration et d'échanger avec le M. le Député en mission Rémi PAUVROS et les acteurs économiques pour lesquels Seine-Nord Europe est synonyme de croissance et de création d'emplois.

L'Europe, à travers ses financements, est une grande chance que nous devons saisir. Pour surmonter la crise actuelle, notre économie a plus que jamais besoin de Seine-Nord Europe, investissement d'avenir au service du développement durable, de la compétitivité des entreprises et de la transition énergétique. En cette période charnière pour le projet, nous devons conforter notre mobilisation pour que Seine-Nord Europe, dont le processus est engagé depuis des années avec le soutien financier de multiples acteurs, soit bientôt une réalité pour les territoires. Il nous appartient à tous, à nous les acteurs territoriaux tout comme au Gouvernement, d'être au rendez-vous des financements communautaires à solliciter début 2014 pour le programme 2014-2020.

Philippe MARINI, Président de l'association Seine-Nord Europe

Sénateur Maire de Compiègne, Président de la Commission des Finances du Sénat



Le Député Rémi PAUVROS
© Cyril Touatin - Originis

Invité d'honneur de la conférence-débat, Rémi PAUVROS, le Député du Nord en charge de la mission de reconfiguration, s'est vu remettre par le Président Philippe MARINI, les deux Livres blancs réalisés par l'association en 2009 et 2012, qui font état des nombreuses coopérations et des dynamiques économiques déjà engagées sur les territoires autour du projet Seine-Nord Europe. Ses premiers mots ont été rassurants quant à sa vision de la mission : « Si j'ai accepté cette mission, c'est bien pour créer les conditions d'un arbitrage favorable ».

Il ressort des propos du Député PAUVROS une volonté ferme : continuer à œuvrer à la bonne fin de ce « projet d'intérêt national, qui s'inscrit dans une perspective unique de développement pour l'ensemble du territoire français ».

Conférence-Débat sur le projet Seine-Nord Europe du 11 juillet 2013 à Paris

Rémi PAUVROS conforte le projet Seine-Nord Europe dans ses fondements, et souhaite créer les conditions d'un arbitrage favorable

Plus de 120 élus, acteurs économiques issus des différentes filières (agriculture et agro-industrie, matériaux de construction, produits recyclables, sidérurgie, automobile, agro-alimentaire et grande distribution...) et des régions desservies (Ile-de-France, Picardie, Nord-Pas-de-Calais) mais aussi de tout l'axe Seine et des régions voisines européennes, se sont retrouvés le 11 juillet 2013 au Conservatoire National des Arts et Métiers. Philippe MARINI, Président de l'association Seine-Nord Europe, et Rémi PAUVROS, Président de la mission de reconfiguration du projet Seine-Nord Europe, ont affiché une volonté commune de voir cette mission aboutir sur la réalisation effective du canal Seine-Nord Europe.

En ouverture de cette conférence, Philippe MARINI a rappelé la situation du projet Seine-Nord Europe et la mise en place d'une mission de reconfiguration, « *approche qui ne peut que recevoir le soutien de l'association, si elle est réaliste et progressiste* ». Pour Philippe MARINI, l'objectif est d'être au rendez-vous des demandes de financements européens pour la période 2014-

2020. Il a ensuite largement laissé à la parole à Rémi PAUVROS pour que ce dernier précise les contours de sa mission, son calendrier de travail et les premiers éléments de réflexion.



Le Député Rémi PAUVROS en charge de la mission de reconfiguration du projet Seine-Nord Europe et Philippe MARINI, Président de l'association
© Cyril Toutain - Originis

L'engagement de Rémi PAUVROS : œuvrer à la bonne fin du projet en lien avec l'association

D'emblée, le Député du Nord a tenu à rassurer les participants sur l'objectif de sa mission : « *il ne s'agit pas d'enterrer le projet mais bien de créer les conditions d'un arbitrage favorable* ». Il a également confirmé que la Déclaration d'Utilité Publique ne sera pas remise en cause. Le Député a également confirmé, comme l'a souvent rappelé l'association, que Seine-Nord Europe devait être construit au grand gabarit européen, en précisant qu'une infrastructure comme un canal est un « *outil évolutif* » qui se développe et se transforme avec le temps, prenant pour exemple le canal Albert en Belgique où les écluses ont été modifiées, les ponts relevés, etc.

Les points clés de l'intervention de Rémi PAUVROS

1. Sa mission a pour objet de créer les conditions d'un arbitrage favorable à la réalisation du projet ;
2. Le grand gabarit européen envisagé pour le futur canal (essentiel à son attractivité) tout comme la Déclaration d'Utilité Publique (indispensable au respect des échéances à venir) ne seront pas remis en cause ;
3. Son objectif est d'être au rendez-vous des demandes de financements européens début 2014 ;
4. Un point d'étape sera fait au Ministre délégué chargé des Transports à l'automne 2013 avant une proposition d'arbitrage en fin d'année.

« Les plates-formes sont un enjeu considérable »

Rémi PAUVROS a également appelé à une meilleure intégration des acteurs économiques (chargeurs, transporteurs, logisticiens...) aux réflexions en cours. Il s'agit de travailler en liaison avec les filières utilisatrices concernées, mais également avec la batellerie, afin d'intégrer ses propositions. Dans cette optique, l'association Seine-Nord Europe constituera un relais essentiel et une force de conseil auprès de la mission de reconfiguration. Il a également souligné toute l'importance des plates-formes multimodales qui devraient être adossées au futur canal. Très attentif au discours des acteurs économiques, Rémi PAUVROS a précisé qu'il engagera des auditions avec de nombreuses parties prenantes.

L'objectif du Député est clair : « *présenter à Bercy un plan de financement fiable qui ne soit pas en contradiction avec le contexte économique actuel* » en sachant bien que la Commission Européenne et la Banque Européenne d'Investissement sont prêtes à augmenter leur contribution.

Conférence-Débat sur le projet Seine-Nord Europe du 11 juillet 2013 à Paris

Des acteurs économiques très mobilisés qui souhaitent de la visibilité sur le calendrier de réalisation de Seine-Nord Europe

À l'occasion de la conférence-débat, trois tables rondes ont permis à de nombreux acteurs économiques de réaffirmer leurs attentes et leur intérêt quant à la réalisation de Seine-Nord Europe. Ils ont évoqué différents projets d'investissements qui seraient en lien avec ce projet, et rappelé le besoin de visibilité des acteurs économiques quant à sa réalisation.

1er Enjeu : alimenter la croissance des territoires et générer des emplois pérennes

Jean-Bernard BAYARD, Vice-Président de la FNSEA, a rappelé que Seine-Nord Europe était un « projet vital pour la profession », qui permettrait de mieux répondre à la demande, d'être plus réactif et mieux présent sur les marchés de demain. Pour Alain VRILLON, Chairman of the Board, **Ajinomoto Foods Europe SAS**, « Seine-Nord Europe aurait un impact fort sur nos activités futures », ses actionnaires y voyant un vecteur de développement. Il a rappelé combien les infrastructures étaient un levier clé pour la compétitivité de l'industrie française.

Reynald DEBAUT-HENOCQUE, Directeur **Production Control de Toyota Motors Manufacturing France**, a précisé que le site de Toyota à Onnaing près de Valenciennes avait fait le choix du transport fluvial, car ce mode répondait à leurs besoins en matière de transport de conteneurs et aux exigences de l'entreprise en termes de développement durable. Erik PORTUGAELS, Directeur général de la société qui exploite différents canaux en Belgique, a insisté sur le caractère de « pôle d'investissements industriels » d'un canal : « Pour le canal Albert, cela s'est traduit par la création de 60 000 emplois dans les usines autour du canal ». Pour Vincent MEZURE, Directeur du développement de **SITA Ile-de-France**, « SITA est très intéressé par le projet car nous avons besoin de coupler les régions Nord et Ile-de-France dans nos activités au travers de ce maillon manquant ».



De g. à d. : Erik PORTUGAELS (De Scheepvaart), Vincent MEZURE (SITA Ile-de-France), Alain VRILLON (Ajinomoto Foods Europe SAS), Reynald DEBAUT-HENOCQUE (Toyota Motors Manufacturing France), Jean-Bernard BAYARD (FNSEA)
© Cyril Toutain - Originis

2ème enjeu : contribuer durablement à la compétitivité de la « Marque France »



David APPIA (AFII)
© Cyril Toutain - Originis

David APPIA, Président de l'Agence Française pour les Investissements Internationaux (AFII), a d'abord souligné que « la France est un des premiers pays d'accueil des investissements dans le domaine de la logistique, dans l'industrie ainsi que dans la recherche et développement ». Pour lui, Seine-Nord Europe envoie un signal fort aux investisseurs étrangers. Dès la décision prise, l'AFII s'engage à promouvoir le projet auprès des entreprises et investisseurs étrangers. Philippe ESNOL, Sénateur-Maire de Conflans-Sainte-Honorine, et Arnaud RICHARD, Député des Yvelines, ont regretté la faible place accordée au transport fluvial aujourd'hui. Philippe ESNOL a souligné l'attachement des professionnels au grand gabarit européen.

3ème enjeu : renforcer la position de la France au carrefour de l'Europe

Si le projet de liaison fluviale européenne Seine-Escaut a pour objet de « relier l'Ile-de-France à l'arc fertile européen » selon Franck VALLERUGO, Professeur titulaire de la Chaire Économie Urbaine de l'ESSEC, il est perçu d'un nouvel œil par les acteurs portuaires français et notamment ceux du Havre qui y voient « un surcroît potentiel d'activité important », dans le prolongement de la création d'HAROPA. Mais comme l'a souligné Dominique DEVAUX, Déléguée générale de l'Union maritime et portuaire du Havre, il convient de prendre des mesures d'homogénéisation des conditions de manutention dans les ports français, en comparaison de ceux du Range Nord.



Franck VALLERUGO (ESSEC)
© Cyril Toutain - Originis

L' « union sacrée » autour de Seine-Nord Europe



L'assemblée réunie par l'association au CNAM le 11 juillet dernier
© Cyril Toutain - Originis

En préambule de la conférence-débat, l'Assemblée Générale statutaire de l'Association s'est tenue en début de matinée le 11 juillet 2013.

A travers le rapport moral de l'association, le Président Philippe MARINI a résumé l'activité de l'association, et l'ensemble des initiatives placées sous le signe de « l'union sacrée » autour de la réalisation du projet. Il n'a pas manqué de souligner les délais serrés à tenir pour appeler à de nouveaux financements européens au premier semestre 2014, sachant que **la contribution financière de l'Europe pourrait passer d'un taux de financement des travaux de 6 % à 40 %, dans le**

nouveau cadre budgétaire européen 2014-2020. Il a également rappelé la nécessité de confirmer les caractéristiques de grand gabarit européen du projet dans le cadre de la mission de reconfiguration en cours, et la nécessité de déterminer les modalités les plus efficaces et rapides pour assurer le financement du projet.

A l'issue des débats, le rapport moral, le rapport financier, les résolutions présentées et la composition du comité de direction ont été approuvés à l'unanimité.

Philippe MARINI a également émis le souhait d'un « élargissement » du comité de direction, notamment en direction des acteurs de l'Ile-de-France, de telle sorte que l'association puisse jouer son rôle de fédération de toutes les forces vives, économiques, sociales, politiques, territoriales et professionnelles. Il a également proposé d'engager les actions proposées par différents membres présents (voir ci-contre).

Le nouveau Comité de direction de l'association est ainsi composé des personnalités suivantes :

Président :

Philippe MARINI, Sénateur-Maire de Compiègne

Premier Vice-Président :

Daniel PERCHERON, Sénateur du Pas-de-Calais,
Président du Conseil régional Nord-Pas de Calais

Vice-Présidents :

Philippe BONNEVIE, Délégué général de l'AUTF
Serge CAMINE, Président du CESER de Picardie
Michel DELEBARRE, Sénateur-Maire de Dunkerque
Marcel DENEUX, Sénateur de la Somme
Philippe ESNOL, Sénateur-Maire de Conflans Ste Honorine
Vice-Président - Secrétaire général :
Jean-François DALAISE, Président de Ports de Paris
Vice-Président trésorier :
Philippe VASSEUR, Président de la CCIR Nord de France

Bienvenue aux nouveaux membres :

Depuis cette AG 2013, l'association a enregistré les adhésions de Lille Métropole et de Waterwegen & Zeekanaal VZW.

Interventions de membres

Jacques TRORIAL, Président de l'Association pour le Développement des Ports Français (ADPF), a apprécié d'entendre Dominique DEVAUX, Déléguée générale de l'Union maritime et portuaire du Havre, évoquer la mutation du Port du Havre par rapport au projet Seine-Nord Europe.

Marcel DENEUX, Sénateur de la Somme, a souligné l'intérêt à sensibiliser les personnes qui ont de l'influence dans la gouvernance globale. C'est le cas, par exemple, d'Anne LAUVERGEON, présidente de la Commission Innovation 2030. Il semble important de la rencontrer pour qu'elle intègre Seine-Nord Europe au paysage de 2030.

Jacques de VILLENEUVE, Président d'EuroSeine, estime qu'il y a en Picardie un certain scepticisme vis-à-vis du projet et une tentation de se limiter à quelques travaux d'aménagements des réseaux existants. Il lui semble important d'insister sur la nécessité d'entrer dans « l'univers du grand gabarit » et de mobiliser la FNSEA dans les futures rencontres avec les partenaires du projet.

Les prochaines initiatives de l'association Seine-Nord Europe

Comme évoqué lors de la conférence-débat, l'association se mettra au service de Rémi PAUVROS et de son équipe afin d'accompagner au mieux les travaux de la mission.

L'association participera avec détermination aux débats parlementaires liés aux transports, aux investissements, à la transition énergétique... Des rencontres avec les décideurs clés seront suscitées.

**CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE
GRAND LILLE**

Le Président

ASSEMBLEE NATIONALE
Monsieur Rémi PAUVROS
Député SRC du Nord
126 rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

N° 1227 DDr/SD

Lille, le 10 septembre 2013

Monsieur le Député,

Comme demandé lors de votre visite en notre port, nous nous engageons par la présente à vous apporter notre contribution intellectuelle afin de vous alimenter d'informations à caractère économique dans le cadre de votre mission.

Lors de notre rencontre, nous vous avons présenté les projets qui devraient se voir impactés par la réalisation de Seine-Nord-Europe et donc contribuer au succès de la nouvelle liaison. Pour rappel, nous les avons déclinés en 3 axes :

- Axe Deûle Lys
- Pôle Lillois
- Axe Dunkerque Escaut

La métropole lilloise a en effet besoin d'une vision fluviale à 360° (Nord/ Sud, Est/Ouest).

Nous nous proposons de préciser dans les tous prochains jours sur chacun de ces axes les projets que nous entendons mener et leur impact estimé et escompté sur les trois axes, y compris, bien sur le projet Seine-Nord-Europe auquel nous sommes attachés car sa réalisation permettra à nos clients de revoir leur organisation logistique vers l'Île de France et les ports normands, en procédant à des transferts de la route vers le « fleuve ». Les investissements portuaires projetés sur la période 2013/2017 pour mener à bien ce programme se montent à environ 60 M d'€.

1) AXE DEULE-LYS

Il s'agit essentiellement d'organiser et de valoriser le potentiel d'un espace densément peuplé et économiquement actif. Les projets qui y sont programmés sont les suivants :

- Agrandissement du Port de Marquette : passage de 0,5 à 3 hectares.
- Aménagement du Port de Quesnoy : sur une surface de 9 hectares.
- Aménagement d'un nouveau Port à Halluin : sur une surface de 7 hectares.
- Développement du Port de Santes : aménagement de 17 hectares supplémentaires et redéploiement du parc immobilier.

Sur cet axe, nous souhaitons que les travaux sur le réseau fluvial envisagés sur la période 2014-2020 puissent être effectivement réalisés. Il s'agit en particulier de la modernisation de la section internationale au gabarit Va+, avec possibilité de passage de convois poussés de gabarit Vb, avec alternats lorsque nécessaire, et de l'allongement de l'écluse de Quesnoy au moins à 144 mètres. Le gabarit actuel de cette écluse (110 mètres) constitue en effet un verrou pour de nombreux bateaux alors que le reste du réseau du Nord Pas-de-Calais dispose d'écluses de 144 mètres. Il va de soi que nous souhaitons que le gestionnaire du réseau puisse offrir sur cet axe un service tendant rapidement vers le H24.

...

Siège social : **CCI GRAND LILLE**

Place du Théâtre - B.P. 359 - 59020 Lille cedex

T. 03 20 63 77 03 - F. 03 20 63 79 00 - Courriel : presidence@grand-lille.cci.fr

N° Siret 130 003 841 00017 - Code NAF 9411Z - N° TVA INTRA : FR 46130003841

www.grand-lille.cci.fr - www.cci-nord.fr



2) POLE LILLOIS

Le concept de base pour cet axe est de concrétiser et de fluidifier les interactions entre la Ville et le Port, enjeu majeur de la prospérité de l'une comme de l'autre. Les projets sont :

- Développement de la Plate-forme de Transferts Intermodaux (PTI), outil privilégié de la multimodalité qui se déploie sur 12 hectares connectés eau-fer-route.
- Développement du CMDU Centre Multimodal de Distribution Urbaine ©, sur environ 3 000 m² pour optimiser les livraisons en ville.
- Déploiement du Pôle BTP et aménagement d'un nouveau port à Lomme sur 4 hectares, pour un traitement plus efficace des flux et un nouvel essor du transport fluvial.

Pour favoriser une logistique urbaine efficiente à l'échelle de la métropole, nous souhaitons que les ouvrages de navigation utiles à cette fonction puissent être rapidement fiabilisés.

3) AXE DUNKERQUE ESCAUT

La logique est de conforter le statut de Grand Port Maritime de Dunkerque en tant que port de la Région. Les projets sont :

- Création d'un port dans le Douaisis
- Création d'un nouveau port à La Bassée
- Collaboration avec le Grand Port Maritime de Dunkerque : par le biais du GIE Nord Gateway et de la SAS Nord Ports Shuttle.

Cet axe fluvial est essentiel pour favoriser la localisation d'emplois dans le Nord Pas-de-Calais avec des services de transports fluviaux efficaces. La fiabilisation et la modernisation de cet axe nous apparaissent devoir être assurés pour permettre la mise en place de services fluviaux avec des bateaux de gabarit Va+ en H24, avec les alternats éventuellement nécessaires. Il est clair que si un bateau pouvait assurer trois services par semaine entre Dunkerque et Lille, les armateurs et les chargeurs basculeraient plus facilement sur le mode fluvial.

Les projets ci-dessus répertoriés figurent dans le plan stratégique de développement de Ports de Lille. Ils répondent aux objectifs que s'est fixé l'Etablissement de la CCI Grand Lille : soutien aux entreprises, accroissement de la part du transport fluvial, collaboration accrue avec Dunkerque, vision régionale. Ces objectifs sont non seulement compatibles mais encore en parfaite conjonction avec ceux de la liaison Seine-Nord-Europe.

Une collaboration forte se met en place à ce sujet avec le bassin de la Seine et la CCI de Région Nord de France.

Il n'est pas exclu que d'autres projets viennent s'ajouter à la présente.

Nous demeurons bien entendu à votre entière disposition et vous prions de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de notre très haute considération.

Philippe HOURDAIN

Copie adressée à :

- Monsieur le Préfet de Région
- Monsieur le Président du Conseil Régional
- Madame la Présidente de la Métropole
- Monsieur le Directeur de Dunkerque Ports
- Monsieur le Directeur de Delta 3
- Monsieur le Directeur de VNF





Chambre
Nationale de
la Batellerie
Artisanale

Etablissement
Public National
à caractère
Administratif

43, rue de la
Brèche aux Loups
75012 Paris
Téléphone :
01.43.15.96.96
Télécopie :
01.43.15.96.97

E-mail :
CNBA.PARIS@wanadoo.fr
www.cnba-transportfluvial.fr

*Le Président de la Chambre nationale
de la batellerie artisanale*

à

Assemblée Nationale
Monsieur Rémi PAUVROS
Député du Nord
126, rue de l'Université
75355 Paris SP 07

Paris, le 22 octobre 2013

Objet : transmission de documents
PJ : dossier Freycinet 2000
chiffres centre formalité des entreprises - CNBA

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu m'auditionner en date du 09 octobre, ce dont je vous remercie. Une contribution de Transporteurs fluviaux de France (TFF), dont la Chambre nationale de la batellerie artisanale constitue l'une des deux composantes, vous a par ailleurs été communiquée.

Notre entrevue fut l'occasion d'aborder le thème du renouvellement de la flotte française, que j'estime impératif pour faire face à une concurrence européenne toujours plus intense, et qui, à n'en pas douter, se renforcera avec la réalisation du canal Seine-Nord Europe.

Aussi, dans le prolongement de nos échanges du 09 octobre, je vous prie de trouver ci-joint l'étude « Freycinet 2000 » relative à la modernisation des techniques de transport fluvial, qui envisage en particulier le transport de conteneurs sur le petit réseau. Cette étude réalisée en 2002, pose les bases d'une réflexion qui mériterait d'être relancée.

Je joins également à ce courrier, et comme vous l'aviez sollicité lors de notre entrevue, les derniers chiffres du registre des entreprises de la batellerie artisanale, tenu par Centre de formalités des entreprises de la CNBA.

Je demeure à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et vous prie de bien vouloir recevoir, Monsieur le Député, l'expression de mes salutations les plus distinguées.

Le Président de la Chambre
nationale de la batellerie artisanale

Michel DOURLENT

Monsieur Rémi PAUVROS
Député du Nord
Casier de la Poste
ASSEMBLEE NATIONALE
126, rue de l'Université
75355 PARIS SP 07

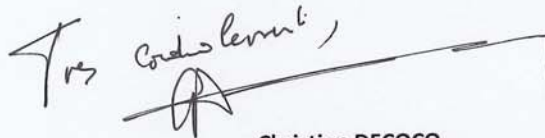
*Objet : Canal Seine Nord Europe
Engagement des acteurs économiques*

Monsieur le Député,

J'ai l'honneur de vous adresser une contribution du Cercle des Chargeurs et des professionnels de la Chaîne Logistique à votre mission de reconfiguration du projet de Canal Seine-Nord Europe.

Cette contribution développe et soutient le choix de réalisation immédiate du Canal SNE au gabarit Européen Vb, dans la perspective d'une harmonisation ultérieure de l'ensemble des voies navigables du Bassin Seine-Escaut.

Je vous remercie de votre attention et je forme des vœux très cordiaux pour la réussite de votre mission.

Très Cordialement,


Christian DECOCQ
Délégué du GERIF
Ancien Député du Nord

PJ : 1 Document (4 pages)



**Contribution du Cercle des Chargeurs
et des Professionnels de la Chaîne Logistique à la
Mission de Reconfiguration du projet de Canal Seine-Nord Europe
conduite par Monsieur le Député Rémi Pavros**

Le GERIF¹ anime depuis plusieurs années une action déterminée en faveur du projet de Canal Seine-Nord Europe : plus de 70 comités stratégiques ont réuni ses dirigeants qui ont initié plus de 200 réunions de travail avec les acteurs économiques et politiques du projet, organisé plusieurs réunions publiques, publié des documents de sensibilisation, diligenté des études juridiques, techniques, marketing...

Depuis 3 ans, ce groupement informel de décideurs économiques a élargi son action à un « Cercle des chargeurs » (dont la charte et la liste figure en annexe) composée de grands donneurs d'ordres implantés ou issus des territoires concernés par le projet Seine Nord-Europe.

Consultés par M. Le Député Rémi Pavros, le GERIF et le Cercle des Chargeurs, ainsi que divers acteurs économiques participant à la chaîne logistique et concernés aussi par le projet, souhaitent exprimer les recommandations suivantes relatives à l'ouvrage principal et aux plateformes multimodales associées.

1. SUR L'OUVRAGE PRINCIPAL

A ce moment de l'histoire de cet ambitieux projet que constitue la démarche dite, de reconfiguration, il importe de rappeler l'enjeu Européen de ce projet, les conséquences sur les territoires et les contraintes qui en découlent.

Malgré toutes les difficultés économiques et financières que connaissent les Etats Membres, la Commission Européenne et le Parlement ont revalidé dans le Cadre du Mécanisme d'Interconnexion en Europe (M.I.E.) pour la période 2004-2020, le concept de corridors multimodaux à l'échelle européenne propre à mailler ports maritimes, ports intérieurs et à permettre au transport fluvial et ferroviaire de proposer une offre logistique intégrée.

La récente « Déclaration de Tallinn » du 17 octobre 2013 concerne les voies navigables, les voies d'accès et les connexions intermodales pour le raccordement des Bassins Seine-Escaut et les voies navigables contribuant à la bonne accessibilité des ports concernés.

Cette déclaration a aussi pris acte des travaux préparatoires engagés ; notamment des études pour le projet Seine Nord pour lequel elle souhaite l'engagement des pays membres de réalisation de ce corridor éligible au co-financement de l'Union Européenne au taux de 40 %.

¹ Constitué à l'origine de ses fondateurs : Rabot Dutilleul, Ramery, Hiolle Industries et L'Hotellier, rejoints ensuite par Grimonprez Logistique et Eurotunnel, le GERIF représente aujourd'hui 12 000 personnes et génère un CA de 2.5 Milliards d'Euros



Ce projet Européen doit confirmer les caractéristiques du **gabarit européen Vb comportant un tirant d'air qui permette le passage de convois conteneurisés à 3 couches (high cube)**.

Cette massification est le principal atout du projet contribuant par un abaissement des coûts de transport à sa compétitivité au bénéfice de l'ensemble des professionnels de la chaîne logistique.

La reconfiguration étudiée ne peut renoncer à cet avantage de la massification dans la perspective d'un corridor européen stratégique.

Les chargeurs et les professionnels de la chaîne logistique sont conscients de la nécessité d'une harmonisation à terme des gabarits et des tirants d'air sur la totalité de l'axe Seine Nord Europe (Seine-Escaut, Dunkerque-Escaut, Lys-Escaut).

2. SUR LES PLATEFORMES MULTIMODALES

Les chargeurs et les professionnels de la chaîne logistique n'ignorent pas les conditions actuelles de gabarit, tirant d'eau et tirant d'air, des voies existantes raccordables au projet principal.

Les professionnels considèrent que la nécessaire harmonisation progressive comporte l'aménagement de plateformes multimodales qui permettront d'effectuer les opérations de massification et d'éclatement des flux de marchandises, pré- ou post-acheminées grâce à une intermodalité, notamment avec le réseau ferroviaire.

Ces plateformes, points nodaux, d'une intermodalité réussie (à l'instar de Genk) constitueront ainsi de véritables **ports avancés**.

La faisabilité technique, économique et financière de ces clusters dépendra de l'engagement des acteurs économiques eux-mêmes si la gouvernance leur en est confiée. Ces professionnels sont en effet les mieux à même de définir les objectifs économiques et de les réaliser.

EN CONCLUSION : Par référence au Canal Albert qui illustre le parti pris d'un aménagement permanent (5 clusters créés entre 1996 et 2012, générant des dizaines de milliers d'emplois). Les professionnels de la chaîne logistique considèrent techniquement et économiquement viable, le projet Seine Nord Europe, faisant le choix du gabarit européen et visant à une harmonisation progressive par des politiques d'accompagnement de l'ensemble des voies navigables constitutives de ce corridor européen stratégique.



**SOUTIENS DE LA CONTRIBUTION DU CERCLE DES CHARGEURS
A LA MISSION DE RECONFIGURATION DU PROJET DE CANAL SEINE-NORD EUROPE
CONDUITE PAR MONSIEUR LE DEPUTE REMI PAUVROS**



CONTRIBUTION DU GERIF
Mission de Reconfiguration du projet de CSNE
conduite par M. Le Député Rémi Pauvros

- 3/4 -

ChD/MIG
Le 24 Octobre 2013





Syndicat Professionnel de la Batellerie Artisanale

E Mail : syndicat.laglissoire@gmail.com

Pour tenir compte des difficultés de liaisons résultant de l'itinérance de notre profession,
merci d'adresser le courrier en double exemplaire :
Mr Daniel CLAEYS - Président - BP 1 - 77130 MAROLLES SUR SEINE calimero-fluvial@hotmail.fr
Mr Jacques DELHAY - secrétaire - 1158 Chemin du halage - 59500 DOUAI sarlabord@gmail.com

Le 19 Octobre 2013

A l'attention
de Monsieur Rémy PAUVROS
Député
Assemblée Nationale
126 rue de l'Université
75007 PARIS

Monsieur PAUVROS,

Je vous prie de trouver en pièce jointe le document de réflexion élaboré par notre organisation syndicale: nous constatons hélas que tous les indicateurs, y compris les documents de préparation du budget d'Etat pour 2014 laissent apparaître un bien faible espoir de voir le projet SNE se réaliser.

Nous pensons d'ailleurs qu'un tel projet présenté jusqu'à ces derniers temps comme LA solution au rééquilibrage de la part modale du fluvial ne peut en aucun cas à lui seul compenser la déliquescence du réseau national et le retard pris depuis plus d'un demi siècle. Il serait de notre point de vue bien plus profitable pour l'intérêt économique du pays, de s'engager dans un projet global sur l'ensemble du territoire français, intégrant le choix de gabarits et le nécessaire maillage du territoire.

Je reste à votre disposition pour vous apporter toutes précisions que vous souhaiteriez, et nous sommes disponibles pour vous rencontrer à votre convenance.

Je vous ai déjà fais parvenir ce courrier par E Mail le 17 Octobre..

Je vous remercie de l'intérêt que vous porterez à nos réflexions.

Le secrétaire national

Jacques DELHAY

Téléphone : 06 95 06 88 32
Mail : sarlabord@gmail.com



Syndicat Professionnel de la Batellerie Artisanale

E Mail : syndicat.laglissoire@gmail.com

Pour tenir compte des difficultés de liaisons résultant de l'itinérance de notre profession, merci d'adresser le courrier en double exemplaire :
Mr Daniel CLAEYS -Président - BP 1 - 77130 MAROLLES SUR SEINE calimero-fluvial@hotmail.fr
Mr Jacques DELHAY - secrétaire - 1158 Chemin du halage - 59500 DOUAI ms.esmeralda@proximus.be

Le 17 Octobre 2013

REFLEXION SUR L'AVENIR Des liaisons fluviales SEINE – NORD – EUROPE

Contribution des représentants de la profession des transporteurs Fluviaux
à la mission confiée à Monsieur PAUVROS
Député de Maubeuge

Le Syndicat La Glissoire observe avec inquiétude la remise en cause du projet Seine Nord Europe qui est vécu comme un énorme pas en arrière après les espoirs de développement du réseau fluvial qu'il avait fait naître.

Le contenu du rapport Mobilité 21 et l'instruction du 1^{er} Ministre sur la préparation des Contrats de Plan Etat Régions confirment les choix gouvernementaux de maintenir le transport fluvial au rang du parent pauvre des transports : ce choix contredit totalement toutes les affirmations sur le développement durable et entraîne dans la profession une profonde crise de confiance à l'égard des institutions publiques qui s'ajoute au constat permanent de détérioration quotidienne du réseau.

Dans ce contexte, les représentants bateliers ont jugé indispensable d'engager une réflexion visant à proposer une autre approche du développement des Voies Navigables dans ce pays, et notamment, dans un premier temps, dans la liaison entre la Bassin de la Seine et le Nord de la France, en lien avec le réseau Européen.

UN PREMIER CONSTAT : des grands projets ou rien !

La particularité française en matière de développement du réseau fluvial est de n'imaginer QUE DES GRANDS PROJETS qui se discutent sur plusieurs dizaines d'années et sont remis en cause au moment où ils sont sur le point d'aboutir.

Ainsi en a-t-il été du projet Rhin-Rhône qui présentait quand même la particularité d'annoncer la dégradation profonde des paysages de la vallée du Doubs en noyant des espaces considérables. On a ainsi offert des arguments en or aux détracteurs du projet.

Pour Seine-Nord- Europe, le dimensionnement des ouvrages, les hauteurs de chute des écluses (jusqu'à 37 m), le manque de réalisme en matière de dépenses engagées, le manque de cohérence avec les voies aux deux extrémités (Oise et Canaux du Nord) et la surestimation des recettes théoriques ne pouvaient que conduire à la plus grande méfiance : cela se traduit aujourd'hui par le grand « coup de frein » que l'on connaît.

Ces deux expériences ne semblent pas avoir conduit les services en charge de réfléchir aux projets de développement des Voies Navigables à modifier leur approche : on voit déjà poindre un énorme projet de liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin qui apparaît comme la photocopie conforme des deux projets précités : grand projet qui va être en discussion pendant un quart de siècle avec les plus gros risques d'être jeté à la poubelle avant de voir le jour...et le transport fluvial ne subsistera vaille que vaille que dans les grands

bassins avec une batellerie artisanale mourante et des gros armements qui auront les pires difficultés à évoluer vers une stabilité durable susceptible de motiver les investisseurs financiers.

UN DEUXIEME CONSTAT : un trafic fluvial en baisse entre la Seine et le Nord

Le dossier de présentation de la liaison Seine-Nord-Europe semble ignorer totalement l'existence des 3 liaisons existantes :

- Le canal de la Sambre à l'Oise, fermé à la navigation pour cause de défaillance d'un Pont Canal qui n'a pas été réparé.
- Le Canal de St Quentin qui se détériore et perd son trafic qui devient embryonnaire
- Le Canal du Nord dont on pourrait dire que c'est l'équivalent d'une route Nationale mise en service en 1960 et vieillissante aujourd'hui, restée dans l'état depuis ½ Siècle alors que le réseau routier a été sans cesse modernisé avec en plus la construction de nombreuses autoroutes qui a permis au transport routier de s'octroyer des parts de marché au détriment du fluvial.

Ainsi, le transit fluvial entre la Seine et le Nord (canal de St Quentin et canal du Nord additionnés) était de :

- 6 millions de tonnes en 1972
- 2,3 millions de tonnes en 2012

ENVISAGER UNE AUTRE STRATEGIE QUE LES GRANDS PROJETS

C'est donc dans le cadre de la remise en question de l'actuel projet Seine Nord Europe (qui n'exclut pas un abandon définitif en l'état actuel du dossier) que les réflexions qui suivent ont été faites et quelques hypothèses d'évolution des voies d'eau de la région mises en réflexion.

1/ Ces réflexions partent de la constatation que les voies navigables de la région (comme celles de l'ensemble du territoire Français) n'ont subi aucune amélioration notoire dans leur gabarit

- Le Canal du Nord resté en l'état depuis sa mise en service en 1961
- Le Canal de St Quentin, le Canal de l'Oise à l'Aisne, la rivière d'Aisne canalisée, le canal de l'Aisne à la Marne, l'Aa, depuis leur aménagement
- Le canal de la Somme et la majeure partie de la Lys Canalisée (envasés), l'embranchement de St Simon et la liaison de la Sambre à l'Oise (interrompu) qui ne sont plus en état d'assurer du transport de fret.
- L'aménagement de L'Oise (Mageo) qui restera d'un accès difficile aux bateaux de très gros tonnage
- La réalité des canaux à grand gabarit du Nord qui exclut le passage des gabarits supérieurs à 120 m.

2/ Ces réflexions s'inspirent de la résultante de cet abandon qui a été

- de mettre le transport fluvial dans l'incapacité de capter de nouveaux marchés
- de conduire à la perte de parts importantes de tonnages sur des territoires entiers.

Elles s'appuient donc sur l'impérieuse nécessité de mettre un terme RAPIDEMENT à ces pertes de trafics entre la Seine et le Nord

3 / Elles posent en principe l'idée d'engager un mouvement très rapidement et de programmer des chantiers sur une durée de plusieurs années (15, 20 ans ?) en recherchant les priorités de réalisations qui permettent d'obtenir immédiatement des résultats en terme de trafics réalisés et de définir les étapes et les financements permettant d'atteindre les objectifs fixés.

4 /Elles posent également en principe que les aménagements réalisés sur le réseau soient accompagnés de mesures permettant à la batellerie artisanale de programmer et de gérer l'acquisition de bateaux adaptés aux nouvelles possibilités offertes, et ceci dans des conditions de rentabilité qui permettent aux exploitants d'équilibrer leur exploitation.

5/ Elles s'inspirent de l'idée que les marchés du transport de demain seront en grande partie développés avec le CONTENEUR : le mode fluvial en est totalement exclu entre Seine et Nord jusqu'à ce jour. Il convient d'y remédier en urgence si l'on ne veut pas voir ce mode fluvial disparaître totalement du paysage dans ce corridor.

OBJECTIF :
Regagner des parts de marché
en offrant sur le réseau existant des gabarits en évolution

Le Canal du Nord : *Objectif à terme : permettre à des bateaux de 9m50 X 85 m de transiter entre le Nord et la Seine à 2m 50 de tirant d'eau (soit des unités de 1350 tonnes de charge ou 54 EVP en conteneurs).*

- **Etape 1 :** doubler les écluses actuelles en construisant sur les terrains existants (appartenant au canal) des écluses de 90m X 10 m soit 19 écluses de Noyon à Palluel.
 - o Début des travaux immédiats à chaque extrémité du canal : Palluel (pour accéder au silo de Marquion) et Noyon (2 écluses pour accéder au port de Noyon), sachant que les écluses actuelles de Longueil Annel et de Ribécourt font déjà 91m X12m et permettent donc d'accéder au pied de l'entrée du Canal du Nord à Pont-l'Évêque (quelques ponts à relever) : *cette section de canal entre Longueil-annel et Pont l'évêque est aujourd'hui interdite à la navigation des gros tonnages pour d'obscures raisons de règlement en place, alors qu'elle donne accès à un complexe chimique sur la commune de Ribécourt qui doit supporter une circulation intense de camions transportant des matières dangereuses.*
 - o Programmation des travaux des autres écluses dans un temps de réalisation à définir en privilégiant l'accès aux ports de Péronne, Clery, Moislains pour les mettre en liaison avec Rouen et le bassin de la Seine le plus tôt possible.

Cette première étape permettra de faire accéder des bateaux de 9m50 ou inférieurs dans des conditions de navigation restrictives définies en fonction de la taille des bateaux. Le transit complet restant impossible jusqu'à la réalisation de l'étape 2.

A noter que les bateaux de type CAMPINOIS (6m60 de large par 55 jusque 75 m de long) susceptibles de transporter jusqu'à 32 EVP en conteneurs, pourront immédiatement assurer le transit sans difficultés particulières et sans qu'il soit nécessaire d'attendre les phases de travaux suivantes (sauf des dispositions légères dans les tunnels).

- **Etape 2 :** Traiter le problème des souterrains :
 - o La paneterie offre la possibilité d'être remplacé par une tranchée à ciel ouvert
 - o Ruyaulcourt pourrait être modifié ou doublé d'un autre tunnel (étude à réaliser)
- **Etape 3 :** Elargir les sections de navigation : actuellement les sections courantes sont de 22 m au fond du canal et de 31m au plan d'eau (miroir) avec des berges en pente de 3/2.
 - o Une solution pourrait consister à réaliser une défense de berge verticale assurant à son pied un tirant d'eau de l'ordre de 2m50 et de réduire la largeur du Contre halage, ce qui aurait pour résultat d'offrir une largeur au fond de l'ordre de 28 à 30 m et 32 à 34m au miroir donnant ainsi des conditions de navigation correctes aux bateaux de 9m50 de large qui devront néanmoins respecter des vitesses de déplacement et des procédures de croisement (traditionnelles dans la navigation fluviale sur les canaux artificiels).
 - o Dans l'attente de la réalisation de cette phase, il est concevable de réaliser quelques zones de croisement en même temps que l'étape 2 , permettant ainsi le transit pour les 9m50
- **Etape 4 :** relevage d'environ 50 ponts franchissant le canal à 5m25 de tirant d'air minimum pour permettre le passage avec un chargement de 2 conteneurs empilés.
- **Etape 5 :** remplacement des actuelles écluses de 6m X 90m par des écluses de 10m X 90m, permettant ainsi de doubler le potentiel du canal et d'assurer un écoulement fluide du trafic en permanence.



Assemblée Nationale
Monsieur Rémi PAUVROS
Député du Nord
126, rue de l'Université
75355 Paris SP 07

Paris, le 21 Octobre 2013

Objet : Contribution de Transporteurs fluviaux de France à la mission de reconfiguration du canal Seine-Nord Europe, consécutive à l'audition du 09 Octobre 2013

Monsieur le Député,

Transporteurs Fluviaux de France (TFF) qui regroupe l'ensemble de l'offre de transport fluvial française au travers de ses deux composantes à la fois artisanale (Chambre nationale de la batellerie artisanale) et armatoriale (Comité des armateurs fluviaux) souhaite porter à votre connaissance quelques éléments de réponse.

Vous avez bien voulu nous auditionner en date du 09 Octobre, ce dont nous vous remercions.

A cette occasion vous nous avez invités à apporter une contribution écrite afférente à la mission de reconfiguration du projet de canal Seine-Nord Europe dont vous êtes en charge.

Le projet Seine-Nord Europe (SNE) possède deux grandes caractéristiques :

- Il est d'abord un projet européen à dimension transfrontalière, qui vise une amélioration des connections multimodales. Le principe de sa réalisation a été acté entre la France et la Belgique dans ses deux composantes : wallonne et flamande ;
- Sur le terrain, tous les aménagements sur le territoire belge sont aujourd'hui lancés et, n'en doutons pas, seront achevés.

Comme pour toutes les opérations figurant dans le SNIT, Seine-Nord Europe y compris, nul ne conteste la légitimité pour le Gouvernement de s'interroger sur la faisabilité

TRANSPORTEURS FLUVIAUX
DE FRANCE (TFF)
43 rue de la Brèche aux loups
75012 Paris
www.tff-france.fr



financière de ce projet qui, du fait de son ancienneté, est, depuis sa prise en considération, son montage et la situation du moment, le fruit de Gouvernements successifs.

Le consensus autour des intérêts économiques, environnementaux, sociétaux associés à la réalisation d'une liaison à grand gabarit entre la Seine et les réseaux belges et néerlandais caractérise le projet de canal SNE depuis son origine. Il en est l'une de ses « marques de fabrique » et demeure une constante qu'illustrent toutes les interventions actuelles émanant de parlementaires et d'élus locaux de tous bords.

Ce consensus se manifeste également autour du constat établi par le Ministre chargé des Transports quant à l'insuffisance de la contribution financière européenne, avec un taux de 6,6 % du coût de réalisation du projet. Cette remarque s'impose tant des chiffres circulent pour laisser accroître « dérive et surcoût », mélangeant allègrement coût de réalisation et besoin de financement, dates de valeur, mais en faisant l'impasse sur le montant définitif de la subvention européenne qui sera accordée.

Dans un contexte économique général où une relance industrielle au travers d'investissements d'avenir est jugée nécessaire en France comme en Europe, deux éléments positifs se conjuguent en faveur de Seine-Nord Europe :

- Ce projet est le seul projet fluvial finalisé à vocation transfrontalière qui, en Europe, s'inscrit et répond aux objectifs de la politique des transports de l'Union européenne. Il entre dans le cadre du corridor **mer du Nord-Méditerranée** du programme européen de développement des infrastructures RTE-T. Foncièrement européen, le projet Seine-Nord Europe sera générateur d'externalités positives qui bénéficieront à l'ensemble des pays fluviaux d'Europe ;
- En outre, 2014 sera la « fenêtre de tir » pour l'éligibilité financière du projet aux divers fonds européens en cours de restructuration.

Toutes les informations recueillies convergent pour escompter sur une contribution européenne qui pourrait atteindre 40 % du montant total de l'investissement.

Aussi TFF, est confiant pour que cette opportunité soit saisie par le Gouvernement, faute de quoi ce projet, après le renoncement à la liaison Rhin-Rhône en 1997, sera un nouveau projet mort-né... définitivement.

Au-delà de ce cadrage général, lors de cette même audition du 09 Octobre, nous avons souhaité appeler votre attention sur quelques points précis que nous rappelons plus en détail ici.



Gabarit :

Concernant le gabarit du projet, le grand gabarit européen Vb (bateaux de 185 m x 12 m) initialement choisi doit être maintenu :

- Il est homogène avec le gabarit des convois pouvant circuler en aval du projet sur la Seine et l'Oise.
- Envisager un phasage du projet privilégiant un gabarit intermédiaire, dit Va+ correspondant à des bateaux de 135 m apparaît contreproductif, et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la navigation est interdite aux bateaux de plus de 125 m dans la traversée de Paris, une grande part de la flotte est composée de convois de barges avec pousseurs, ou d'automoteurs avec barges (qui découplés ont une longueur de 110 à 120 m), qui ne pourront alors utiliser de manière optimale un canal au gabarit Va+. Tous les gains de productivité permis par le gabarit seraient alors captés par les flottes étrangères et les fournisseurs de matériaux de constructions. Les futurs utilisateurs du canal, devraient pouvoir accéder au cœur de Paris, ce qui ne pourrait être le cas avec des unités fluviales de 135 m.

Phasage du projet :

Concernant le phasage du projet, TFF est conscient du fait que le projet Seine-Nord Europe doit être abordé dans sa globalité, en considérant l'ensemble du système d'infrastructure, le tracé de 106 km du projet lui-même, mais aussi ses accès au nord et au sud (MAGEO), la fiabilisation des infrastructures sur la Seine et l'Oise, voire la réalisation de l'accès fluvial direct à Port 2000. TFF tient à souligner les risques inhérents à une telle présentation, celui de voir l'ensemble du « paquet » rejeté au regard de son coût, ou autre risque : celui de voir la réalisation du cœur du projet tronçonnée, ce qui ne permettrait pas d'optimiser l'usage de l'infrastructure et donc de maximiser les gains économiques attendus.

Financement du projet :

TFF considère que, s'agissant d'une infrastructure entièrement nouvelle d'interconnexion, à l'instar de ce que fut en son temps le tunnel sous la Manche, la mise en place d'un sur-péage permettant de couvrir le coût marginal d'utilisation, se justifie pleinement dès lors qu'il serait à la charge de la marchandise, sur-péage compatible avec les conditions de marché. Dans l'établissement de ce sur-péage, il faudra tenir compte de la durée de vie exceptionnellement longue de l'ouvrage et considérer un périmètre géographique pertinent afin d'éviter les effets d'éviction des trafics vers les ports du Nord.



Accompagnement du pavillon français et perspectives d'emploi :

La réalisation du canal Seine-Nord Europe entraînera une intensification de la concurrence intersectorielle entre les différents modes de transports. Elle engendrera également mécaniquement une plus forte compétition dans le secteur du transport fluvial en Europe. Cet accroissement concurrentiel ne doit cependant pas s'effectuer aux dépens de la cale française.

TFF en appelle à un accompagnement du pavillon français. Celui-ci passe par une modernisation de la cale nationale (Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation - PAMI), mais également par la mise en œuvre d'un programme ambitieux de **renouvellement de la flotte française**. Il est en effet impératif de construire de nouvelles unités fluviales, modernes, qui permettront une maximisation des gains de productivité autorisés par le nouvel axe fluvial.

En outre, la France dispose d'un avantage comparatif et d'un savoir-faire dans la construction de bateaux qui permettent d'envisager la réalisation de ces bâtiments fluviaux sur le territoire national. Les chantiers navals bénéficieront de ce renouvellement du pavillon français, qui sera in fine générateur d'emplois.

Tels étaient les points, Monsieur le Député, que nous souhaitions aborder.

En espérant que cette contribution alimentera utilement vos travaux, nous vous prions de croire Monsieur le Député, en l'assurance de notre considération distinguée.


Michel DOURLENT
Co-Président de TFF


Didier LEANDRI
Co-Président de TFF

UNION
OISE 95

Union Départementale des Associations de Défense contre les
Crues de l'Oise en Val d'Oise

Recommandé avec AR



Siège Social :
Hôtel de ville – Place Pierre Blanchard
95430 BUTRY sur OISE
Adresse de correspondance :
8 bis rue de Four – 95430 AUVERS sur OISE

Courriel : unionoise95@gmail.com

Monsieur Rémi PAUVROS

Député du Nord - Maire de Maubeuge
Hôtel de Ville de MAUBEUGE
Place du Docteur FOREST
BP 80 269

59607 MAUBEUGE

Objet : Reconfiguration du projet de liaison Seine-Nord Europe
Impact sur les risques d'inondation dans le Val d'Oise

BUTRY sur OISE, le 5 septembre 2013

Monsieur le Député,

L'UNION-OISE 95 est une fédération qui regroupe plusieurs associations du Val d'Oise dont un des principaux objectifs est la défense contre les inondations dues aux crues de l'Oise (PJ 1). C'est à ce titre que l'UNION-OISE 95 a été associée à certaines réunions de concertation concernant le projet SNE ou son annexe le projet MAGEO. C'est aussi ce qui motive notre démarche auprès de vous.

En effet, au cours des rencontres de concertation avec VNF, il est apparu que l'augmentation du débit de la rivière que chacun de ces deux projets entraîne aura pour conséquence une augmentation du niveau des crues en Val d'Oise, en amont de la confluence avec la Seine.

Ceci est parfaitement inacceptable pour les populations concernées que nous représentons. Ceci est aussi totalement contraire aux engagements pris par VNF dans le cadre des projets SNE et MAGEO.

C'est pourquoi dans le cadre du projet MAGEO, des mesures compensatoires sont actuellement en cours d'étude pour éviter toute conséquence néfaste pour les habitants du Val d'Oise. En ce qui concerne le projet SNE lui-même des solutions sont également recherchées.

Ajoutons que les nouvelles missions en matière de prévention des inondations que la loi du 24 janvier 2012 assigne à VNF doivent maintenant lui imposer d'aller plus loin dans ce domaine (PJ 2).

Cependant, nous relevons dans la lettre de mission qui vous a été adressée par Monsieur Frédéric CUVILLIE, Ministre des Transports de la Mer, que certains «choix techniques ...méritent d'être réexaminés» parmi lesquels nous relevons «les ouvrages et aménagements non strictement nécessaires au transports de marchandises ... et plus généralement la gestion hydraulique».

Les associations de riverains que nous représentons sont donc extrêmement inquiètes concernant la remise en cause possible des ouvrages indispensables pour compenser l'aggravation des risques pour le Val d'Oise, à la fois dans leur conception et dans les délais de leur mise en place.

Dans le cadre de votre mission, les conséquences sociales et humaines des inondations doivent donc impérativement être prises en compte ainsi que le coût économique de toute augmentation de niveau des crues.

Les inondations importantes que nous avons connues récemment en 1993, 1995 et 2001 ont profondément marqué l'esprit des populations sinistrées de la région. Nous avons alors pu mesurer l'importance d'une hausse que l'on peut, à première vue, considérer comme faible (quelques cm). En réalité cette hausse est particulièrement grave lorsque la crue «s'étale». Les terrains

.../...

Association loi 1901 déclarée à la Sous-Préfecture de Pontoise le 22 juin 1998 sous le n° 13570
Membre de l'Union Nationale des Associations de Lutte Contre les Inondations : UNALCI France Inondations

nettement moins en pente que les berges sont alors atteints et quelques centimètres de hausse provoquent une extension de la crue sur une très large surface pouvant alors impacter de nombreuses habitations ou entreprises.

Nous vous demandons de nous donner l'assurance que ces problèmes seront considérés comme des éléments prioritaires dans l'examen de la reconfiguration du projet SNE et de son annexe le projet MAGEO. Ceci s'impose d'autant plus que des financements sont demandés aux collectivités locales dont celles du Val d'Oise..

Nous restons à votre entière disposition pour toute rencontre ou tout complément d'information qui vous paraîtrait utile et nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Député, l'expression de toute notre considération.

Pour Union-Oise 95,
La Secrétaire,
Françoise Piton



Pièces jointes :

- 1 Extrait des statuts de l'Union-Oise 95
- 2 Extrait de la loi du 24 janvier 2012



CONTRIBUTION TLF COMMISSION « FLUVIAL » DE TLF

Contribution de l'Union TLF dans le cadre de la mission de reconfiguration du projet de Canal Seine nord Europe, de Monsieur le député Rémi PAUVROS, sur les aspects techniques, réglementaires et financiers. Dans ce cadre les éléments de la contribution de TLF sont le fruit d'une concertation effectuée début novembre avec M. Jérôme DEZOBRY, Directeur Général adjoint du Conseil Général du Nord et Chargé de Mission auprès de Monsieur le Député Rémi PAUVROS.

L'Union TLF représenté par sa Commission Fluvial (représentant 80% des courtiers de fret fluvial, de commissionnaires de transport et de gestionnaires de plate-forme) réaffirme son soutien total au projet et demande au ministre chargé des Transports, de poursuivre son action au sein du gouvernement et des instances européennes afin qu'une solution de financement pérenne puisse être trouvée dans les semaines à venir sur ce projet d'infrastructure majeur pour l'activité et la compétitivité de nos entreprises de transport et de logistique.

>Image et attractivité du mode fluvial

-Il est nécessaire aujourd'hui de mettre plus en avant les avantages inhérents à la voie d'eau, à commencer par sa faible accidentologie, sa capacité à accueillir du trafic supplémentaire et son empreinte environnementale avantageuse (Emission de CO2/GES).

>Social

-Il est important pour l'ensemble des acteurs du monde fluvial que les pouvoirs politiques s'investissent dans l'accompagnement des jeunes bateliers dans le démarrage de leur entreprise fluviale avec la facilitation de la mise en place de crédits pour financer leur investissement dans leur unité fluviale. Il est à noter que le mode fluvial constate une diminution grandissante du nombre de petits gabarits en activité, les jeunes entrant préférant investir dans des unités plus grandes avec comme atouts un tonnage supérieur et un habitat plus grand.

Au travers cette situation devenue de plus en plus commune, l'investissement est crucial et nécessite un endettement important pour les bateliers qui doivent pourtant rester compétitifs par rapport aux prix de transport du marché. Une approche avec des prêts longs termes (15/20 ans) serait plus adaptée pour permettre aux jeunes d'investir tout en gardant une rentabilité suffisante.

-Le développement du Canal Seine Nord Europe pourrait créer 4 500 emplois directs et générer 4 500 emplois indirects. A l'horizon 2025, ce sont 25 000 nouveaux emplois durables qui seraient créés dans la logistique, l'industrie et le transport. Des cales de 1000/2000 tonnes devraient être créés pour répondre à l'attente des clients Français.

>Gestion équipement / Infrastructure

- Initialement projet d'avenir pour le développement du secteur transport et logistique avec la construction de 4 plates-formes multimodales (PFM) à vocation logistique et industrielle le long des 106 km que comptera le canal cette situation semble être laissée à la gestion d'aménagement des collectivités locales dans le nouveau schéma. Dans ce cadre il est indispensable que les collectivités concernées prennent en compte une véritable cohérence des services entre les plates-formes et prévoient également lors de cet aménagement, des quais publics adaptés permettant le développement des trafics quel qu'en soit le gabarit des unités fluviales.



-Il est à noter que pour préserver la compétitivité vis à vis de nos voisins du Benelux et de l'Allemagne, nous avons besoins d'une ouverture à grand gabarit pour cette infrastructure quitte à ce que l'évolution se fasse en plusieurs phases.

-Il est nécessaire en complément, que la gestion de l'infrastructure fluviale permette une plus grande productivité pour les unités fluviales grâce à la flexibilité de VNF notamment sur les ouvertures nocturnes ainsi que la mise en place d'ouverture à la demande lorsque ponctuellement il y a des besoins. Ceci principalement sur le grand gabarit ou le gabarit connexe. Sachant que parallèlement le mode routier a bénéficié d'une amélioration de sa productivité avec l'adoption du 44T.

>Economie / fiscalité

-A l'heure où la mise en place de l'Ecotaxe fait encore débat / opposition, la commission Fluviale de TLF met l'accent sur une nécessité de mettre en valeur le report modal à proximité des voies d'eau en permettant une exonération indispensable pour son développement et sa compétitivité, des pré-post-acheminements routier.

-En ce qui concerne les taxes (ou péages), il est nécessaire avant tout de bien définir un mode de calcul adapté afin d'éviter que le montant des péages ne couvre voire ne dépasse la baisse de fret obtenu par l'augmentation du tonnage, ce qui ne représenterait aucun avantage pour le client donneur d'ordre.

D'autre part il est nécessaire dans cette perspective, de ne pas taxer davantage les différents clients historiques de la voie d'eau pour favoriser l'arrivée de nouveaux client en particulier dans le domaine des trafics de conteneurs. Toutes les parties doivent en tirer profit.

D'une manière générale, cette remise à plat du dossier Canal Seine Nord Europe permet de mettre en lumière une situation délicate pour le développement a terme de la voie d'eau. Il est fortement envisageable que des situations existantes en termes de gestion de l'infrastructure, formation, investissement, compétitivité du report modal, installation portuaire...viendront troubler fortement la bonne mise en place d'un futur Canal Seine Nord Europe.

Il apparait important pour la Commission Fluviale de redéfinir des bases solides et une nouvelle approche du mode fluvial.

Cette redéfinition ou amélioration d'avenir pourrait être le fruit de la mise en place d'un plan d'action pour la relance du fret fluvial.

Cette orientation pourrait être soutenue par le gouvernement au travers la mise en place et la coordination de plusieurs groupes de travail composés de différentes organisations ou acteurs du secteur afin de travailler à l'élaboration de différentes fiches actions suivant différents items :

- 1- Domaine de pertinence du fret fluvial : cadre économique et réglementaire.
- 2- Frets de proximité et actions des acteurs locaux, plateformes ou quais bord voie d'eau
- 3- Fret fluvial et grands ports maritimes (ex. les THC et l'accueil des unités dans les GPM)
- 4- Fret fluvial et utilisation de l'infrastructure (conditions d'exploitation : horaires et mouillage)
- 5- Innovation technologique et évolution réglementaire (aide à l'innovation et renouvellement de la flotte) (cf. 38m des Vosges)

Les fiches actions qui en ressortiront pourraient être émises avec deux objectifs : rapidité d'exécution et investissements restreints pour obtenir des résultats rapides.

Le Fret ferroviaire bénéficie aujourd'hui d'une action en ce sens et le fret fluvial en a besoin également aujourd'hui.



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie

DGITM

Expertise portant sur l'impact économique de la partie française de la liaison Seine-Escaut, dont le canal Seine - Nord Europe, sur les filières logistiques et industrielles ainsi que sur les territoires les plus concernés

RAPPORT

Novembre 2013

Version C



setec international

42-52, Quai de la Rapée
Immeuble Central Seine
75583 Paris Cedex 12
Tel : 01 82 51 57 73 / Fax : 01 82 51 46 35
setecinter@setec.fr

REVISIONS

Indice	Date	Nature de l'évolution	Rédaction	Vérification	Approbation
C00	09/12/2013	Corrections	DB/EJ/AH	D.BLONDEL	RH
B00	22/11/2013	Version finale	DB/EJ/AH	D. BLONDEL	RH
_A02	14/11/2013	Compléments v1	DB/EJ/AH		
_A01	04/11/2013	Rédaction v1	DB/EJ/AH/RH	D. BLONDEL	
_00	17/09/2013	Création du document	D. BLONDEL E. JOURDAN A. HASNAOUI	R. HELLOT	RH

Identification du document

33560	---	---	---	-----		RAPP_			B00
affaire	ident. gen	ident. part	niveau	type dossier	domaine	ouvrage	nature	libre	indice

P:\Work\33560_PAUVROS\1_Tech\ECRIT\RAPPT\Rapport_Impact_eco_Seine_Escaut_A05.doc

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION	6
1.1	CONTEXTE DE L'ETUDE	6
1.1.1	<i>La mission de reconfiguration</i>	6
1.1.2	<i>Les enjeux liés au projet Canal Seine-Nord Europe</i>	6
1.2	OBJET DE L'ETUDE	7
2	SITUATIONS DE PROJET	9
2.1	DESCRIPTION DU PROJET	9
2.1.1	<i>Le Canal Seine Nord Europe</i>	9
2.1.2	<i>Autres projets de la liaison Seine-Escaut</i>	10
2.2	PISTES DE REFLEXION POUR LA RECONFIGURATION DU PROJET	10
3	IMPACT SUR LES FILIERES	12
3.1	CEREALES	12
3.1.1	<i>Eléments économiques, perspectives et enjeux logistiques</i>	12
3.1.2	<i>Impact du Canal Seine Nord Europe</i>	14
3.1.3	<i>Synthèse des points clés de la filière céréales sur la liaison Seine-Escaut</i>	16
3.2	GRANULATS	17
3.2.1	<i>Eléments économiques, perspectives et enjeux logistiques</i>	17
3.2.2	<i>Impact du Canal Seine Nord Europe</i>	22
3.2.3	<i>Synthèse des points clés de la filière Granulats pour la liaison Seine-Escaut</i>	23
3.3	GRANDE DISTRIBUTION	24
3.3.1	<i>Eléments économiques, Enjeux logistiques et perspectives</i>	24
3.3.2	<i>Impact du Canal Seine Nord et du réseau Seine-Escaut à grand gabarit</i>	27
3.3.3	<i>Synthèse des points clés de la filière Grande Distribution pour la liaison Seine-Escaut</i>	29
3.4	CONTENEURS	30
3.4.1	<i>Enjeux logistique du transport de conteneurs sur le Canal Seine-Nord Europe</i>	30
3.4.2	<i>Impact du Canal Seine-Nord Europe</i>	31
3.4.3	<i>Synthèse des points clés du transport de conteneurs sur la liaison Seine-Escaut</i>	32
3.5	CHIMIE, ENGRAIS ET ENERGIE	33
3.5.1	<i>Eléments économiques, perspectives et enjeux logistiques</i>	33
3.5.2	<i>Impact du Canal Seine Nord Europe</i>	36
3.5.3	<i>Synthèse des points clés de la filière Chimie, Engrais, Energie pour la liaison Seine-Escaut</i>	37
3.6	MECANIQUE - COLIS LOURDS	39
3.6.1	<i>Eléments économiques, Enjeux logistiques et perspectives</i>	39
3.6.2	<i>Impact du Canal Seine Nord</i>	41
3.6.3	<i>Synthèse des points clés de la filière Mécanique-Colis Lourds pour la liaison Seine-Escaut</i>	43
3.7	METALLURGIE	44
3.7.1	<i>Eléments économiques, perspectives et enjeux logistiques</i>	44
3.7.2	<i>Impact du Canal Seine Nord Europe</i>	49
3.7.3	<i>Synthèse des points clés de la filière Métallurgie pour la liaison Seine-Escaut</i>	51
3.8	AUTOMOBILE	52
3.8.1	<i>Eléments économiques, Enjeux logistiques et perspectives</i>	52
3.8.2	<i>Impact du Canal Seine Nord</i>	55
3.8.3	<i>Synthèse des points clés de la filière automobile pour la liaison Seine-Escaut</i>	57
3.9	PRODUITS RECYCLABLES	58
3.9.1	<i>Eléments économiques, perspectives et enjeux logistiques</i>	58
3.9.2	<i>Impact du Canal Seine Nord Europe</i>	63
3.9.3	<i>Synthèse des points clés de la filière Produits Recyclables pour la liaison Seine-Escaut</i>	65
3.10	TOURISME	66
3.10.1	<i>Le tourisme en phase chantier</i>	66
3.10.2	<i>Retombées économique dans le secteur du tourisme</i>	66
3.10.3	<i>Synthèse des points clés du secteur du tourisme pour la liaison Seine-Escaut</i>	68
4	EMPLOIS	69
4.1	EMPLOIS LIES A LA CONSTRUCTION DE L'INFRASTRUCTURE	69
4.2	IMPACT SUR L'EMPLOI APRES LA MISE EN SERVICE DE LA LIAISON SEINE-ESCAUT	71



4.2.1	Emplois à court et moyen terme après la mise en service	71
4.2.2	Emplois à long terme.....	72
5	IMPACT SUR LA BATELLERIE	74
5.1	STRUCTURE ACTUELLE DE LA FLOTTE.....	74
5.2	IMPACT DU PROJET SEINE-ESCAUT	75
5.2.1	Les opportunités liées au chantier du CSNE.....	75
5.2.2	Une flotte actuelle insuffisante pour irriguer le Canal Seine-Nord Europe.....	75
5.2.3	Des innovations nécessaires permettant de capter de nouveaux marchés	77
6	IMPACT SUR LA PERFORMANCE PORTUAIRE FRANÇAISE.....	78
6.1	UN MARCHÉ DU COMMERCE MONDIAL ET DU TRANSPORT MARITIME EN PLEINE EVOLUTION.....	78
6.1.1	Les 20 dernières années ont été marquées par une explosion des échanges.....	78
6.1.2	La croissance des échanges maritimes a été tirée par les trafics conteneurisés	79
6.1.3	Les trafics conteneurisés ont été encore plus dynamiques pour les ports	81
6.1.4	Des perspectives de croissance à moyen terme beaucoup moins dynamiques	81
6.1.5	Une taille des navires en constante progression.....	83
6.1.6	Des capacités de manutention portuaire qui augmentent significativement	84
6.1.7	Des compagnies maritimes qui vont devoir coopérer pour réduire le niveau concurrentiel	84
6.2	UN IMPACT DE L'EVOLUTION DU MARCHÉ DU TRANSPORT MARITIME ET PORTUAIRE SIGNIFICATIF POUR LES PORTS FRANÇAIS	85
6.2.1	Le Grand Port Maritime du Havre.....	85
6.2.2	Le Grand Port Maritime de Rouen.....	86
6.2.3	Le Grand Port Maritime de Dunkerque	87
6.2.4	Un potentiel de développement par les ports intérieurs.....	87
6.3	LES IMPACTS DU PROJET SEINE-ESCAUT SUR LA COMPETITIVITE DES PORTS FRANÇAIS	87
6.3.1	Les prévisions de trafic conteneurs	87
6.3.2	Impacts sur le marché des conteneurs.....	88
6.3.3	Impacts sur le marché des céréales et des produits agro-alimentaires.....	90
6.4	SYNTHESE DES POINTS CLES DE LA LIAISON SEINE-ESCAUT SUR LA PERFORMANCE PORTUAIRE FRANÇAISE	90
7	LES PLATEFORMES MULTIMODALES DU CANAL SEINE NORD EUROPE	92
7.1	PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES PLATEFORMES DU CSNE.....	92
7.2	GOUVERNANCE.....	93
7.2.1	Gouvernance par le gestionnaire de l'infrastructure.....	96
7.2.2	Gouvernance par un syndicat mixte	96
7.2.3	Gouvernance par les ports intérieurs.....	96
7.2.4	Délégation de service publique	96
7.2.5	Vision de VNF.....	97
7.3	COMMERCIALISATION.....	97
7.3.1	Echéances de mise en service des plateformes.....	97
7.3.2	Pertinence géographique pour la logistique	98
7.3.3	Typologie d'activité potentielle sur les plateformes	100
7.4	MESURES D'INCITATION POUR L'IMPLANTATION ET L'UTILISATION DU MODE FLUVIAL.....	101
7.4.1	Leviers pour la commercialisation des plateformes.....	101
7.4.2	Leviers pour le report modal.....	102
7.5	IMPACT PORTUAIRE.....	102
7.6	IMPACT SUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE.....	103
8	LES RECETTES ENVISAGEABLES POUR LA PUISSANCE PUBLIQUE	105
8.1	COUTS D'EXPLOITATION DE L'INFRASTRUCTURE	105
8.2	REDEVANCES	105
8.3	PEAGES	105
8.3.1	Scénario de péage B2.....	105
8.3.2	Eléments de retour d'entretiens	106
8.4	VALORISATION DU FONCIER.....	107
8.5	PRODUCTION D'ENERGIE.....	107
8.6	LEVIERS	108
9	IMPACT SUR LES DYNAMIQUES D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.....	109
9.1	IMPACT SUR LA RECONVERSION D'ACTIVITE POUR LES ANCIENNES REGIONS INDUSTRIELLES ET SUR L'AMELIORATION DE L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE	110



9.1.1	<i>Les enjeux de la reconversion et de l'attractivité pour l'emploi</i>	110
9.1.2	<i>Nord-Pas de Calais</i>	111
9.1.3	<i>Picardie</i>	113
9.1.4	<i>Champagne-Ardenne</i>	114
9.1.5	<i>Ile-de-France</i>	114
9.1.6	<i>Exemple du canal Albert</i>	115
9.1.7	<i>Synthèse des points clés</i>	115
9.2	ATTRACTIVITE TOURISTIQUE	116
9.3	EFFET D'ENTRAINEMENT SUR LES POLITIQUES PUBLIQUES	116
9.4	IMPACTS SUR LE DEVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE URBAINE	117
9.4.1	<i>Constat</i>	117
9.4.2	<i>Effet attendu de Seine-Nord Europe</i>	118
9.4.3	<i>Les conditions et les partenariats à mettre en œuvre pour SNE</i>	118
9.4.4	<i>Les résultats obtenus en terme de logistique urbaine fluviale</i>	118
9.4.5	<i>Synthèse des points clés</i>	119
10	ETUDE DE CAS : IMPACTS ECONOMIQUES DU CANAL ALBERT	120
10.1	PRESENTATION	120
10.1.1	<i>Histoire et caractéristiques physiques</i>	120
10.1.2	<i>Infrastructures portuaires</i>	121
10.2	IMPACT PORTUAIRE DU CANAL ALBERT	124
10.3	IMPACT SUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	124
10.3.1	<i>Développement d'activités</i>	124
10.3.2	<i>Créations d'emplois</i>	124
10.4	IMPACT SUR LES TERRITOIRES	125
10.5	LEVIER ET FACTEURS DE SUCCES	125
10.5.1	<i>Leviers pour le report modal</i>	125
10.5.2	<i>Condition de viabilité des inland terminals</i>	126
11	IMPACT DES AUTRES PROJETS DE LA LIAISON SEINE-ESCAUT	128
11.1	BRAY-NOGENT	128
11.2	CONDE POMMEROEUL	129
11.3	NORD PAS DE CALAIS : LYS MITOYENNE ET ECLUSE DE QUESNOY	130
11.4	H24 : CAS DE LA SEINE AMONT	130
12	IMPACT ECONOMIQUE DE LA PARTIE FRANÇAISE DE LA LIAISON SEINE-ESCAUT : SYNTHESE	132
12.1	LA PERFORMANCE PORTUAIRE DE LA FRANCE	132
12.2	LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE REGIONAL, NATIONAL ET EUROPEEN	133
12.3	L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	136
12.4	LES LEVIERS PERMETTANT D'ASSURER UN DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL EN VUE D'UN REPORT MODAL SUBSTANTIEL	137
12.4.1	<i>Synthèse des leviers pour la commercialisation et le report modal</i>	137
12.4.2	<i>Sources de financements pour l'exploitation de l'infrastructure</i>	139
	ANNEXE 1 : LES EVALUATIONS SOCIO-ECONOMIQUES	141
12.5	EXPLOITATION DES EVALUATIONS SOCIO-ECONOMIQUES DE CSNE	141
12.5.1	<i>Répartition du surplus usagers</i>	141
12.5.2	<i>Interprétation du surplus usagers</i>	141
12.6	LES INFRASTRUCTURES PRISES EN COMPTE DANS L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	142
	ANNEXE 2 : BIBLIOGRAPHIE	144
	ANNEXE 3 : ACTEURS INTERROGES	146

1 INTRODUCTION

1.1 Contexte de l'étude

1.1.1 La mission de reconfiguration

L'expertise de l'Inspection Générale des Finances (IGF) et du Conseil Général de l'Ecologie et du Développement Durable (CGEDD) du projet de Partenariat Public Privé (PPP) relatif au canal Seine-Nord Europe (décembre 2012) a démontré qu'au stade où en était alors la procédure de dialogue compétitif, le coût de réalisation du projet, revu significativement à la hausse depuis 2006, et excédant toutes les évaluations antérieures de Voies Navigables de France (VNF), n'était pas stabilisé. Elle a également démontré que les aléas relatifs aux recettes envisagées sur le futur canal faisaient peser un risque majeur sur les finances de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), et pouvaient donc avoir un effet d'éviction pour d'autres projets. La mission soulignait que seule une mobilisation, qui n'était pas acquise, de subventions supplémentaires du budget européen et de prêts d'origine publique pouvaient permettre d'assurer le financement de la section nouvelle du projet (canal Seine-Nord Europe). La mission rappelait enfin que, malgré l'évolution défavorable des paramètres économiques et financiers du projet, le bilan socio-économique du projet réalisé en 2006 n'avait pas fait l'objet d'une réévaluation. Elle notait, en particulier :

- les fortes réserves émises dès 2006 sur la rentabilité socio-économique du projet de canal en section centrale de la liaison Seine-Escaut, considéré de manière indépendante des autres sections,
- la faiblesse des motivations d'ordre écologique du projet,
- l'évolution défavorable entre 2008 et 2012 de tous les paramètres économiques et financiers du projet qui faisait peser un risque réel de destruction de valeurs pour la collectivité.

Dans la mesure où le partenariat public-privé envisagé n'était pas soutenable et où l'abandon de la procédure de dialogue compétitif était possible, la mission préconisait de reprendre le projet pour « revoir sa configuration de manière à envisager les conditions éventuelles d'une liaison à grand gabarit moins coûteuse, ainsi que le mode de réalisation en PPP ou en maîtrise d'ouvrage publique ».

Par lettre du 17 avril 2013, le ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche a mis en place un dispositif de reconfiguration du projet présidée par Rémi PAUVROS, député du Nord.

Pour bien prendre en compte l'intégralité des besoins d'amélioration de la partie de la « liaison Seine-Escaut » située sur le territoire national, le comité de pilotage a décidé le 16 juillet 2013 de ne pas limiter le champ de la reconfiguration au seul projet « Canal Seine-Nord Europe », mais de l'élargir à l'ensemble du périmètre Seine-Escaut, incluant donc les projets grands ports maritimes et intérieurs français bénéficiant de ce réseau (certains d'entre eux étant gestionnaires de parties de ce réseau compris dans le domaine public maritime).

Lors de sa réunion de mise en place, le COPIL a demandé au COTECH de définir différents scénarios techniques de reconfiguration.

1.1.2 Les enjeux liés au projet Canal Seine-Nord Europe

Le CSNE présente plusieurs enjeux stratégiques :

- Des enjeux liés au transport de marchandises avec l'efficacité accrue de l'acheminement des marchandises (coût, fiabilité et sécurité)
- Des enjeux régionaux avec le développement et la dynamisation des territoires (création de valeur ajoutée et d'emplois)

- Des enjeux nationaux au regard de son impact sur la compétitivité des grands ports maritimes du nord de la France, au regard des emplois créés pendant la phase de construction du projet, des emplois induits et sa contribution au report modal (diminution de GES et de la congestion)
- Des enjeux européens avec la mise en relation du bassin de la Seine avec celui du Nord-Pas de Calais et, au-delà, du Benelux et des 20 000 km de voies européennes à Grand Gabarit, le projet de canal s'insérant dans les politiques européennes de transport et plus particulièrement le corridor Mer du Nord – Méditerranée

1.2 Objet de l'étude

L'objet de la présente étude est d'apporter un éclairage sur les retombées économiques de la partie française de la liaison Seine-Escaut, dont le CSNE. Il s'agit de répondre à quatre questions :

- Question 1 : en quoi le CSNE permettra-t-il de développer la performance portuaire de la France ?
- Question 2 : dans quelle mesure le CSNE contribuera-t-il au développement économique régional, national et européen ?
- Question 3 : en quoi le projet participe-t-il à l'aménagement équilibré du territoire ?
- Question 4 : quels leviers permettront-ils d'assurer un développement du transport fluvial permettant un report modal substantiel ?

On peut remarquer ici que la présente étude ne porte donc pas sur l'ensemble des avantages socio-économiques du projet mais opère un focus sur une partie de ces avantages. Sont notamment hors du champ de l'analyse les vertus non négligeables du projet en terme environnemental au sens large (émission de GES, congestion, sécurité...), et hydraulique au sens large.

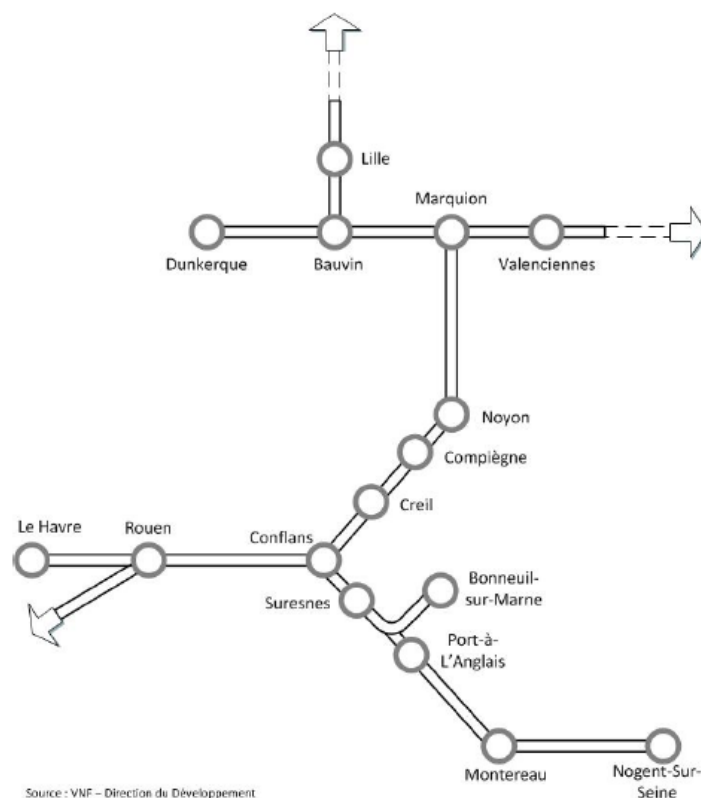


Figure 1 : Partie française du périmètre Seine-Escaut. Sections au gabarit européen

On s'attachera ici à répondre aux quatre questions sur la base des outils suivants :

- L'analyse des nombreux rapports, données, études et informations existantes
- Des entretiens auprès d'un panel d'acteurs économiques afin d'actualiser certaines informations et d'illustrer les enjeux
- Un parangonnage sur une infrastructure similaire (le canal Albert)
- Une vision prospective à travers la réflexion d'experts

Afin de répondre aux quatre questions, on a choisi de découper l'analyse par grands thèmes. On présentera sur chacun de ces thèmes, les réponses apportées, en décrivant les impacts de façon qualitative et quantitative si possible. Les thèmes abordés sont ainsi successivement :

- Les impacts du projet sur les différentes filières industrielles, la batellerie et plus largement les emplois générés par le projet, en particulier en lien avec les trois premières questions listées ci-dessus.
- L'impact du projet sur la performance portuaire, en complément des premières réponses apportées précédemment notamment à travers l'analyse des filières.
- Les enjeux liés aux plateformes multimodales, également transverses aux chapitres précédents et aux questions posées
- Les recettes envisageables pour la puissance publique, associées à l'optimisation du système de canal (infrastructure à péage) et de plateformes en vue de maximiser le report modal
- Les impacts de la mise en service du canal sur les dynamiques d'aménagement du territoire, en réponse à la troisième question

Une étude de cas permet de confronter les impacts attendus du projet Seine-Escaut avec les effets observés suite à la mise en service d'une infrastructure similaire : le Canal Albert en Belgique.

L'essentiel de l'analyse portera sur l'impact du projet de Canal Seine-Nord Europe. Un chapitre regroupe enfin les impacts des autres projets sur l'ensemble des thèmes listés supra et en lien avec les problématiques de ce rapport.

2 SITUATIONS DE PROJET

2.1 Description du projet

Le projet de liaison Seine-Escaut regroupe un ensemble d'actions à mener sur le réseau de voies navigables français et belge. Il s'inscrit dans le nouveau réseau central RTE-T défini par l'Union Européenne en octobre 2013, et plus particulièrement dans le corridor Mer du Nord – Méditerranée,

Le Canal Seine-Nord Europe en est un maillon central, adossé à de nombreux projets situés sur les voies navigables que connectera ce canal.

2.1.1 Le Canal Seine Nord Europe

Le canal Seine Nord Europe, long de 106 kms, reliera l'Oise (au niveau de Compiègne) au réseau à grand gabarit du nord de la France (au niveau de Cambrai). Il vise à remplacer le Canal du Nord, dont le gabarit n'est plus adapté au développement de la voie d'eau entre le réseau de la Seine et ceux du Nord et du Benelux, et donc à relier la Seine aux 20.000 km du réseau fluvial européen à grand gabarit. Il permettra ainsi de connecter les ports intérieurs de Haute-Normandie, Ile de France, Picardie et Nord-Pas de Calais entre eux et avec ceux du réseau européen.

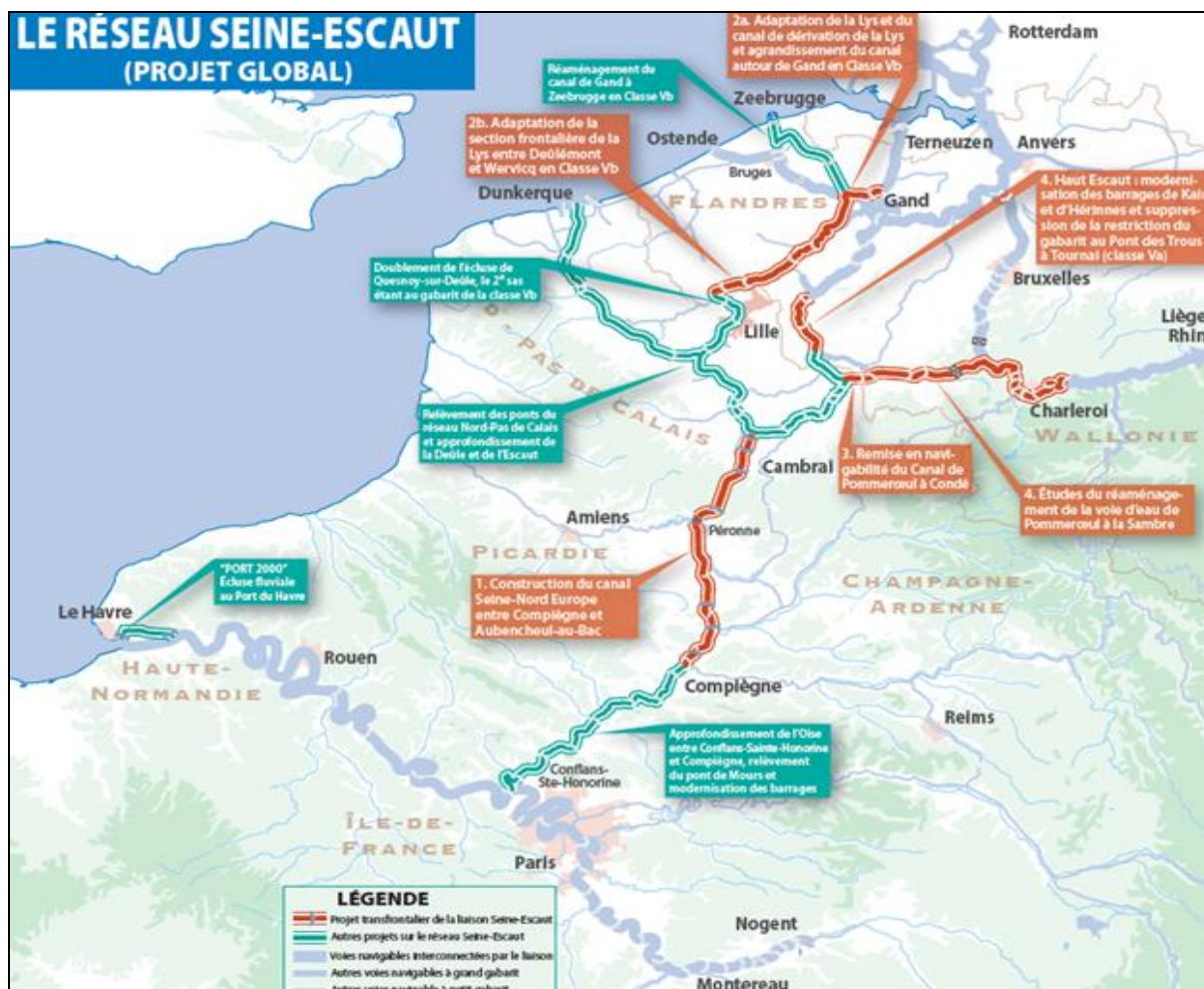


Figure 2 : Carte de localisation du Canal Seine-Nord Europe et de la liaison Seine-Escaut

Quatre plateformes multimodales (voie d'eau, route, fer) à vocation industrielle et logistique (Cambrai-Marquion, Péronne, Nesle et Noyon) et un réseau de quais disposés le long du canal permettront de mettre en œuvre des reports modaux, et offriront des opportunités d'implantations d'activités (centres de distribution, sites industriels...), grâce à un abaissement significatif des coûts de transport et de

logistique. Ce réseau portuaire présente ainsi des possibilités d'extension de l'arrière-pays des ports maritimes français, et de structuration de la logistique des grands bassins de consommation reliés.

Le caractère multifonctionnel de la voie d'eau permet de développer le long des 106 km du canal d'autres usages que ceux liés à la fonction transport de marchandises ou de personnes. Des activités complémentaires sont développées au sein du projet ; elles sont relatives à la production d'énergie renouvelable (biomasse, éolien, photovoltaïque, ...), au transfert d'eau pour l'alimentation en eau potable des communautés urbaines de Lille, Arras, Lens-Liévin, et à la valorisation touristique des territoires des 4 régions du Grand Bassin Parisien.

2.1.2 Autres projets de la liaison Seine-Escaut

La liaison fluviale européenne à grand gabarit Seine-Escaut comporte des aménagements en France et en Belgique sur l'Oise, la Deûle, la Lys et l'Escaut engagés depuis 20 ans. En France, les travaux ont commencé depuis 2000 dans le cadre des contrats de plan puis de projets entre l'Etat et les régions.

Les projets de la liaison Seine-Escaut et leur état d'avancement sont répertoriés dans le tableau suivant¹ :

Seine-Aval	Etat d'avancement
Fiabilisation des ouvrages : écluses et barrages	En cours de travaux
Accès direct du bassin de port 2000 au réseau Seine-Escaut	Etude
Dragage du chenal maritime du port de Rouen	Etude
Seine-Amont	Etat d'avancement
Fiabilisation des ouvrages : écluses et barrages	En cours de travaux
Mise à grand gabarit de la section Bray-Nogent	Etude
Téléconduite des ouvrages (Ouverture H24)	Etude
Oise	Etat d'avancement
Fiabilisation des ouvrages : écluses et barrages	Réalisé
Dragage de l'Oise de Conflans-Sainte-Honorine à Creil (mouillage de 4m)	Réalisé
Approfondissement de l'Oise entre Creil et Compiègne (mouillage de 4 m)	Etude
Relèvement du pont de Mours	Etude
Aire de retournement (Longueil-Sainte-Marie)	Etude
Téléconduite des ouvrages (Ouverture H24)	Etude
Nord-Pas-de-Calais	Etat d'avancement
Recalibrage de l'Escaut (Valenciennes-Mortagne-Trith)	Réalisé
Remise en navigation du canal de Condé à Pommeroeul	Etude
Recalibrage de la Deûle (Lille Deûlémont)	En cours de travaux
Recalibrage de la Lys (Deûlémont-Halluin)	Etude
Relèvement des ponts sur le réseau du Nord-Pas-de-Calais (hauteur libre minimale de 5,25 m : 2 couches de conteneurs)	Réalisé
Doublement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle	Etude
Téléconduite des ouvrages (Ouverture H24)	Etude
Restauration d'ouvrages : écluses et berges	Etude
Services à l'utilisateur : bassin de virement et zones d'attente	Etude

Figure 3 : les projets de la liaison Seine-Escaut et leur état d'avancement

2.2 Pistes de réflexion pour la reconfiguration du projet

La mission de reconfiguration étudie des modifications dans la définition technique du CSNE ainsi que plusieurs scénarios de réalisation.

¹ qui seront considérées comme réalisées en situation future de référence

Les modifications sur le CSNE envisagées représentent un gain total en coût complet sur le canal compris entre 442 et 593 M€ HT courant sur un coût initial compris entre 4 824 et 5 288 M€ HT.

Les modifications du projet telles qu'elles sont définies semblent avoir un impact économique marginal par rapport au projet initial, celles-ci n'impactant pas les performances du projet. On pourra donc s'appuyer sans problème d'homogénéité sur le corpus d'études et de travaux relatifs aux retombées économiques du projet déjà effectués.



3 IMPACT SUR LES FILIERES

3.1 Céréales

On s'intéresse ici à la filière des produits agricoles. On centrera largement cette analyse sur les produits céréaliers, qui sont représentés le plus grand potentiel pour le projet. La filière céréales se divise en deux sous-filières :

- Les céréales telles que le blé tendre, le maïs, l'orge et le blé dur
- Les oléo-protéagineux

La filière céréale et l'opportunité du canal Seine Nord Europe a fait l'objet d'une synthèse par VNF, qui est en partie reprise dans le premier paragraphe. Nous avons complété cette vision avec les informations recueillies lors de nos entretiens avec des acteurs de la filière.

Par ailleurs, un *Accord Cadre pour le développement du transport fluvial des céréales, des oléo-protéagineux, des coproduits et engrais* a été signé avec l'ensemble des acteurs de ces filières et VNF en Octobre 2012. Il précise les objectifs (amélioration du réseau, de la cale, partage d'information, innovations) ainsi que des moyens à mettre en œuvre (comité de pilotage et groupes de travail par bassin) afin de doubler la part de marché de la voie d'eau dans ces filières à l'horizon 2020.

3.1.1 *Eléments économiques, perspectives et enjeux logistiques*²

LA FILIERE CEREALE FRANÇAISE

Sur les 65 Mt de production française disponible chaque année, l'exportation est le premier débouché avec plus de 32 Mt exportés :

- Vers l'union européenne (Belgique, Pays Bas...) : environ 17 Mt
- Vers les pays tiers (Afrique du Nord : Algérie, Maroc, Egypte...) : environ 15,5 Mt

La partie de la collecte consommée en France se répartit selon :

- L'alimentation animale (10Mt)
- L'alimentation humaine : meunerie (7 Mt), amidonnerie (5 Mt), les orges brassicoles (1 Mt) transformées en malt puis brassées pour obtenir la bière.
- L'industrie non alimentaire : fabrication de bioéthanol (1,2 Mt)...

Par ailleurs, la France produit chaque année 8,5 Mt d'oléo-protéagineux (oléagineux : colza, tournesol, soja... protéagineux : féveroles, pois). Cette production est valorisée par la transformation des produits principalement en huile et tourteaux. En raison de la forte demande intérieure et de la concurrence des produits en provenance de la mer Noire, moins de 23% de la production a été exportée. Les pays destinataires sont l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, mais aussi la Norvège et l'Egypte. La balance commerciale dans ce secteur reste déficitaire.

L'adaptation à un marché mondial très concurrentiel représente un enjeu national : les céréales représentent 7,5 milliards d'euros dans la balance commerciale de la France soit 1/10^{ème} du déficit de 75 milliards. Ce marché mondial très concurrentiel et transparent, se base sur 4 critères principaux :

- Disponibilité
- Capacité logistique
- Qualité
- Prix : il est fixé à l'arrivée. Ainsi l'exportateur fait le calcul à l'envers et ajuste sa marge. Si ça ne passe pas l'incitation à exporter baisse.

² Ce premier paragraphe cite largement la synthèse Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du canal Seine Nord Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Filière céréales (VNF 2012)

APPROCHE REGIONALE

La liaison Seine Escaut traverse quatre grandes régions de culture céréalière représentant plus de 18 Mt, soit 27% de la collecte nationales : la Normandie, l'Île-de-France, la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais.

Deux autres grandes régions de culture sont également impactées par le canal SNE : la Champagne-Ardenne et le Centre.

Au total, c'est plus de la moitié de la collecte nationale qui est impactée par la liaison Seine Nord Europe et qui pourra potentiellement bénéficier des avantages procurés par le transport fluvial à grand gabarit.

Le port de Rouen est un acteur majeur du secteur. L'ensemble des exportations maritimes représente 17 Mt et le port de Rouen traite 45% des exportations maritimes françaises. Mais le pré-acheminement fait apparaître une prédominance de la route (72%) sur le fer (9,2%) et le fluvial (18,8%).

Le Port de Dunkerque est également un port important d'exportation, dont l'hinterland de collecte descend jusqu'en Picardie.

ENJEUX LOGISTIQUES

La filière céréale est une filière traditionnellement utilisatrice de la voie d'eau, par les caractéristiques de sa logistique : marchandise pondéreuse peu sensible au *transit time* mais très sensible à la massification et aux conditions de stockage.

Les conditions logistiques amont sont fondamentales pour assurer :

- L'efficacité
- La compétitivité des coûts logistique qui influe sur la compétitivité à l'export

Selon un acteur majeur de la filière, les atouts du mode fluvial par rapport à la route sont :

- Massification (barges de 300 à 2000 tonnes)
- Temps de chargements/déchargements réduits
- Environnement (congestion, sécurité, pollution)
- Dans la mesure où ce mode implique une rupture de charge supplémentaire, il devient compétitif par rapport à la route avec des barges de 1500 tonnes.

L'utilisation du grand gabarit et de barges de 2000 tonnes est très courante sur les réseaux du Rhône, de la Moselle et de la Seine. Seuls les flux transitant par l'Oise subissent une limitation en raison de la position des silos sur le Canal du Nord et de la flotte disponible.

La logistique de Sénalia

Sénalia assure la réception de produits agricoles (essentiellement blé, 76% de l'activité 2011-2012) dans ses silos et le chargement des navires depuis ses silos portuaires situés au port de Rouen.

L'activité céréales destinées à la consommation humaine de Sénalia se chiffre à :

- 3 à 4,5 millions de tonnes / an
- 40 % de la production française destinée à l'export

Les principales problématiques en termes de logistique pour l'activité de Sénalia sont :

- *Transformer les pics de chargement de bateaux par un approvisionnement continu et linéaire : le temps de chargement d'un navire maritime est beaucoup plus court que le temps nécessaire à l'approvisionnement, qui se fait « par morceaux », alors qu'un navire possède une grande capacité de chargement. D'où l'intérêt pour Sénalia d'avoir de grandes capacités de stockage et d'anticiper la demande en céréales.*
- *Limiter les coûts d'acheminement des céréales jusqu'aux silos : la composante principale du coût de fret pour l'export des céréales est l'approvisionnement des silos situés dans les ports. A titre d'exemple, le coût de transport à la tonne est le même pour un trajet Compiègne-Rouen en camion et Rouen-Egypte en bateau. C'est d'ailleurs la raison qui explique l'absence de silos au port du Havre, Rouen, plus en retrait dans les terres et plus proche des lieux de production et de stockage permet de réduire les coûts de pré-acheminement.*



PERSPECTIVES

Le rendement des assolements ne devrait pas évoluer à la hausse, mais plutôt se stabiliser compte tenu des performances actuelles et de la tendance vers une agriculture moins consommatrice d'engrais et le développement de l'agriculture bio dans une certaine mesure. Par conséquent la production ne devrait pas évoluer et le volume devrait se stabiliser autour de 70 Mt / an.

3.1.2 Impact du Canal Seine Nord Europe

UTILISATION DU CANAL

Le canal Seine Nord Europe devrait permettre un fort report modal en faveur de la voie d'eau, grâce à la massification. Le tableau ci-après indique les parts modales sur les relations Nord-Sud estimées par VNF/STRATEC en situation de projet et en situation de référence à l'horizon 2030 :

	Route	Fer	VN
Référence	72%	16%	12%
Projet	70%	15%	16%

Tableau 1: Estimation des parts modales pour le transport de céréales à l'horizon 2030 (Source: VNF)

Le mode fluvial gagnerait ainsi 4 points tandis que la route verrait sa part modale reculer de 2 points.

Les possibilités offertes par la liaison Seine Escaut de rejoindre de manière économique et fiable aussi bien les ports maritimes que les différentes usines de transformation (amidonnerie, biocarburant,...) et donc de faciliter les actions de commercialisation des collecteurs (coopératives et négociants) et des producteurs sont les atouts du développement du mode fluvial. Le port de Rouen est tout particulièrement visé, le canal étant une opportunité d'ouvrir son hinterland sur la Champagne et de diminuer les coûts de transport depuis la Picardie.

Le canal est également, dans une moindre mesure, un atout pour effectuer le transit des marchandises ayant une origine ou une destination au nord du canal Seine Nord Europe (NPdC dont Dunkerque, Belgique, Pays Bas, Allemagne).

Impact de CSNE au regard des enjeux mondiaux selon un acteur de la filière

Au niveau mondial, à moyen terme l'Egypte et l'Algérie sont les grandes destinations, opérées par des multinationales qui « sourcent » leurs approvisionnement en fonction des prix. Dans le cas où les pays concurrent sont plus concurrentiels, les acteurs français doivent :

- *Attendre que la source la moins chère se tarisse*
- *Stocker et vendre en début d'année suivante*

Avec les conséquences suivantes :

- *Pas de régularité des ventes*
- *Baisse des prix et donc des marges de toute la chaîne => résultat annuel médiocre*

Le CSNE représente une solution pour assurer la régularité de la performance et éviter les à-coups. A long terme, il permet de préserver la capacité des céréaliers à investir dans des silos, une logistique performante, la qualité des grains, le portuaire.

En attente du projet, les acteurs diffèrent leurs investissements et prennent du retard en termes de compétitivité.

Enfin, à long terme il faudra être en mesure de répondre à l'émergence de la demande chinoise induite automatiquement par la hausse du niveau de vie en Chine (une hausse de la consommation de viande se traduisant par une hausse de la consommation de céréales pour l'alimentation animale). La France n'est pas actuellement en état d'en profiter.

On peut remarquer que les possibilités de massification sont différentes en fonction du lieu d'origine et de destination des marchandises et des types de marchandises :

- Les flux entre les silots de CSNE et Rouen se feront en grand gabarit
- Le transport des orges, du colza ou des maltes produites principalement en Champagne-Ardenne pourrait utiliser le grand gabarit en rabatement via l'Aisne canalisée, avec des plateformes à l'est de Soissons, et un regroupement d'unités modulables à Longueil ou Noyon, pour être exportés vers l'Europe du nord, les ports maritimes ou les clients brasseurs.

L'organisation logistique pour acheminer les marchandises vers le grand gabarit devra être affinée pour conserver au transport fluvial toute sa compétitivité.

La taille des lots de marchandises et la configuration des zones de réception chez le client « transformateurs » sont également des contraintes qu'il s'agira de prendre en compte pour garder au transport fluvial sa performance économique.

Stratégie d'une union de commercialisation

La tendance actuelle en France n'est pas au productivisme. Pour atteindre ses objectifs de croissance, les acteurs doivent :

- *Sécuriser les approvisionnements en allant chercher les céréales plus loin. Pour cela il faut accroître l'hinterland en se rapprochant géographiquement des producteurs et coopératives.*
- *Augmenter les capacités de stockage : Avec un manque de capacité de stockage à Rouen et très peu de disponibilité foncière pour s'élargir sur les terminaux du port, l'idée est d'installer des silos à distance qui seraient reliés à Rouen par fer et par voie d'eau.*
- *Maintenir voire accroître la compétitivité de la filière céréalière française : Les pays de l'Europe de l'Est producteurs de céréales investissent de plus en plus les marchés à l'Ouest. L'arrivée de ces céréales jusqu'en France obligera de plus en plus les producteurs français à se tourner vers l'export. Le canal Seine Nord Europe permettra de réduire les coûts d'acheminement et d'asseoir la compétitivité de la filière et de permettre à la région et à la France d'être un grand pays d'export de céréales.*

- Il ressort que le Canal Seine Nord Europe aura un impact évident en faveur des flux exports maritimes depuis les silos de massification avec la possibilité d'utiliser tous les types de contenants (vracs et conteneurs). Il sera également favorable aux flux intra-européens et notamment aux flux vers les différents sites de transformation concentrés dans les ports maritimes et sur la liaison Seine Escaut.

UTILISATION DES SERVICES PORTUAIRES ET LOGISTIQUES DES PLATEFORMES

On s'intéresse ici aux opportunités pour les plates-formes multimodales et sur les quais céréaliers en termes d'implantation immobilière le long du canal.

Les conditions de réussite du report modal résident dans la création, le long de la liaison Seine-Nord-Europe de silos de massification et stockage pour permettre le rabatement des productions vers le réseau à Grand Gabarit, offrant ainsi toutes les possibilités de commercialisation vers l'exportation ou les industriels en utilisant un mode de transport optimisé sur le plan économique et environnemental. Les encarts suivants révèlent deux visions d'acteurs pour ces installations en bord de CSNE.

Communauté de commune du pays Neslois

La communauté de commune accueille dès à présents une activité importante dans la filière, qui sera amenée à se développer avec la mise en service de CSNE :

Tereos Syral (amidonnerie) :

- *Nécessite 1Mt/an de blé (= production annuelle de Picardie)*
- *Produit des protéines et de l'amidon*
- *Expédie par canal : 1 Mt/an vers Angleterre et Belgique*



Ajinomoto Foods Europe (site SEVESO car cuve d'ammoniac)

- *Travaille la mélasse (betterave)*
- *Projets d'implantations de base logistique avec chambre froide*

Un port privé de 30 ha pour les céréales à Languevoisin :

- *Porté par le groupe coopératif Noriap / Sénalia*
- *Avec CSNE, le bief du canal du Nord sera mis à sec : reconstruction de silos (100 000 t stockées) et zone de manutention sur le nouveau canal (« retournement » des installations)*
- *Objectif : base arrière du port de Rouen, équidistant de Rouen et Anvers*
- *Perspectives : équilibrage des flux (import d'engrais, export de céréales (par exemples orges de brasserie en Chine), technologie permettant de transporter les céréales en conteneurs)*
- *Possibilité de fédérer autour des céréales d'autres produits agricoles en transit, en particulier les engrais en flux retour, les pulpes de betterave ou encore le sucre*
- *Multimodalité : un report modal conséquent est à prévoir depuis le mode routier essentiellement. L'installation de la plateforme multimodale en bord à voie d'eau et embranchée fer encouragera fortement l'approvisionnement fluvial des Silos de Rouen depuis les silos installés à Languevoisin. Au total, le trafic supplémentaire de céréales par voie d'eau vers les silos de Rouen serait d'1 million de tonnes/an.*

ESTIMATION DU SURPLUS ASSOCIE AU PROJET POUR LA FILIERE

Le surplus (gain économique pour les professionnels de la filière produits agricoles par rapport à une situation sans CSNE) calculé pour l'année 2030 par STRATEC est de 50 207 245 €³ avant déduction des péages (qui représentent de l'ordre de 30% du surplus de l'ensemble des filières). Ce surplus associé aux granulats représente près de 22% du surplus total des usagers. La traduction en économie réelle de ce surplus ne se fera pas en terme de volume de production ni en termes d'emploi pour la filière mais plutôt en termes de santé de la filière (investissements et maintien de la compétitivité) grâce aux gains réalisés sur la logistique (stockage et transport).

3.1.3 Synthèse des points clés de la filière céréales sur la liaison Seine-Escaut

Le mode fluvial présente des atouts certains pour la filière dès lors qu'il est accessible depuis les bassins de production notamment. A cet égard, l'ouverture du CSNE et la mise en service de silos bord à canal aura un impact important pour la filière dans les régions traversés et contribuera à augmenter la part modale du transport fluvial de ces marchandises et ainsi respecter les objectifs de l'accord cadre cité en introduction.

Grâce aux gains réalisés sur la logistique (stockage et transport), les retombées économiques seront importantes. Les effets du canal ne s'exprimeront pas directement en termes de volume de production, emplois... mais plutôt en termes de balance commerciale de la France et de santé de la filière (investissements et maintien de la compétitivité).

Les facteurs clés de succès de cette filière sont principalement :

- Intégrer une ou plusieurs plateformes dédiées à l'activité céréale dans le projet
- Mutualiser les équipements pour assurer des flux retours (oléagineux, engrais, betterave, sucre...)
- Anticiper le développement de la conteneurisation des céréales

³ Données VNF sur la base de l'étude socio-économique STRATEC présentée en annexe 1.

3.2 Granulats

La filière matériaux de construction désigne l'ensemble des produits de construction. On distingue deux groupes de produits :

- les matériaux de construction qui sont extraits et utilisés sans être transformés, ce sont des matériaux dits d'extraction (graviers, sable, ...).
- les matériaux de construction manufacturés à partir de ces matières premières.

Nous nous intéresserons ici uniquement au premier groupe, dit des **granulats**, qui représentent la grande majorité des tonnages transportés.

Des protocoles et contrats de partenariat ont été mis en place entre VNF d'une part et les principaux acteurs de la filière tel les cimentiers CEMEX et LAFARGE ou encore l'instance représentative de la profession, l'UNICEM. Ces documents témoignent de la démarche de concertation avec les différents protagonistes du projet entreprise par VNF.

La filière granulats et l'opportunité du canal Seine Nord Europe a fait l'objet d'une synthèse par VNF, qui est en partie reprise dans le premier paragraphe. Nous avons complété cette vision avec les informations recueillies lors de nos entretiens avec des acteurs de la filière.

3.2.1 *Éléments économiques, perspectives et enjeux logistiques*⁴

CARACTERISTIQUES ET CHIFFRES CLES

Les granulats d'origine naturelle (carrières, gravières et sablières) sont différenciés selon leur diamètre (0 à 125 mm) mais ils sont aussi classés selon leur provenance :

- Carrières alluvionnaires : 35% des granulats sont alluvionnaires provenant des plaines alluviales (matériaux non consolidés, généralement déposés par les glaciers, les cours d'eau ou sur les fonds marins peu profonds) ;
- Carrières roches massives : plus de 60% des granulats sont extraits de roches massives ;
- Granulats marins : en France, environ 1% de la production totale de granulats (contre 15% au Royaume-Uni par exemple). Il s'agit d'anciennes alluvions fluviales qui ont été immergés il y a plusieurs milliers d'années et qui sont de même nature géologique que les sables et graviers exploités dans les carrières terrestres (ils représentent en ce sens une réelle possibilité de substitution aux matériaux alluvionnaires terrestres).

En ce qui concerne le périmètre Seine-Escaut, la cartographie ci-dessous présente la position géographique de ces différentes sources.

⁴ Ce premier paragraphe cite largement la synthèse Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du canal Seine Nord Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Filière granulats (VNF 2012)

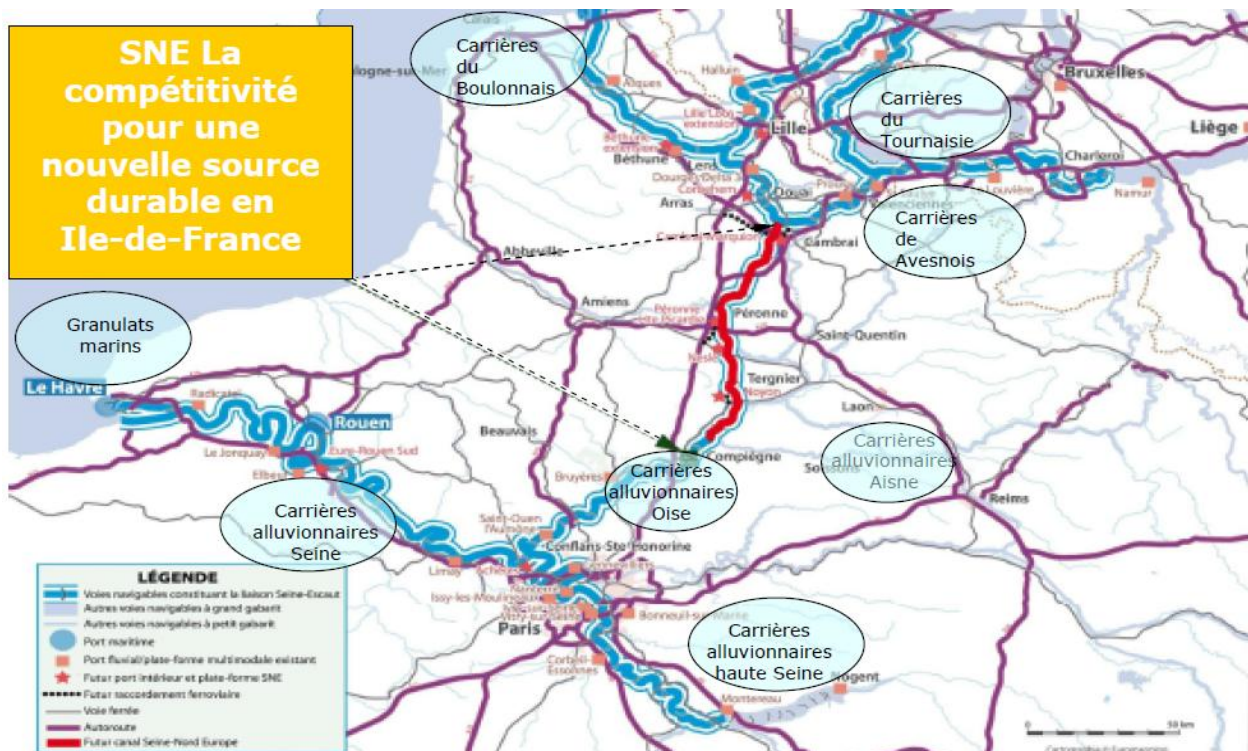


Figure 4 : Localisation des différentes sources de granulats dans le bassin Seine-Escaut (Source : VNF)

APPROCHE REGIONALE

La filière matériaux de construction génère des flux massifs et réguliers dans toutes les régions concernées par le canal Seine-Nord Europe :

Nord-Pas-de-Calais

En 2013, le marché des granulats se caractérise comme suit, selon deux représentants de l'antenne régionale de l'UNICEM :

- Production: 20 Millions de tonnes par an, tous produits confondus
- Distance moyenne de livraison : 50 à 80km (le marché local représentant 44% de l'activité)
- 6 à 7 Millions de tonnes par an sortent de la région (essentiellement par voie ferroviaire et fluviale, le mode routier captant 15 à 20% des flux) vers :
- Ile-de-France : 1,5 Millions de tonnes par an
- Picardie : 500 000 à 700 000 tonnes par an
- Normandie : environ 300 000 tonnes par an
- Champagne : environ 200 000 tonnes par an

Picardie

Comme l'Ile de France, elle présente un déficit entre sa consommation et sa production.

Mais si sa consommation devait se stabiliser entre 10 et 11 millions de tonnes (exception faite des grands travaux d'infrastructure comme le Canal Seine Nord Europe) la baisse progressive de la production de granulats alluvionnaires devrait se traduire dans un premier temps, par une baisse des exportations en particulier vers la Région Ile-de-France sans modifier notablement le reste des importations. La production de granulats marins dans la baie de Somme qui dispose de gisements importants demeure faible en dépit des permis d'exploitation et ce pour des raisons logistiques et de coût.

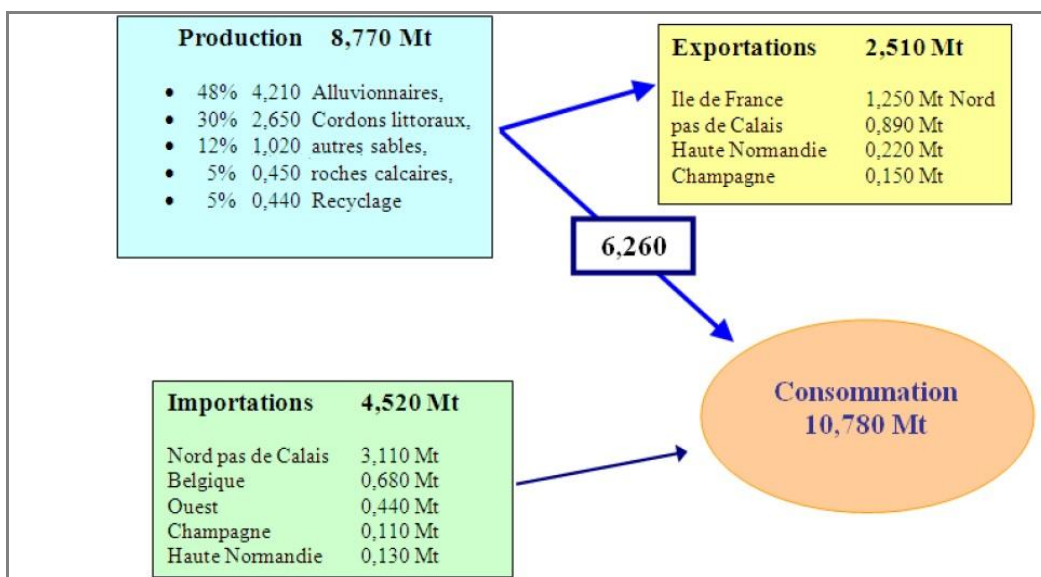


Figure 5 : Offre et demande en granulats en région Picardie en 2009
(Source : VNF – Service économique région Picardie 2009)

Ile-de-France

Les principales caractéristiques de la filière granulats dans le bassin parisien sont liées aux spécificités de l'Ile-de-France.

- La consommation francilienne de granulats par habitant est relativement faible ;
- Les matériaux consommés par l'Ile-de-France sont approvisionnés à 57% par la production régionale (19,1 millions de tonnes en 2008), à partir des gisements naturels ou du recyclage, et à 43 % (14,4 millions de tonnes en 2008) par d'autres régions⁵. La région est par conséquent de plus en plus dépendante, pour ses approvisionnements, des autres régions. Le schéma ci-dessous illustre les principaux flux en provenance des régions avoisinantes.

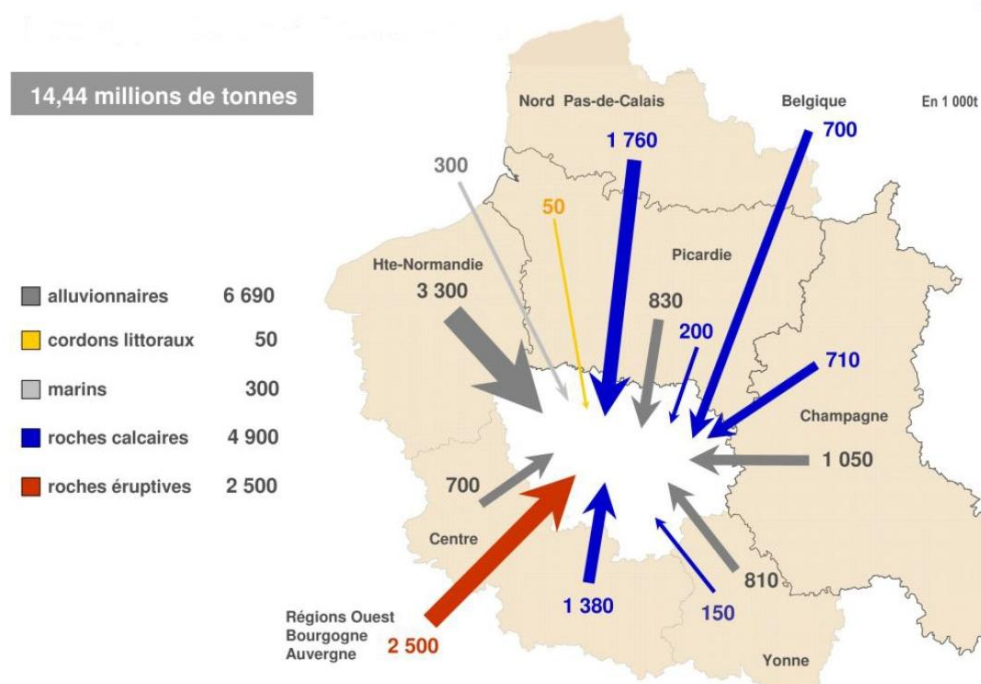


Figure 6 : Flux d'approvisionnement de l'Ile-de-France en granulats des régions avoisinantes en 2008 (Source : UNICEM)

⁵ Les schémas des carrières des départements de l'Ile-de-France dont la révision a été engagée en 2008

Belgique

Toujours selon l'UNICEM, en 2013 :

- 6 à 7 Millions de tonnes par an rentrent en Nord-Pas-de-Calais, depuis le Tournaisis notamment.
- Le Tournaisis exporte par ailleurs 1,5 Millions de tonnes par an vers l'Ile-de-France (dont 35% en fluvial). Ce volume était de 700 000 tonnes en 2008⁶.

PERSPECTIVES

Approvisionnement de l'Ile-de-France

Il faut relever que l'extraction de granulats est directement corrélée à l'activité du BTP et donc au dynamisme de l'économie sur le plan national et local.

Les perspectives en matière de besoins, estimées dans le cadre du schéma régional des carrières d'Ile-de-France, font apparaître une augmentation modérée de la consommation mais qui pourra être significative au regard de l'évolution (à la baisse) des ressources alluvionnaires de la région Ile de France et des régions limitrophes. Les différents scénarios de croissance de la demande en granulats dans la perspective du Grand Paris prévoient une demande située entre 36 et 39 millions de tonnes annuelles. Pour combler la carence en ressources alluvionnaires, l'alternative porterait alors sur les carrières de roches massives et/ou sur les granulats marins. Ces derniers présentent néanmoins certains inconvénients :

- Du point de vue physique avec une altération de la topographie des fonds, perturbation des courants de fond ;
- Du point de vue biologique avec la disparition de certains gisements coquilliers et de poissons, destruction de frayères ;
- Du point de vue économique.

Toutefois, des évolutions réglementaires pourraient venir moduler cette tendance, selon les explications de représentants de l'UNICEM Nord-Pas de Calais (voir encart ci-dessous).

Baisse des exportations alluvionnaires vers l'Ile de France et place de granulats marins (source UNICEM)

Actuellement, la Normandie fournit 4MT/an à l'Ile-de-France et la Picardie 6MT/an. Des baisses sont toutefois envisageables dans les années à venir :

- *Un tarissement de la ressource alluvionnaire depuis la Normandie ;*
- *Une baisse de 2MT/an des granulats provenant de la Picardie.*

Il existe donc une opportunité de compenser les baisses de production des fournisseurs traditionnels du bassin parisien par des livraisons supplémentaires depuis le Nord-Pas-de-Calais, ou par les granulats marins (normands ou au large de Dunkerque). On peut noter que les granulats marins stagnent depuis de nombreuses années autour de 5-6 Mt/an en France. Des prospections sont actuellement en cours en Normandie et dans le Nord-Pas-de-Calais, avec des permis accordés (estimation de production à venir : 2Mt/an pour le Nord-Pas-de-Calais). Compte tenu des besoins de la Normandie et du tarissement de sa ressource alluvionnaire, une augmentation de la production de granulats marins ne devrait cependant pas remettre en cause le besoin de granulats en provenance sur Nord pour l'approvisionnement de l'Ile-de-France.

Par ailleurs la pénurie en Ile-de-France pourrait être accentuée par le Grand Paris.

La dépendance à l'importation va donc augmenter durablement durant les prochaines décennies et nécessitera principalement l'apport de roches massives et le cas échéant de granulats marins si l'économie de ce secteur arrive à augmenter sa compétitivité par rapport aux sources terrestres.

⁶ Les schémas des carrières des départements de l'Ile-de-France dont la révision a été engagée en 2008

Produits recyclés

En ce qui concerne les granulats issus du recyclage, en France, la production de matériaux de recyclage ne représentait en 2010 que 5 % de la production totale des granulats. Le faible développement de la filière du recyclage (à l'exception de l'Île-de-France), alors même que le gisement potentiel est important, est lié à un certain nombre de facteurs, dont la grande hétérogénéité des matériaux de démolition issus du bâtiment (qui sont souvent composites et contaminés par des éléments tels que le plâtre ou les métaux lourds) qui rend le recyclage complexe, coûteux et limité à des marchés de proximité. D'après VNF, le potentiel de recyclage peut néanmoins augmenter pour certains usages si l'économie de la filière se structure. De plus, la conjonction des chantiers du Grand Paris et de Seine-Nord Europe est susceptible de favoriser la dynamique de ce secteur.

A noter que dans l'état actuel des travaux, les déchets de chantier du Grand Paris Express (projets de transports) ne semblent a priori pas constituer un potentiel en termes de flux pour le CSNE pour deux raisons principales :

- D'une part, le canal arrivera assez tardivement par rapport aux divers projets du Grand Paris Express;
- D'autre part, le schéma d'évacuation des déblais de chantiers du Grand Paris Express prévoit une évacuation pour partie via l'axe Seine en amont et en aval.

Néanmoins, en ce qui concerne le programme de construction de logements qui devrait s'étaler sur une plus longue période, des synergies sont envisageable entre les deux projets et des discussions entre VNF et la Société du Grand Paris (SGP)⁷ ont été engagées et devraient se poursuivre après les décisions sur le CSNE.

ENJEUX LOGISTIQUES

La disponibilité de la ressource fait que le granulat est un produit relativement bon marché qu'on ne transporte généralement pas sur de longues distances. Le coût du transport rendrait vite les produits transportés non concurrentiels par rapport aux produits plus proches.

Ce principe souffre en fait deux exceptions :

- d'une part, il existe des qualités particulières et plus rares, nécessaires pour certaines utilisations spéciales et dont les sites de production sont généralement plus éloignés ;
- d'autre part, l'Île-de-France est un cas particulier car c'est un centre très important de consommation en raison des volumes consommés, dont les ressources autorisées propres s'épuisent peu à peu et ne suffisent pas à couvrir les besoins ; le déficit structurel est lié à l'épuisement des ressources autorisées.

Paris et sa petite couronne s'approvisionnent déjà à hauteur de 28% par voie fluviale pour leurs imports de granulats⁸. Comme vu aux paragraphes précédents, une part des matériaux importés provient des roches calcaires du Nord de la France et de la Belgique et cette part pourrait potentiellement augmenter vu les perspectives d'évolution de la production de granulats alluvionnaires, en particulier en Picardie et en Haute-Normandie. Dans l'encart ci-dessous on s'intéresse donc aux enjeux logistiques du granulat, tels que vus par les professionnels de la filière dans le Nord-Pas-de-Calais.

Les enjeux logistiques pour les granulats du Nord-Pas-de-Calais selon l'UNICEM

Le mode ferroviaire était quasi inutilisé il y a dix ans. Avec l'ouverture à la concurrence, la situation a évolué. Pour les livraisons à plus de 50km, le mode ferré capte :

- 50% depuis le Boulonnais ;
- 30% depuis l'Avesnois ;

Actuellement, la répartition modale pour le calcaire (16Mt/an – principaux granulats exportés) est :

⁷ Fiche Grand Paris : Source VNF

⁸ Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du canal Seine Nord Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE (VNF 2012)

- 5% livrés par voie fluviale (surtout export hors Nord-Pas-de-Calais)
- 20-25% par voie ferrée (surtout export hors Nord-Pas-de-Calais)
- Le reste par la route (dont 100% du marché local dans un rayon de 50km, soit 44% de la production)

Le mode fluvial est relativement peu utilisé actuellement par les carrières du Nord-Pas-de-Calais. Seules les Carrières du Boulonnais l'utilisent depuis Coulogne via le canal de Calais à petit gabarit (non optimisé : pas de convois), puis celui de Dunkerque qui est de gabarit Va (gabarit suffisant, voire « de référence » pour la filière).

Le produit est peu cher. En Ile-de-France, jusqu'à deux tiers du prix du matériau livré couvre les frais de transport. Ainsi, les critères importants sont : massification, fiabilité et sécurisation des client... qui privilégient généralement le fer et le fleuve quand ces solutions sont disponibles (même si ces modes peuvent présenter de légers surcoûts par rapport au mode routier).

⇒ *Etant donné le fort coût relatif de la rupture de charge et du post-acheminement, une rupture de charge en aval occasionnerait 10% de surcoût supplémentaire. Un enjeu majeur pour la logistique des granulats sera donc l'accès à la voie d'eau pour les utilisateurs intermédiaires de ce produit, notamment les cimentiers.*

3.2.2 Impact du Canal Seine Nord Europe

UTILISATION DU CANAL

La création du canal Seine-Nord Europe, canal à Grand Gabarit, représente un enjeu majeur pour la filière :

- Il existe tout d'abord un intérêt manifeste lors de la construction du canal, qui nécessite à lui seul 12 Mt de granulats.
- Ces flux massifs sont bien adaptés au transfert modal dès lors que l'accès au grand gabarit est organisé.
- La massification, avec pour corolaire la réduction des coûts de transports (pouvant atteindre jusqu'à 60 % du prix global), permettra un accès facilité aux ressources d'approvisionnement plus lointaines (roches calcaires provenant des trois bassins de l'arc nord : bassins de Marquise, de l'Avesnois et du Tournaisis en Belgique) dont la capacité de production annuelle est considérable, plus de 30 millions de tonnes au total.

Le canal Seine-Nord Europe devrait ainsi permettre d'assurer l'approvisionnement de l'Ile-de-France. Les volumes de trafics attendus sur le canal SNE sont importants et représentent environ 5 MT⁹ en 2030 selon les dernières prévisions de trafic, dont environ 2 MT vers l'Ile-de-France et 3 MT vers la Picardie.

Selon un acteur de la filière, en l'absence de Canal Seine Nord Europe, les calcaires du Nord-Pas de Calais pourraient transiter par le rail vers le secteur de Roissy-Goussainville. Des trains pourraient également être acheminés vers Limay.

CONDITION DE REUSSITE DU REPORT MODAL ET PLACE DES PFM

La desserte à grand gabarit va nécessiter certaines modifications logistiques des approvisionnements que devra résoudre la filière granulats pour adapter les capacités de réception de ses installations en proposant des solutions logistiques innovantes. Les responsables de L'UNICEM Nord-Pas-de-Calais évoquent les logiques logistiques à mettre en place.

Schéma logistique pour le report modal sur le canal (UNICEM Nord-Pas-de-Calais)

Les enjeux logistiques seraient de réussir à mettre en œuvre :

- *Des logiques fer-fleuve (avec un fonctionnement à développer : la pertinence économique restant à démontrer) depuis le Boulonnais (navettes fer à organiser)*

⁹ Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du canal Seine Nord Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Filière granulats (VNF 2012)

- *Des logiques route-fleuve depuis l'Avesnois (surtout pour une carrière proche de Valenciennes, les autres étant trop loin et donc avec un coût d'approche supérieur à 2€/t)*
- *Des livraisons bord à quai, au plus proche du client final, l'idéal étant un réseau de quais le long du canal et un accès à la voie d'eau pour les industries utilisatrices du matériau, et ce au plus près des lieux de consommation des produits finis (bétons, enrobés, etc.)*

Un réseau de quais de transbordement fer-fleuve et route-fleuve et un accès à la voie d'eau pour les industriels du secteur, même dans les zones urbaines denses est donc nécessaire pour le report modal. L'intégration de la filière des matériaux de construction est donc une opportunité pour ces sites qui pourront accueillir des activités connexes (unités de fabrication de produits en béton par exemple) attirées par une localisation permettant de diminuer le coût du transport d'approvisionnement.

On peut noter que la partie Est de la plateforme Port Seine Métropole prévue à Achères pourra jouer dans ce sens un rôle important pour la filière granulat (la partie Ouest devant être dédiée au développement d'activités logistiques). Elle est en effet conçue pour accueillir un ensemble d'activités liées à cette filière et notamment des industries de bétons préfabriqué, des espaces de traitement des granulats (criblage, nettoyage, etc.) et des zones de stockage.

ESTIMATION DU SURPLUS ASSOCIE AU PROJET POUR LA FILIERE

Le surplus (gain économique pour les professionnels de la filière granulat par rapport à une situation sans CSNE) calculé pour l'année 2030 par STRATEC est de 71 468 307 €¹⁰ avant déduction des péages (qui représentent de l'ordre de 30% du surplus de l'ensemble des filières). Ce surplus associé aux granulats représente près de 32% du surplus total des usagers. La traduction en économie réelle de ce surplus ne se fera a priori pas en terme de volume de production (les carrières seront exploitées dans tous les cas) ni en termes d'emploi pour la filière. Par ailleurs l'UNICEM n'entrevoit pas de baisse du prix du matériau à la vente. En revanche, il permettrait des investissements en infrastructures logistiques favorables au report modal.

3.2.3 Synthèse des points clés de la filière Granulats pour la liaison Seine-Escaut

La filière granulat représente une opportunité certaine pour le Canal Seine Nord Europe. En effet, les volumes de trafics attendus sont relativement conséquents, de l'ordre de 5 MT tous flux confondus (Picardie et Ile-de-France). De plus, peu d'incertitudes planent sur ce potentiel trafic.

L'impact important du Canal Seine Nord Europe pour la filière granulat ne s'exprimera par directement en terme de volume de production, de création d'emploi mais plutôt :

- en termes stratégiques, à travers la sécurisation de l'approvisionnement de la Région Ile-de-France.
- de façon indirecte en termes environnementaux à travers la traduction du surplus économique en investissements consolidant les chaînes logistiques alternatives à la route

Le mode fluvial permettra aussi une meilleure pénétration en Ile-de-France et la conservation de sillons ferroviaires pour des activités à forte valeur ajoutée et non reliées à la voie d'eau.

En termes de leviers, on peut noter que :

- l'infrastructure permettant un report modal substantiel vers la voie d'eau serait un réseau de quais de transbordement fer-fleuve et route-fleuve. Dans cette perspective, il est important de préserver des réserves foncières en bord de canal pour l'installation ultérieure d'acteurs de la filière.
- la structure logistique de la filière nécessite par ailleurs la préservation des ports urbains existants, enjeu identifié et concerté notamment par Ports de Paris auprès des collectivités.

¹⁰ Données VNF sur la base de l'étude socio-économique STRATEC présentée en annexe 1.

3.3 Grande distribution

Le secteur de la Grande Distribution a des contours difficiles à définir. Il fait intervenir de multiples acteurs, dont les plus visibles sont les distributeurs, et notamment :

- La grande distribution alimentaire, des hypermarchés aux magasins de proximité (définie par le fait que plus des 2/3 des surfaces de ventes concernent des produits alimentaires).
- La grande distribution non alimentaire : textile, bricolage, équipement de la maison,...

Le niveau de mondialisation (en particulier la part du trafic en lien avec les ports maritimes) est très différent entre ces deux secteurs.

Leurs fournisseurs sont également des maillons importants, avec par exemple de nombreuses entreprises vendant leurs produits sous marque propre, et alimentant toutes les enseignes depuis leurs propres entrepôts.

Le champ de l'étude est restreint ici aux distributeurs, hors commerce de gros, et petites enseignes de proximité. Il concerne l'ensemble des flux amont d'approvisionnement des surfaces de vente depuis leurs fournisseurs. Il contient également les enseignes de vente par correspondance (La Redoute...) et le e-commerce.

3.3.1 *Eléments économiques, Enjeux logistiques et perspectives*

APPROCHE GLOBALE DE LA FILIERE

Le secteur de la distribution (alimentaire ou non) représente plus de 740 000 emplois et 40 millions de m² de surface de vente (en 2009).

Le secteur alimentaire est dominé par 6 principaux groupes (Carrefour, Leclerc, Intermarché – Les Mousquetaires, Auchan, Système U et Casino) détenant à eux seuls plus de 80% des parts de marché, les plaçant en position de force vis-à-vis de leurs fournisseurs (agro-alimentaire notamment). Deux formes prédominent : les grandes groupes (Auchan, Carrefour et Casino) et les groupements d'indépendants (Intermarché, Système U, Leclerc). Les groupes étrangers sont essentiellement présents via le marché du hard-discount.

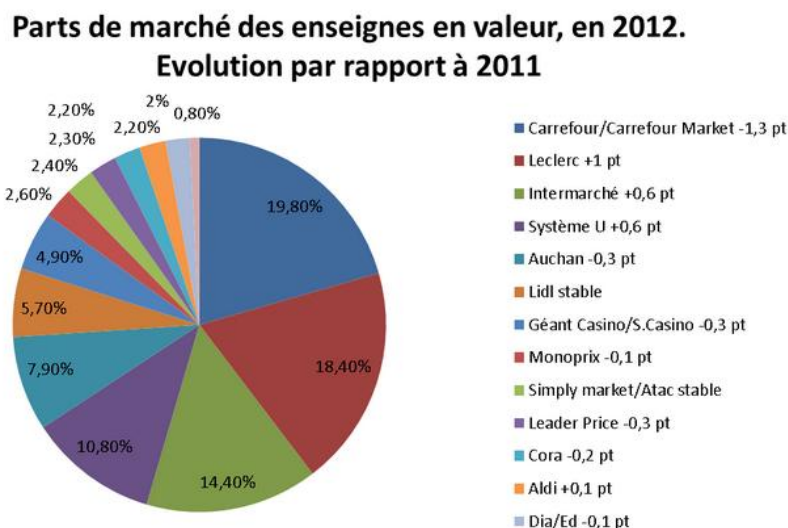


Figure 7 : Part de marché des enseignes alimentaires en France en 2012
(Source : Nielsen Homescan)

Dans la distribution non-alimentaire, on retrouve des grands groupes pouvant disposer de plusieurs enseignes (KingFisher avec Brico-Dépôt et Castorama dans le bricolage ou Printemps) et les enseignes indépendantes telles que IKEA, Décathlon... A noter qu'un certain nombre d'enseignes du Groupe Mulliez (Boulangier, Décathlon, Kiabi...), bien qu'indépendantes, peuvent mutualiser certaines fonctions transverses, en particulier dans le transport (notamment à l'import).

Outre les magasins, de nombreux distributeurs possèdent leur centrale d'achat, leurs entrepôts, leurs plateformes logistiques. D'autres préfèrent au contraire externaliser ces fonctions logistiques.

ORGANISATION LOGISTIQUE

L'organisation logistique de ces distributeurs s'est transformée depuis le début des années 1980, avec la diminution des « circuits courts » où le magasin est le seul intermédiaire entre l'usine et le consommateur, et le développement de chaînes logistiques pouvant faire intervenir plusieurs acteurs : centres de distribution nationaux (voire internationaux), centre de transformation, entrepôts régionaux, plateformes de cross-docking... Les circuits longs concernent aujourd'hui 75% des flux dans l'alimentaire.

Comparé aux circuits courts, la mise en place de ces plateformes distributeurs confère plusieurs avantages :

- Diminution des surfaces de stockage en magasin, donc possibilité d'augmentation des surfaces de ventes (possibilité encouragée par la loi Raffarin)
- Diminution du niveau global de stock (gain financier)
- Amélioration des livraisons des magasins
- Diminution du coût de transport
- Prise de contrôle par les distributeurs de la chaîne logistique : les producteurs ne contrôlent plus l'information sur les ventes en magasin (ce qui renforce le poids des distributeurs dans leurs négociations avec les industriels)

On distingue deux types de logistique, aboutissant à deux types d'entrepôts :

- La logistique « endogène », qui a vocation à servir la consommation locale : les entrepôts régionaux, qui génèrent des flux importants et réguliers d'approvisionnement de magasins
- La logistique « exogène » qui répond à des besoins extérieurs au territoire d'implantation : ce sont les entrepôts nationaux (voire européens) qui s'implantent au barycentre des régions qu'ils doivent desservir, et sont en général liés à l'import maritime de conteneurs. Ces entrepôts sont en général de très grande taille (jusqu'à 100 000 m²) et génèrent des flux moins importants grâce à des flux massifiés.

Les schémas logistiques mis en œuvre sont variés et dépendent du réseau de magasins de chacun, et d'un arbitrage entre coût du transport et coût des plateformes (cf. schémas plus loin) :

- Type A : pour les distributeurs alimentaires, le schéma principal est celui de l'utilisation d'un entrepôt national (éventuellement un par famille de produits) réceptionnant les flux massifiés (import et continentaux) et de plusieurs entrepôts régionaux utilisés essentiellement pour les produits à forte rotation. Les entrepôts nationaux peuvent aussi livrer en direct les magasins, essentiellement sur les produits à faible rotation.
- Pour les distributeurs non-alimentaires, trois grands schémas sont mis en œuvre :
 - o Type B : lorsque le nombre de magasins est limité, des entrepôts spécialisés par référence produit et/ou origine de flux réceptionnent tous les approvisionnements (imports et fournisseurs continentaux) et livrent directement chaque magasin.
 - o Type C : les entrepôts régionaux réceptionnent les flux de l'ensemble des fournisseurs et approvisionnent tous les magasins.
 - o Type D : Plusieurs entrepôts nationaux sont spécialisés par référence produit, réceptionnant les livraisons fournisseurs et approvisionnant les entrepôts régionaux, qui livrent à leur tour les magasins.

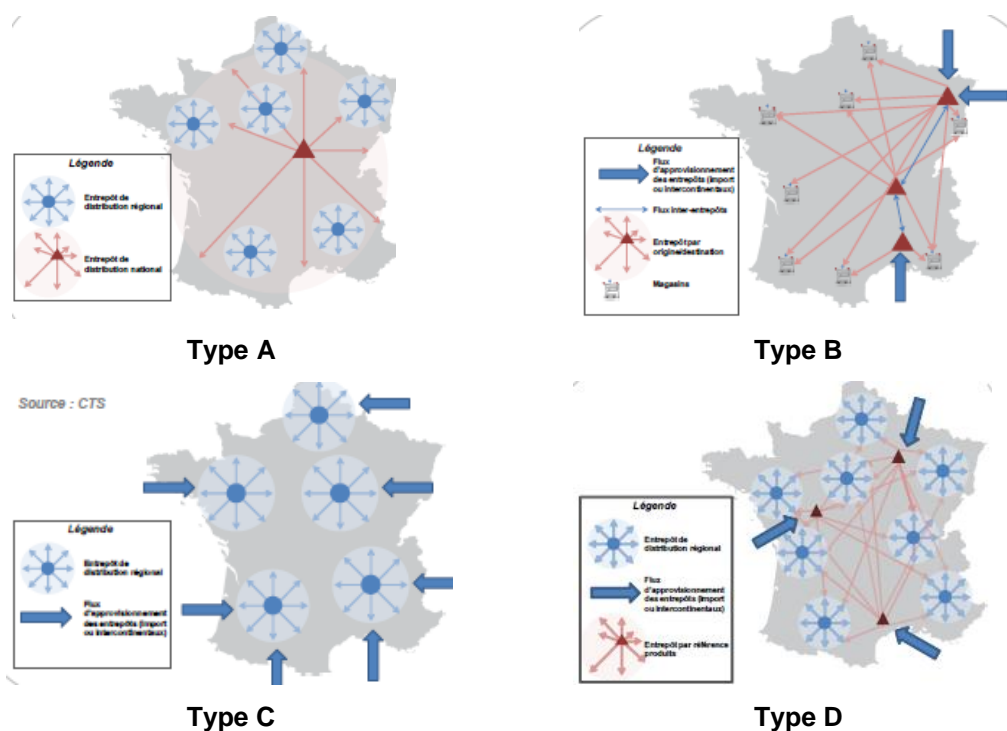


Figure 8 : Différents schémas logistique dans le secteur de la distribution (Source : CTS)

Trois grands types de flux sont donc mis en œuvre :

- Les flux amont : approvisionnement depuis les fournisseurs jusqu'aux entrepôts distributeurs : import maritime ou continental, ou approvisionnement depuis les fournisseurs nationaux. Ce sont généralement des flux massifiés et de longues distances.
- Les flux aval : flux d'approvisionnement des magasins depuis les entrepôts : flux d'éclatement, ayant vocation à desservir plusieurs magasins et soumis à des contraintes de transit time importantes : ils sont ainsi peu massifiés.
- Les flux inter-entrepôts : flux entre les entrepôts nationaux par référence produit ou par origine et les entrepôts de distribution régionaux. Ce sont généralement des flux nationaux qui transitent par camions bâchés et dont les contraintes de transit time sont faibles. Ils correspondent en général à des flux longue distance et peuvent être massifiés.

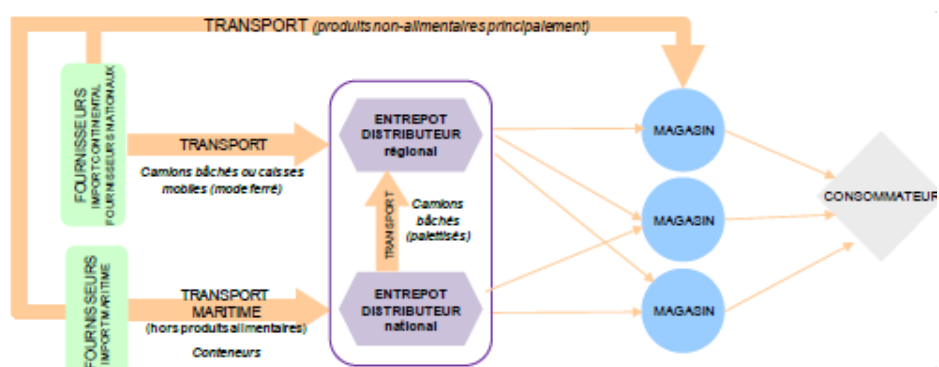


Figure 9 : Organisation des transports dans la grande distribution (Source : CTS et DTZ Consulting)

Sur le choix du mode de transport, la filière s'inscrit plutôt dans une démarche volontariste de recherche d'alternatives au mode routier, afin de diminuer les externalités des transports : transport fluvial de conteneurs depuis les ports maritimes (Auchan), expérimentations de modes de livraisons alternatifs en Ile-de-France (Franprix, Monoprix), utilisation de camions électriques plus petits en milieu urbain...

LA FILIERE DANS LES REGIONS CONCERNEES PAR LE CSNE

Le Nord-Pas de Calais et l'Ile-de-France sont les deux régions les plus densément peuplées de France métropolitaine, et sont donc propices au développement de la grande distribution. Le Nord-Pas de Calais dispose ainsi de la plus grande concentration de moyennes et grandes surfaces en France.

Par ailleurs, la situation géographique du Nord-Pas de Calais (proximité des ports du Range Nord et du Benelux à forte densité de population également) et sa très bonne accessibilité en font une région propice à l'installation des fonctions logistiques de nombreux distributeurs avec des implantations d'entrepôts à vocation régionale, nationale voire européenne : ceux du Groupe Mulliez (dont le berceau est à Lille), Amazon, Castorama, Leroy Merlin...

Cela concerne également les autres régions concernées par le canal : d'après une étude du SETRA de 2008¹¹, les régions Nord-Pas de Calais, Haute-Normandie et Ile-de-France font ainsi partie des 5 régions les plus concernées par l'implantation d'entrepôts à vocation nationale (liés à la logistique exogène).

Cette situation s'explique par l'importance des flux import, et donc des relations avec les ports maritimes, dans l'activité des entrepôts nationaux. Le Nord-Pas de Calais profite ainsi de sa proximité avec les ports de Belgique et des Pays-Bas, souvent privilégiés par les compagnies maritimes dans leurs lignes régulières avec l'Asie (qui imposent seules les escales).

L'aire du CSNE revêt donc d'ores et déjà une importance particulière pour la logistique de la grande distribution.

3.3.2 Impact du Canal Seine Nord et du réseau Seine-Escaut à grand gabarit

3.3.2.1 Report de trafic sur le Canal Seine Nord Europe

Parmi les trois types de flux présentés plus haut, les flux aval vers les magasins semblent les plus difficilement reportables vers le mode fluvial, en raison des plus faibles opportunités de massification, des fréquences de livraison des magasins (quotidiennes) et du positionnement des magasins (rarement bord à voie d'eau). On note cependant des expérimentations et actions volontaristes, portées par différents acteurs du secteur. En particulier des innovations existent pour la distribution urbaine, qui pourraient se trouver encouragées par le dynamisme des trafics fluviaux, l'évolution de la cale liés au Canal Seine-Nord Europe (effet d'entraînement).

Les flux amont et inter-entrepôts ont une structure par nature plus susceptible d'être reportés sur le canal pour un transport multimodal. Cela concerne en particulier les flux suivants :

- Les flux d'import maritime sur entrepôts (hors flux amont alimentaires qui sont maîtrisés par les industries agro-alimentaires), qui sont d'ores et déjà majoritairement conteneurisés. L'approvisionnement des entrepôts régionaux, nationaux et d'Europe du Sud situés en Ile-de-France et du Nord-Pas-de-Calais est particulièrement visé.

L'organisation terrestre de ces flux repose en règle générale sur les distributeurs eux-mêmes, la latitude de choix du port maritime étant en revanche limitée par les politiques d'escales imposées par les compagnies maritimes. Ainsi le canal serait une opportunité de report modal en particulier pour les flux Le Havre > Nord-Pas de Calais ou Belgique ou à l'inverse pour des flux Rotterdam, Anvers, Zeebrugge ou Dunkerque > Ile de France, délestant une partie du trafic sur l'A1.

Les conditions de réussite d'un report modal vers le fluvial sont :

- o La mise en service d'une desserte fluviale de Port 2000
- o La mise en place de services fluviaux de transport de conteneurs depuis les ports maritimes, avec au minimum 1 départ/jour
- o La localisation bord à voie d'eau des entrepôts
- o La gestion du stock de conteneurs vides (peu de flux export dans cette filière).
- o La présence de surfaces sous douane sur les plateformes

¹¹ La Logistique de la Grande Distribution, SETRA, Juin 2008

- Les flux d'import continentaux (fournisseurs => entrepôts ou magasins), et plus particulièrement les imports continentaux longue distance depuis la zone Benelux, Allemagne et Nord-Est européen à la fois pour l'approvisionnement des entrepôts régionaux, nationaux et Europe du sud situés en Ile de France et dans le Nord-Pas de Calais, ainsi que les entrepôts bord à canal voire situés à moins de 20km des PFM.

Pour ces flux, la concurrence avec le mode routier est importante. Par ailleurs, les organisateurs des transports sont divers (fournisseurs, transitaires, ou distributeurs). La réussite d'un report modal vers le fluvial repose sur :

- o Origines/destinations proches de la voie d'eau à grand gabarit,
- o Le ciblage des principaux flux, éventuellement en regroupant les flux de plusieurs fournisseurs (l'implication des chargeurs étant ici nécessaire, et en particulier celle des distributeurs)

- Les flux inter-entrepôts, par exemple depuis des entrepôts nationaux de distribution vers des entrepôts régionaux de distribution, ou bien entre des entrepôts de la même enseigne lorsque l'un des entrepôts est localisé dans le Nord-Pas-de-Calais ou en Ile-de-France, sont en général massifiés et réguliers. Ils sont moins contraints que les flux entrepôts-magasins et peuvent faire l'objet d'un report modal (qui serait facilité par l'utilisation de conteneurs 45'PW).

Les cibles de ces flux sont particulièrement les grandes enseignes mais également les fournisseurs importants de la grande distribution.

Pour ces flux, la concurrence avec le mode routier est importante et le facteur coût déterminant : les ruptures de charges sont pénalisantes. Les opportunités de report modal reposent sur :

- o La proximité des origines/destinations (entrepôts) du tracé du CSNE,
- o La mise en place de navettes fluviales de transport de conteneurs (voire de palettes) fréquentes (plusieurs départs par semaine).

INTERET DES CONTENEURS 45'PW

En dehors des flux intercontinentaux transitant par les ports maritimes, les palettes sont utilisées tant à l'expédition qu'à la réception de marchandises. Le transport de palettes étant optimisé par la route, la prise en charge des palettes doit elle aussi être optimale par voie fluviale.

Le recours aux conteneurs ISO de 20 pieds et 40 pieds dont le chargement de palettes en largeur n'est pas optimisé affecte la rentabilité de la chaîne de transport Route-Fleuve, en diminuant la quantité de marchandises transportées en pré/post acheminement par rapport aux camions disposant d'une caisse mobile de 45 pieds avec une largeur adaptée aux palettes.

Les conteneurs 45'PW (45 pieds palett-wide) constituent une réponse à cette problématique et s'utiliseraient ainsi en toute transparence pour l'expéditeur comme pour le destinataire, par rapport à la situation actuelle, facilitant le report modal pour les flux continentaux.

IMPLIQUER LES DISTRIBUTEURS DANS UNE LOGIQUE DE REPORT MODAL

La majorité des achats dans l'alimentaire sont effectués franco de port, laissant à chaque fournisseur le soin d'organiser le transport. Le report modal n'est alors pas évident à mettre en place, notamment par habitude du routier ou avec des volumes limités.

Les entrepôts sont les maillons disposant de la vision la plus complète des origines et volumes des flux en jeu, et sont donc les plus à même d'identifier les opportunités de report modal. Les distributeurs ont donc un rôle à jouer pour aider voire inciter leurs fournisseurs à mettre en œuvre un changement de politique de transport, éventuellement en groupant les livraisons. Ce changement peut s'avérer contraignant (transport groupé à organiser, ruptures de charges, changement d'habitudes) mais peut également permettre à l'ensemble des acteurs de gagner sur leurs coûts de transport, et donc sur le prix de revient des produits.

3.3.2.2 Utilisation des PFM du CSNE

Pour les entrepôts déjà implantés à proximité du Canal, les opportunités d'utilisation des services multimodaux de manipulation des conteneurs sont importantes pour les flux identifiés plus haut. La performance de ses services sera déterminante pour décider les organisateurs des transports : navettes fluviales fréquentes vers les différents ports maritimes permettant de mutualiser les flux des différents chargeurs, gestion du stock de conteneurs vides, gestion des conteneurs 45'PW.

Ces éléments s'appliquent également au mode ferroviaire, qui pourrait être utilisé en remplacement du mode routier, avec des connexions ferroviaires depuis Zeebrugge, l'Italie ou l'Espagne en complément des navettes fluviales, permettant aux acteurs de d'utiliser une même plateforme pour la quasi-totalité de leurs flux d'import maritime et longues distances continentaux (inter-entrepôts ou en lien avec leurs fournisseurs).

Les possibilités d'implantations nouvelles d'entrepôts le long du canal sont multiples.

La situation du canal par rapport aux ports maritimes, accessible depuis les ports du Range Nord du Havre à Rotterdam, est un atout important pour attirer des entrepôts à vocation nationale voire internationale (orienté Europe du Sud notamment), les flux amont pouvant alors s'effectuer par voie d'eau ou ferroviaire depuis n'importe quel port. La zone d'équiprix entre le port du Havre et les ports du Benelux se situant autour de Cambrai, le canal ne favorisera pas particulièrement les ports du Benelux l'approvisionnement du bassin de la Seine. En revanche, il pourrait inciter à de nouvelles implantations sur celui-ci, en réduisant la sensibilité de ce périmètre au choix des escales imposées par les compagnies maritimes et en élargissant ainsi la zone de pertinence de ces implantations logistiques. Les flux aval pourront être réalisés par camion, fer ou voie d'eau. Il s'agirait essentiellement d'entrepôts de grande taille (jusque 100 000 m²). Les principales cibles sont les grandes enseignes.

L'opportunité d'attirer l'implantation d'entrepôts régionaux est également renforcée par la proximité de l'Ile de France et du Nord-Pas de Calais, deux grands bassins de consommation. Les flux amont pourraient s'effectuer en mode fluvial ou ferroviaire depuis les ports maritimes, et fluvial ou routier depuis les entrepôts nationaux selon leur localisation, et les flux aval en camion ou fluvial urbain. Les principales cibles sont les enseignes disposant de nombreux magasins dans un rayon de 100km et les grands fournisseurs de la grande distribution.

Les centres de distribution doivent s'insérer dans des bassins de population vastes : 2 à 3 millions de consommateurs pour les centres régionaux, jusqu'à 100 millions pour les centres continentaux. La position du canal entre Ile de France et Benelux particulièrement denses sont des atouts pour ses PFM.

3.3.3 Synthèse des points clés de la filière Grande Distribution pour la liaison Seine-Escaut

Sur les flux d'import maritimes, toutes les conditions sont réunies pour développer grâce au CSNE le potentiel fluvial de cette filière, très important par la densité des entreprises dans les territoires traversés, la pertinence économique du transport fluvial, et les évolutions qualitatives des services portuaires affichées comme un enjeu de développement dans son plan stratégique par le port du Havre.

D'autres impacts sont attendus :

- Captation de flux continentaux d'approvisionnements fournisseurs.
- Captation de flux inter-entrepôts palettisé, en fluvial uniquement pour les entrepôts bord à voie d'eau, ou combiné fleuve-route si les services fluviaux et portuaires sont optimisés pour le transport palettisé.
- Implantations d'entrepôts le long du canal ou sur le réseau en amont ou en aval
- De façon indirecte, effet d'entraînement sur la distribution fluviale urbaine par dynamisation des trafics et la modernisation de la cale.

Les points d'attention de cette filière reposent sur :

- La mise en place de navettes fluviales avec les ports maritimes et entre les PFM du réseau
- La prise en compte des marchandises palettisées par le mode fluvial
- L'implication des distributeurs pour impulser une dynamique de report modal pour les flux amont
- La gestion des conteneurs vides sur le réseau



3.4 Conteneurs

Le conteneur ne constitue pas une filière à proprement parler, mais d'un mode de conditionnement, dont le développement dans de nombreuses filières (céréales, engrais, produits recyclables, ...) constitue un facteur d'augmentation de la compétitivité des modes fluviaux et ferroviaires.

On s'attachera ici à décrire les enjeux logistiques et les impacts de CSNE sur transport de conteneurs. A noter que le transport de conteneurs continentaux est décrit dans les paragraphes 3.3 et 3.8 relatifs à la Grande distribution et à la filière automobile. Le transport de conteneurs maritime fera l'objet d'une description de contexte et de perspectives dans le paragraphe 6 relatif aux ports maritimes

3.4.1 Enjeux logistique du transport de conteneurs sur le Canal Seine-Nord Europe

Plusieurs problématiques et enjeux logistiques sont associés au transport de conteneurs, et ce de manière transverse à toutes les filières. Les éléments suivants sont des facteurs importants pour augmenter la compétitivité du transport de conteneurs et le report modal à la mise en service du canal.

POSITIONNER DES DEPOTS DE VIDES SUR LES PFM DU CSNE

Les conteneurs, possessions des compagnies maritimes, sont tenus d'être ramenés par le chargeur à un dépôt de vide de la compagnie. Les principaux dépôts résident sur les ports maritimes, d'autres sont positionnés sur les ports intérieurs. Dans le cas de l'Île-de-France, deux possibilités s'offrent aux chargeurs pour gérer le retour des vides vers les terminaux maritimes :

- Soit la compagnie maritime propose au chargeur de les laisser au dépôt de vides le plus proche (Gennevilliers par exemple) et facture au chargeur des « drop-off fees » d'environ 100€/Evp couvrant le retour du conteneur aux terminaux maritimes (un retour massifié étant alors possible)
- Soit la compagnie maritime exige au chargeur la restitution du conteneur vide au dépôt de vides du terminal maritime.

La problématique de retour des conteneurs vides est plus sensible pour le transport fluvial ou ferroviaire que routier, car la prestation de transport routier en lien avec les ports est généralement organisée en aller/retour. Pour les deux modes alternatifs à la route, le positionnement de dépôts de vides sur les chantiers multimodaux permet de rapprocher les conteneurs des chargeurs afin de réduire les pré/post-acheminements et de faciliter les trafics conteneurisés dans la zone de chalandise d'un port. Leurs implantations sont décidées par les compagnies maritimes, en prenant en compte la rentabilité de ce positionnement au regard en particulier de la demande locale de conteneurs (pour l'export), et peuvent être gérées par des acteurs privés indépendants.

L'existence de dépôts de vides à proximité des chargeurs est donc un élément important de la compétitivité des modes fluvial et ferroviaire.

ETUDIER LE « CLOUD CONTAINING » OU DEPOT VIRTUEL LE LONG DU CANAL

Le cloud containing permet de gérer de manière informatique les dépôts de vides situés sur un périmètre donné comme un seul dépôt virtuel. Ainsi les transports des containers vides peuvent être rationalisés, en fonction des besoins réels des compagnies maritimes qui en sont propriétaires (retour au port maritime, ou flux d'équilibres entre les différents dépôts physiques).

Ce système a été mis en place en octobre 2012 par Ports de Paris sur ses six terminaux à conteneurs franciliens (Gennevilliers, Limay-Porcheville, Bruyères-sur-Oise, La Bourdonnais, Bonneuil-sur-Marne et Evry), permettant aux compagnies signataires de bénéficier du transport gracieux de leurs containers d'une plate-forme à l'autre, à condition que le container ait été amené ou soit repris par voie fluviale.

Le cloud containing est un levier important de simplification de la problématique du retour à vide des conteneurs. Sa mise en place doit être envisagée dès l'ouverture des dépôts de vides sur le canal.

On peut remarquer que la mise en œuvre d'une telle organisation nécessite la collaboration de tous les acteurs de la chaîne de transport et que la faisabilité et la pertinence économique d'un tel système reste à étudier dans le cas de CSNE.

ADAPTER LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES A LA GESTION DES 45'PW

Les conteneurs maritimes sont en général au format 20' et 40'. Toutes les installations portuaires et les barges de transport de conteneurs sont adaptées à ces formats universels.

En revanche ces formats sont en général peu adaptés pour les transports continentaux, car n'optimisant pas le chargement des palettes européennes classiques. Leur utilisation par les différents chargeurs utilisant des palettes nécessite donc des adaptations des conditionnements ou des fréquences de livraisons.

La gestion des conteneurs 45'PW par les ports et les barges fluviales permet de s'aligner sur les conditions de transport routier auxquels sont habitués les chargeurs, et donc au mode fluvial de s'insérer de manière transparente dans la chaîne de transport pour les expéditeurs et les destinataires des marchandises, surtout lors de transports combinés route/fleuve.

La prise en charge des conteneurs 45'PW est donc un levier pour faciliter la mise en œuvre de reports modaux par les chargeurs.

ACTIONS A MENER AUPRES DES TRANSITAIRES

Tandis que les plus grands chargeurs (en volume) ont souvent les moyens d'organiser leurs transports ou d'étudier les conditions d'utilisation du mode fluvial en interne, les petits chargeurs délèguent en règle générale l'organisation de leurs transports à des transitaires, y compris l'analyse de la compétitivité des différents modes possibles.

Tous les transitaires ne recourent pas au mode fluvial, même lorsque cette option est plus rentable ou adaptée aux flux de leurs clients, par manque d'information ou habitude du mode routier. A la mise en service du Canal, les transitaires des régions traversées (en particulier de la Picardie où le transport fluvial de conteneurs est inexistant à l'heure actuelle) devront donc faire l'objet d'informations précises sur les nouvelles opportunités de recours au mode fluvial, et sur la manière dont cette nouvelle offre peut être intégrée dans leurs prestations actuelles.

3.4.2 Impact du Canal Seine-Nord Europe

IMPACT SUR LE TRAFIC DE CONTENEURS MARITIMES

Le CSNE permet une optimisation des conditions de dessertes de l'hinterland actuel des ports maritimes de la façade Nord, avec notamment de nouvelles opportunités de massification, ainsi que leur extension, grâce à l'extension du réseau fluvial à grand gabarit.

Les flux import sont les plus susceptibles d'être reportés sur le canal : en effet, à l'export, les flux sont tirés par la date d'embarquement maritime et l'utilisation de la route permet d'expédier la marchandise le plus tard possible.

Trois grands flux reportables sur le CSNE peuvent être distingués :

- La desserte du Nord-Pas de Calais voire des Centres de Distribution Européens du Benelux, et des PFM du CSNE, par le Port du Havre (extension de son hinterland)
- La desserte du bassin de la Seine et de l'Île de France, et des PFM du CSNE, par les ports de Dunkerque, Zeebrugge et de la zone ARA (report modal). Par exemple, actuellement 30% des pré et post acheminements portuaires de conteneurs à Anvers et Rotterdam sont effectués par barge ; l'ouverture du CSNE permettrait de viser cette part modale sur les flux en lien avec l'Île de France qui sont actuellement majoritairement routiers (or, environ 30% des flux à destination de l'Île de France transitent par les ports du Nord et non Le Havre).
- Le remplacement des flux de cabotage maritime entre Le Havre et les ports maritimes plus au nord, résultant de la politique de hub mise en œuvre par les compagnies maritimes.

Pour ces flux d'import, la mise en place de surfaces sous douane sur les plates-formes et la simplification des procédures douanières depuis les ports français et belges sont des enjeux importants (même si le dédouanement peut également s'effectuer en temps masqué pendant le transport).

IMPACT SUR LE TRAFIC DE CONTENEURS CONTINENTAUX



L'utilisation du fluvial en tant que moyen de transport de conteneurs continentaux (sans lien avec les ports maritimes) est minoritaire par rapport au transport fluvial de conteneurs maritimes, mais en développement constant, avec la mise en place de navettes entre les ports maritimes et les plateformes bord à canal en particulier, mais aussi l'évolution réglementaire tendant à favoriser des transports plus écologiques en Europe.

Le développement de navettes avec de multiples escales, entre Le Havre et la région Nord-Pas de Calais par exemple, pourrait créer des opportunités d'utilisation pour des flux de cabotage entre les différentes plateformes des réseaux fluviaux : flux inter-entrepôts, ou de fournisseurs de pièces détachés vers les usines d'assemblage, ...

Afin de maximiser la compétitivité du CSNE sur ces flux continentaux, le développement de navettes fluviales orientés trafic combiné (route – fleuve notamment) sera déterminant. La mise en œuvre de flottes innovantes adaptées à ces trafics (souvent palettisés) jouera donc un rôle important.

IMPACT SUR LA LOCALISATION D'ENTREPOTS ET DE CENTRES DE DISTRIBUTION

La mise en réseau des bassins fluviaux à grand gabarit de la Seine et du nord du Canal permettra aux chargeurs implantés sur l'ensemble du réseau, et en particulier le long du canal, de sélectionner leur port maritime en fonction de leurs critères : escales des liners, coûts, transit time, ... en profitant d'une mise en concurrence des ports et compagnies maritimes.

La proximité d'infrastructures autoroutières (A1, mais aussi A2, A26 et A29 dans la partie nord du canal) contribue également à la pertinence de ces localisations en bord du canal.

Ainsi le périmètre du canal sera particulièrement attractif, grâce au canal Seine-Nord Europe et au développement de ses zones logistiques sur les PFM, pour des centres de distribution de portée nationale ou continentale (tournés vers l'Europe du Sud et l'Europe Centrale notamment). Le canal devrait aussi renforcer l'attractivité de l'axe Seine pour ces implantations, et donc la création d'emplois.

3.4.3 Synthèse des points clés du transport de conteneurs sur la liaison Seine-Escaut

Le CSNE permet en premier lieu l'extension de l'hinterland du port du Havre et la possibilité d'accompagner ses perspectives de croissance rappelées dans le plan stratégique de développement *Le Havre 2030*.

De plus, il crée les opportunités pour le mode fluvial, mais aussi ferroviaire via le réseau de PFM, de se positionner sur le transport de conteneurs sur un axe Nord Sud jusqu'ici uniquement routier et saturé, qui représente plus de 170 Mt transportées par an (tous modes). Il augmente en cela la compétitivité des régions traversées par le réseau Seine-Escaut pour l'accueil de plateformes de distribution d'échelon continental, national ou régional.

Cela bénéficiera à toutes les filières, les produits recyclables, agricoles, chimiques, métalliques, ...etc. étant tous des marchandises pour lesquelles le taux de conteneurisation augmentera dans les années à venir

Outre l'aménagement des PFM, les éléments suivants doivent être considérés dans la mise en œuvre du projet afin d'encourager le transport fluvial de conteneurs sur le réseau :

- Faciliter la gestion des conteneurs en positionnant des dépôts de vides et en étudiant la mise en œuvre le cloud-containing
- Permettre la prise en charge des 45'PW afin de faciliter le report modal de flux continentaux
- Impliquer les transitaires pour reporter aussi les flux plus faibles

3.5 Chimie, engrais et énergie

On regroupe ici les filières chimie, engrais et pétrole en raison des passerelles qui existent entre ces filières et de l'existence d'acteurs transverses aux quatre filières. Elles ont fait l'objet d'une synthèse par VNF¹². On mentionnera également les enjeux associés à la biomasse et dans une moindre mesure au charbon.

Le CSNE traverse un espace où la part des industries chimiques est importante ; les effets potentiels du CSNE et des PFM pour cette filière locale sont multiples et s'exercent à travers :

- La mise en réseau des acteurs sur le territoire, afin de renforcer et consolider le développement de la filière,
- Le développement de nouveaux schémas logistiques intégrant le fluvial,
- L'utilisation potentielle des PFM.

Ces dimensions sont abordées dans le projet de protocole entre l'Union des Industries Chimiques et VNF, en cours d'élaboration, qui vise à doubler la part modale du transport fluvial pour cette industrie. En particulier une étude visant à identifier les principaux flux et les facteurs déclenchants du report modal est envisagée, et permettra d'établir un plan d'actions concerté.

3.5.1 *Éléments économiques, perspectives et enjeux logistiques*¹³

LA FILIERE CHIMIE : APPROCHE REGIONALE

La Picardie et le Nord-Pas-de-Calais font partie des acteurs majeurs de l'industrie chimique française, après l'Ile-de-France, l'Aquitaine, Rhône-Alpes et PACA. La filière chimie représente en Picardie près de 150 établissements pour **15 000 emplois**.

La région picarde compte l'implantation de grands établissements tels que BASF, mais également d'entreprises sous-traitantes. Les industries du secteur restent fortement imbriquées à l'industrie locale (automobile, textile, ...) et présentent un maillage relativement divers de PME permettant une offre de sous-traitance élargie.

Ces implantations, qui se sont effectuées par grappe au sud de la région Picardie et à proximité des futures plates-formes du CSNE, constituent un atout indéniable, tout d'abord pour l'utilisation des services logistiques et portuaires des PFM, mais peut-être également pour une relocalisation sur l'une des PFM (concernant les PME clients ou filiales des grands comptes).

La région Nord-Pas-de-Calais compte également près de **15 000 emplois** dans cette filière chimie et s'appuie sur la présence de grands comptes à toute proximité du CSNE (ie. 3M à Cambrai) ou dans l'aire d'influence du canal, avec une forte concentration dans la région lilloise (ie. Air Liquide, Produits chimiques de Loos, etc.), laissant entrevoir des perspectives intéressantes de trafic et de flux logistiques depuis cette polarité industrielle.

De plus, les régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais sont situées en plein cœur de deux pôles chimiques majeurs européens : le pôle Seine-Oise et le pôle anversois, attractifs du fait de la présence des raffineries du Havre et d'Anvers. Ces atouts, renforcés par la présence de la voie d'eau qui permet d'acheminer les produits entre les différents sites, renforce l'intérêt de la filière chimie pour ce territoire, et ainsi pour l'offre proposée par le CSNE.

¹² Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du Canal Seine-Nord-Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Filière Chimie – Pétrole – Engrais (VNF, février 2011)

¹³ Ce premier paragraphe cite largement la synthèse VNF précédemment citée

Un gain de compétitivité et la préservation d'un site industriel chimique

Pour un acteur de la filière pétrochimie, situé en Picardie le canal représente un enjeu de compétitivité et de préservation de l'activité et des emplois.

L'usine s'approvisionne en matière première, produite sur les gros sites pétrochimiques (Le Havre ou Anvers/Rotterdam/Amsterdam). Cet acheminement est actuellement réalisé par le rail avec des coûts importants depuis le Havre en raison de l'éloignement de la zone ARA. Les usines ayant accès au réseau fluvial belge ont un double avantage : coût du transport deux fois moindre et accès au marché spot de la zone ARA plus concurrentiel.

Le canal Seine permettrait de corriger le défaut de localisation du site, de diminuer les coûts du transport depuis les ports maritimes et permettrait de surcroît un effet de baisse des prix des matières premières en mettant en concurrence les sites du Havre et de la zone ARA. Donc de maintenir la compétitivité du site à moyen terme. Le surplus généré par le canal permettrait essentiellement de sauver les 220 emplois du site.

LA FILIERE ENGRAIS : APPROCHE REGIONALE

Les régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais sont des régions agricoles puissantes, extrêmement consommatrices en engrais :

- 6 millions de tonnes d'engrais azotés sont ainsi utilisés pour les cultures du grand bassin parisien ;
- Les grandes coopératives agricoles, clients de la filière engrais, sont implantées dans ce même périmètre ;
- De plus, plusieurs zones productrices d'engrais se situent dans le périmètre du CSNE, que ce soit dans l'Oise ou dans la région d'Anvers.

Le projet CSNE se situe donc dans une zone particulièrement attractive au point de vue de la structuration de la filière engrais, ce qui laisse envisager des opportunités majeures pour les flux d'engrais via le CSNE.

LA FILIERE BIOMASSE

La filière biomasse est en développement en France, et en particulier sur le canal. Un site est d'ores et déjà en fonctionnement à Nesle, et un deuxième devrait entrer en fonction à proximité.

L'approvisionnement en grumes pour cette installation et d'une façon générale les flux associés à ce type d'activité peuvent être une opportunité pour le canal.

LA FILIERE CHARBON

Si la filière charbon représente une opportunité moindre que les filières précédentes, elle représente également un potentiel de trafic captable par CSNE, comme en témoigne un acteur de cette filière (encart ci-après).

Le CSNE favoriserait l'utilisation du mode fluvial pour le transport du charbon

Pour un acteur de la filière charbon livrant les industriels depuis les ports maritimes (Dunkerque et Rouen aujourd'hui saturés), le canal représente une opportunité principalement écologique, la voie d'eau n'étant compétitive par rapport à la route que lorsque les usines sont bord à voie d'eau.

A l'heure actuelle, le Canal du Nord pose principalement le problème de la disponibilité de la cale adaptée à son gabarit. CSNE est une opportunité importante d'augmentation du recours à la voie d'eau car il garantirait la disponibilité de la flotte. Par ailleurs, de part une plus longue distance en grand gabarit, le coût final du transport fluvial serait moins sensible aux ruptures de charges et donc plus souvent compétitif.



Enfin, le CSNE renforcerait la position de Dunkerque, déjà très bien placé pour l'import du charbon, mais aussi des ports du range Nord.

PERSPECTIVES

L'industrie chimique présente une contribution au PIB français de 18 milliards d'euros et 182 000 emplois directs. L'avenir de cette industrie est confronté à diverses problématiques :

- Une fragilité pour l'industrie française en amont et en aval (activité de première transformation déclinante, se repositionnant sur le Moyen Orient et déclin des industries traditionnelles)
- Une durabilité à trouver

La filière est dans un lent processus de mutation qui doit proposer de nouvelles alternatives pour se défaire des difficultés. Il s'agit de réinventer un modèle basé sur la substitution par les ressources renouvelables. Parmi ces modèles, la chimie du végétal semble offrir le potentiel de développement le plus important. Or, nous disposons en France de champions mondiaux tels que Roquette et Tereos. Le renforcement de ces fleurons permettra à la filière chimique française de devenir moins sensible aux évolutions internationales. Pour renforcer sa durabilité la filière chimie a également intérêt à privilégier de nouveaux schémas de transport, le fret ferroviaire et le transport fluvial pour lequel CSNE aurait toute sa place.

ORGANISATION DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE DE TRANSPORT

Le schéma ci-après synthétise l'organisation fonctionnelle de la filière :

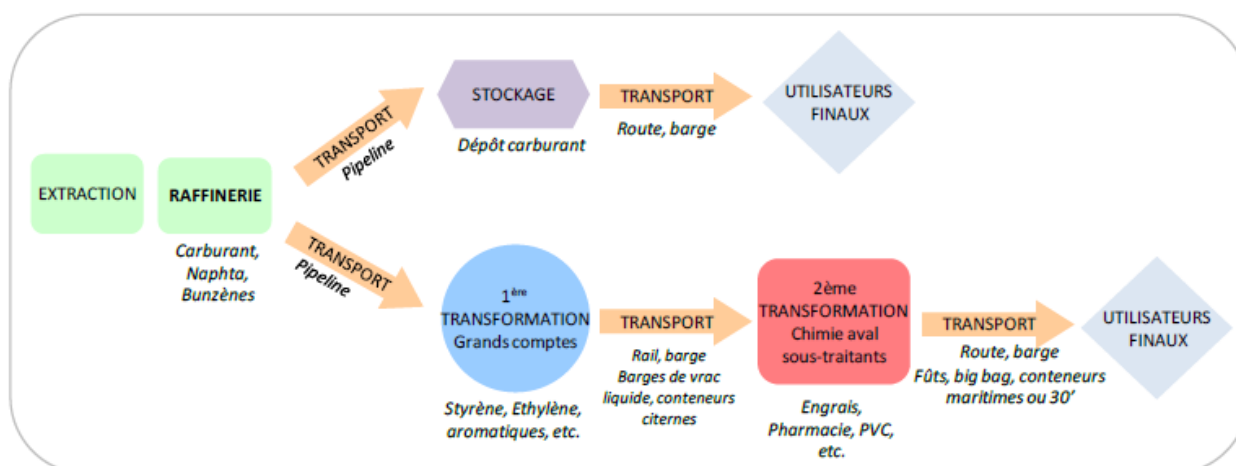


Figure 10 : Organisation fonctionnelle de la filière chimie, engrais, produits pétroliers (source DTZ Consulting et CTS)

Deux types de flux se dégagent :

- Les flux liés aux activités « carburant » avec du stockage éventuel sur les PFM dans des dépôts de carburant puis l'utilisation du canal pour amener les produits vers les utilisateurs finaux,
- Les flux liés aux activités de transformation de la chimie :
 - o depuis la chimie de base jusqu'à la chimie fine, la chaîne logistique de transport de la filière est donc fortement liée au processus de production des différents produits ;
 - o ainsi, au fur et à mesure du raffinage des produits et de l'éclatement des volumes, le pipeline perd de son intérêt et les modes massifiés s'imposent.
 - o l'utilisation du fluvial, malgré la concurrence du mode ferroviaire, peut avoir un intérêt pour cette filière, d'autant plus que ce mode de transport est déjà utilisé, notamment par la filière engrais, que de nombreux sites chimiques sont historiquement implantés bord à voie d'eau, et que ce mode garantit de très bonnes conditions de sécurité, très importantes pour la filière.

3.5.2 Impact du Canal Seine Nord Europe

UTILISATION DU CANAL

Il ressort de l'étude de marché menée pour VNF que les opportunités pour l'utilisation du Canal Seine Nord sont :

- Le transfert de produits de la Chimie lourde (Naphta), en amont des vapocraqueurs : un faible pourcentage de flux (5%), mais des volumes importants. Même si 90% des volumes sont captés par l'usage du pipeline, le CSNE peut offrir une réponse pertinente pour :
 - o L'acheminement en mode sécurisé sur certains sites pétrochimiques de la zone Anvers – Rotterdam – Amsterdam et de la vallée de la Seine,
 - o Les flux d'optimisation des capacités entre les deux grands pôles pétrochimiques d'Anvers et du Havre, en substitution de la voie maritime, voire du pipeline.

Ce potentiel est conditionné par l'utilisation de barges doubles coques et par la compétitivité du fluvial par rapport aux offres pipeline et maritime.

- Le transfert de produits intermédiaires / flux avals des vapocraqueurs. C'est certainement le segment ayant le plus de potentiel en volume pour :
 - o La distribution de l'industrie chimique de la zone via les plateformes,
 - o La distribution de la zone Anvers-Rotterdam-Amsterdam depuis le bassin de la Seine et inversement,
 - o L'export vrac et conteneurs via les ports maritimes (Le Havre, Anvers voire Rotterdam).

On peut noter les points de vigilance suivants :

- o Faible croissance du marché,
 - o Concurrence du ferroviaire,
 - o Problématique du pré et post acheminement sur le vrac liquide (pipeline),
 - o Manutention portuaire spécifique pour vrac liquide, et contraignante pour vrac solide pondéreux.
- Le transfert de produits finis : flux niches de la chimie fine et engrais : composé de produits à très forte valeur ajoutée mais avec des volumes faibles (sauf pour les engrais), ce segment est très attractif pour le CSNE à condition d'être sur une zone de chalandise large (100 km autour des plateformes) pour :
 - o La distribution de l'industrie chimique de la zone via les plateformes (100 km),
 - o La distribution d'engrais,
 - o L'export maritime en conteneurs notamment.

On peut noter les points de vigilance suivants :

- o Faibles volumes,
- o Concurrence du ferroviaire,
- o Manutention portuaire contraignante pour vrac solide pondéreux.

UTILISATION DES SERVICES PORTUAIRES ET LOGISTIQUES DES PLATEFORMES

Les perspectives d'utilisation des plateformes multimodales comme **hub pour réaliser du transport combiné**, ainsi que pour réaliser des opérations de manutention, sont importantes. L'éloignement des PFM des zones urbaines représente un atout certain pour la manutention de produits chimiques dangereux sur les PFM.

Tout d'abord, le développement des conteneurs citernes laisse entrevoir de fortes opportunités pour la livraison de produits chimiques sur les zones traversées par le CSNE. Le périmètre, au regard des ruptures de charge, du pré et post acheminement, ainsi que de la valeur du produit, peut atteindre :

- 15-20 km, soit une zone de chalandise réduite, pour les produits intermédiaires en vrac ou conteneurs, pour des volumes importants ;
- Jusqu'à 100 km autour des plates-formes, soit des zones de chalandise importantes, pour des produits de la chimie fine en conteneurs, big bag, et futs pour des volumes faibles.

Pour les sites non bord à voie d'eau, l'éloignement des origines/destinations par rapport au canal est un élément pénalisant pour les vracs liquides, du fait du coût de rupture de charge prohibitif (difficultés du pré et post acheminement et coût d'investissement du pipeline).

Les engrais sont également des flux captables par les PFM pour le transfert vers les zones agricoles régionales. Les entreprises leader de la filière utilisent déjà le fluvial et développent une véritable politique de report modal vers ce mode.

De plus, les entreprises de chimie qui exportent pourront également consolider des flux sur les plateformes, et bénéficier de l'accès vers la zone Anvers-Rotterdam-Amsterdam ou la zone Le Havre-Vallée de la Seine.

Enfin, les PFM seraient également utilisées pour les connexions aux services fluviaux à destination des ports maritimes. Ainsi :

- Les produits conteneurisés pourront bénéficier de l'offre portuaire des terminaux publics.
- Les vracs solides pourront passer soit par des terminaux publics ou privés suivant la réglementation en vigueur et la classification du produit.
- Les vracs liquides devront certainement passer par des sites portuaires privés.

PERSPECTIVES D'IMPLANTATION SUR LES PLATEFORMES

L'analyse montre qu'il existe peu d'opportunité pour le développement à court et moyen terme d'unité de production. A long terme on pourrait envisager un repositionnement de clients de grands comptes, notamment chimie fine.

En terme de stockage, il n'y a pas d'opportunité pour le stockage des produits chimiques, ni des engrais. En revanche, il existe un besoin de **création de dépôt de carburant**. A long terme on pourrait envisager un développement de l'activité dépôt et conditionnement des engrais.

ESTIMATION DU SURPLUS ASSOCIE AU PROJET POUR LA FILIERE

Le surplus associé à la filière chimique (chimie, engrais, pétrochimie et charbon), calculé pour l'année 2030 par STRATEC est de 36 736 826 €¹⁴ avant déduction des péages (qui représentent de l'ordre de 30% du surplus de l'ensemble des filières). Ce surplus représente un peu plus de 16% du surplus total des usagers. En économie réelle, cela pourrait correspondre à 130 d'emplois.

3.5.3 Synthèse des points clés de la filière Chimie, Engrais, Energie pour la liaison Seine-Escaut

Le CSNE a une pertinence pour le transport de produits intermédiaires entre les raffineries des grands ports maritimes (Le Havre et zone ARA) et les usines situées le long du canal. Cette pertinence est certaine pour les usines en bord à voie d'eau. Pour les usines plus éloignée, elle sera conditionnée par la concurrence du ferroviaire, le coût du pré-post acheminement et les contraintes de sécurité associées à la manutention de produits dangereux. Ainsi, la zone de chalandise sera fonction de la valeur des produits (zone de chalandise réduite pour les produits à faible valeur).

¹⁴ Données VNF sur la base de l'étude socio-économique STRATEC présentée en annexe 1.

Il ressort également que le CSNE pourrait être pertinent pour le transport d'engrais. Dans ce cas, le transport par voie d'eau permettrait de créer des synergies avec d'autres types de marchandise, d'équilibrer les flux retour, et donc de rendre le transport fluvial d'autant plus compétitif. Enfin il pourrait y avoir un potentiel de trafic pour l'activité biomasse.

Les plateformes multimodales pourraient avoir avant tout une fonction de hub/transit mais n'accueilleraient pas à moyen terme d'installation industrielle (mis à part un potentiel pour les dépôts de carburant).

On peut considérer que dans la filière chimie, les gains que représenteraient l'usage du canal joueraient en faveur de la compétitivité des industries françaises et donc à la préservation des emplois dans un contexte où les industries européennes sont en difficulté.

Parmi les conditions de réussite, on peut citer :

- La mise en place d'une offre de services portuaires multi-activité (conteneurs, general cargo, vrac solide) et la présence d'installation portuaire spécialisée pour le vrac liquide (estacade),
- Présence d'une offre trimodale dense (fluvial et ferroviaire) sur les PFM.
- Cibler l'implantation de dépôts de stockage d'essence.
- En fonction des évolutions des demandes des clients, cibler des implantations logistiques permettant le stockage et le conditionnement d'engrais
- Des services conteneurs réguliers sont une des conditions de réussite pour les produits concernés
- Equiper les parcs à conteneur de zones classées « matières dangereuses »,
- Prévoir la possibilité d'une classification « Seveso » (déjà traité dans la conception des PFM).

3.6 Mécanique - Colis Lourds

La filière mécanique occupe une place clé dans le tissu industriel car elle est liée à la plupart des autres activités industrielles en tant que fournisseur ou client. La production mécanique regroupe la production de pièces et assemblages ainsi que les produits finis ou semi-finis (ex. engines). A l'instar de l'industrie de l'automobile, les fabricants sont les principaux donneurs d'ordres de la filière.

Au sein de la filière mécanique (et hors automobile, traitée comme filière à part entière), le plus grand potentiel d'utilisation du CSNE et des PFM a été identifié auprès des producteurs d'équipements qui sont confrontés plus particulièrement aux problématiques de colis lourds et s'inscrivent parmi les donneurs d'ordre. Parmi ceux-ci, deux sous-filières principales ont été ciblées au regard des besoins potentiels en transport (produits, implantations marchés, etc.) :

- Les entreprises concevant, produisant et commercialisant les équipements pour la construction, les infrastructures, la sidérurgie et la manutention ;
- Les entreprises concevant, produisant et commercialisant des machines agricoles et d'espaces verts.

3.6.1 Eléments économiques, Enjeux logistiques et perspectives

Les figures ci-dessous regroupent quelques éléments clés (de 2008) des deux sous filières de l'industrie mécanique qui sont plus particulièrement susceptibles d'utiliser le CSNE pour l'expédition de colis lourds.

EQUIPEMENTS POUR LA CONSTRUCTION, LES INFRASTRUCTURES, LA SIDERURGIE ET LA MANUTENTION

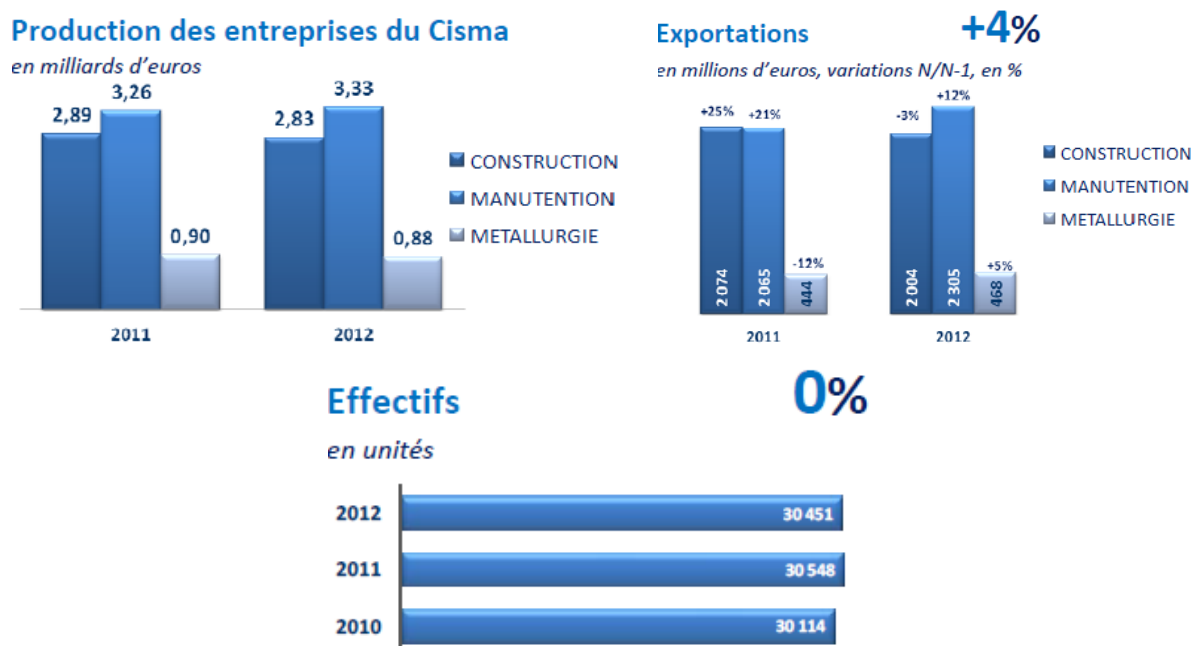


Figure 11 : Quelques chiffres clés de la filière de production d'équipements pour la Construction, les Infrastructures, la Sidérurgie et la Manutention (Source : CISMA, 2013)

En 2012, le chiffre d'affaire de la branche est d'environ 7Mds€, en progression d'environ 40% depuis 2009 où l'impact de la crise a été particulièrement sensible. Ce chiffre d'affaire 2012 reste toutefois inférieur à celui observé en 2008 de 8,7Mds€.

La part de l'export est très importante pour la branche, avec près de 68% de la production exportée (principalement vers l'Allemagne, les Etats-Unis et le Royaume-Uni). Elle est même légèrement supérieure à celle observée en 2008 (62%) : l'industrie a en partie été touchée par un repli de la consommation domestique.

Ainsi les effets de la crise sont désormais atténués et le secteur semble s'être stabilisé depuis 2010.

Parmi les produits de la manutention, on note en particulier :

- Près de 45% de la production concerne les chariots, dont les gabarits limités s'accommodent très bien du transport par voie routière.
- Près de 25% est constitué des engins de levage industriel dont le potentiel est plus important pour la voie fluviale
- 50% de la production (tous produits confondus) est à destination Hors UE.

L'ensemble de la filière est dominée par des grands groupes.

EQUIPEMENTS POUR L'AGRO-INDUSTRIE

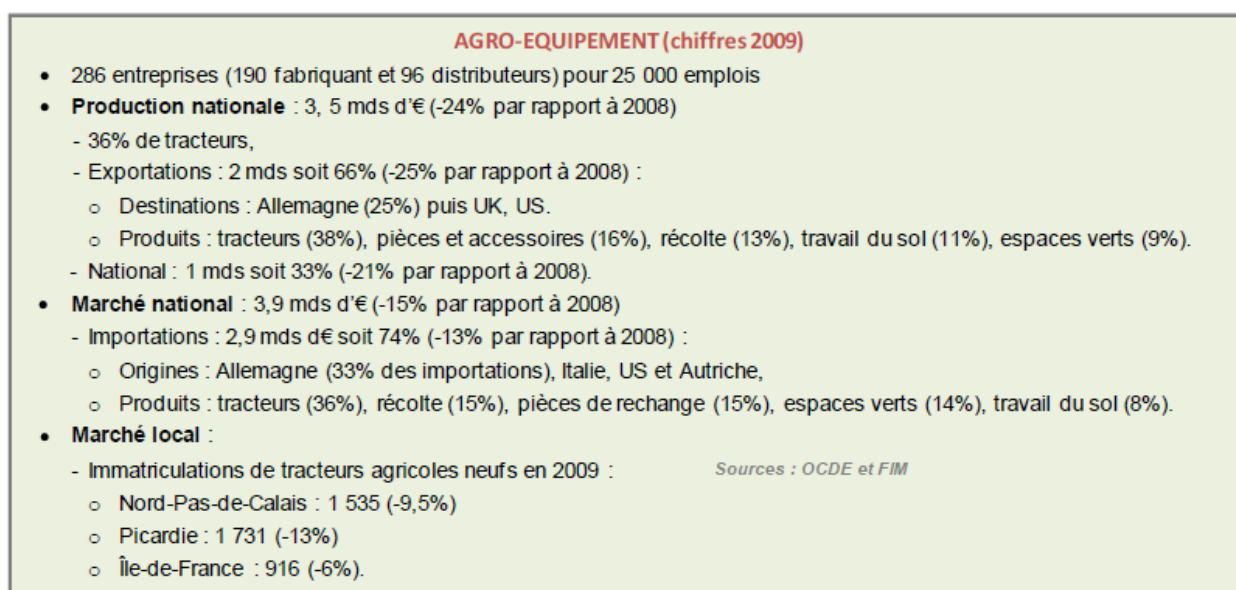


Figure 12 : Quelques chiffres clés de la filière de production d'équipements pour l'agro-industrie (Source : DTZ Consulting, 2011)

En 2009, l'activité marquait un fort recul par rapport à l'année précédente.

L'exportation est également très importante pour cette filière, avec près des deux tiers de la production concernée à destination de l'Allemagne, du Royaume-Uni et des USA.

On note la domination des grands groupes étrangers sur le secteur de la fabrication : AGCO (Fendt, Massey Ferguson...), Deere&Company... Cette tendance a notamment été mise en œuvre suite à la croissance externe de ces groupes ayant absorbé des entreprises françaises.

Pour ces deux filières, les perspectives de croissance sont globalement limitées. La filière mécanique globalement s'oriente plutôt vers un niveau stable d'activité.

ENJEUX LOGISTIQUES DES COLIS LOURDS

Le flux amont des pièces détachées est en général conteneurisé ou conteneurisable et la production organisée en flux tendus. Les problématiques sont donc très semblables à celles observées pour les flux amont de pièces détachées dans la filière automobile.

Les transports sont assurés soit en direct depuis les sites de production en Europe, soit via des hubs dispatchant les flux d'import maritime vers les différents constructeurs européens.

Pour ces flux amont, les développements spécifiés dans l'étude de la filière automobile restent valables.

Concernant le flux aval de produits finis, on distingue trois grandes catégories :

- Les colis volumineux de faible poids (structures métalliques, éoliennes, réservoirs...)
- Les colis compacts de poids important (transformateurs, réacteurs...)
- Les colis très lourds et très volumineux (travées de ponts, miroirs de télescopes...)

La problématique principale est l'organisation des transports de ces colis hors normes, extrêmement contraignante par la route (autorisations à solliciter pour les convois exceptionnels, limitations de gabarit...), mais aussi par le train (limites de gabarits, disponibilité des sillons). Le fluvial est donc beaucoup moins contraignant que ces deux concurrents, et a présente par ailleurs une orientation naturelle vers les ports maritimes, ce qui est un atout important au regard des importants volumes importés et exportés.

Des limitations demeurent quant à l'utilisation du fluvial :

- Les contraintes techniques liées à la manutention et au conditionnement des colis
- Surcoût de pré et post acheminements lorsque les sites ne sont pas bord à canal, avec conservation des contraintes des convois exceptionnels routiers
- Contraintes d'usages liées à la prépondérance du routier dans les pratiques et aux flux non réguliers de marchandises

IMPLANTATIONS DE LA FILIERE DANS LES REGIONS IMPACTEES PAR LE CSNE

Plusieurs acteurs de cette filière sont situés dans les zones impactées par le canal :



Figure 13 : Principales implantations d'industries mécaniques autour du CSNE (Source : VNF, CTS, DTZ) (les entreprises interrogées sont celles sollicitées lors de la démarche de rencontre des filières de 2011 par VNF)

3.6.2 Impact du Canal Seine Nord

3.6.2.1 Utilisation en tant que lien fluvial

Trois opportunités ont été identifiées :

- flux amont de pièces détachées concernant avant tout les imports maritimes,
- flux aval de produits finis en gabarit routier (non exceptionnels),
- flux aval de produits finis hors gabarit routier (exceptionnels).

Pour la première catégorie, la rentabilité économique de la chaîne de transport est la principale condition de réussite d'un report modal, avec l'intégration du maillon fluvial dans la chaîne de production (souvent en flux tendus). La massification des flux est de plus compliquée de par l'atomisation de l'origine des flux.

Pour les produits finis en gabarit routier, la production à la chaîne permet des flux réguliers et programmés, présentant des délais de livraison compatibles avec le mode fluvial. Ces flux sont fortement orientés vers l'export maritime, par la Belgique. Le mode fluvial pourrait donc être utilisé, via des services réguliers sur le Canal en RoRo ou Conteneurs. Toutefois de nombreux sites ne sont pas embranchés fluvial (entraînant des surcoûts de pré-acheminement).

Enfin, les colis en convois exceptionnels suscitent la préférence du fluvial lorsque les organisateurs des transports ont le choix. Le CSNE permettra de donc nouvelles opportunités d'itinéraires, vers les ports du Nord, mais aussi de liaison entre le Rhin (l'Alsace) et l'Île de France ou Le Havre par voie fluviale via le Benelux, ces flux ne sont en général pas soumis à des contraintes de délais.

L'utilisation du Canal devrait donc être l'option privilégiée pour les chargeurs qui en ont l'opportunité, c'est-à-dire en premier lieu les industriels bord à voie d'eau, sous réserve toutefois de disposer d'équipements aptes à la manutention complexe de ces colis.

Le chantier du canal et les outils nécessaires à l'approvisionnement de celui-ci (engins de chantiers, colis exceptionnels liés aux ouvrages...) seront l'occasion de développer des installations valorisables ultérieurement pour combler les besoins de cette filière.

Opportunités sur CSNE pour EDF Colis Lourds

EDF dispose d'un site en Picardie pour stocker notamment les pièces de rechange lourdes du groupe : transformateurs (jusque 70t pour celles destinées au petit réseau d'ERDF, et 350t pour ceux destinés aux centrales nucléaires), rotors et stators (jusque 350t). La plupart des expéditions étant réalisées dans le cadre d'arrêts programmés de centrales pour des opérations de maintenance, avec une logistique anticipée. Le site est embranché fer et fleuve, et dispose d'un portique 500t sur l'Oise, ainsi tous les modes sont utilisés.

Pour les colis de plus de 70t, le fluvial est privilégié, car l'organisation de convois exceptionnels s'avère complexe. Par ailleurs, la plupart des pièces pouvant passer en gabarit Freycinet, la zone de chalandise est très vaste, allant de la Seine à l'Alsace en passant par le Rhin.

La problématique actuelle est le transport des plus gros éléments, à destination des centrales nucléaires, non adaptés au gabarit actuel du Canal du Nord. Cela concerne notamment des transports en lien avec les usines Alstom à Belfort et les centrales nucléaires du Nord et de l'Est, qui transitent actuellement en général en maritime entre Rotterdam et Le Havre, et par barge avant et après. Cela concerne une douzaine de mouvements par an.

Le Canal offrirait donc un lien direct en supprimant deux ruptures de charges qui serait naturellement utilisé, avec des gains importants :

- *De temps (secondaires car planification)*
- *De sécurité du transport*
- *De ruptures de charges (1j parfois plus à chaque fois, car incertitudes sur disponibilité du matériel de manutention) donc gains de fiabilité*
- *Et une économie sur le coût du transport même si le canal resterait une option valable avec un surcoût, en raison des avantages ci-dessus.*

3.6.2.2 Opportunités pour les PFM

Pour les flux d'engins répondant aux normes routières (non exceptionnels) et pour les pièces détachées, les services recherchés dans le cadre de l'optimisation des schémas logistiques sont avant tout l'utilisation des services portuaires pour accéder aux services fluviaux réguliers (RoRo, conteneurs, etc.) et l'utilisation de zones logistiques pour du stockage tampon avant export.

L'utilisation des PFM est attractive en permettant une mutualisation des services fluviaux et des moyens de manutention (adaptés aux conteneurs), et une économie d'échelle avec des services fluviaux massifiés, à condition de rester compétitif face à la route malgré le coût de la rupture de charges.

Les conditions de réussite pour l'utilisation de ces services sont les suivantes :

- Proximité de l'usine de montage/production (40 km max),
- Présence d'une offre de services fluviaux réguliers et denses sur les ports maritimes, ainsi que d'un dépôt de conteneurs vides.

Pour les flux d'engins hors normes routières (exceptionnels), les services recherchés dans le cadre de l'optimisation des schémas logistiques sont avant tout l'utilisation des services portuaires pour accès à la voie d'eau grand gabarit à destination des ports maritimes et/ou zones mouillées Européennes.

L'utilisation de ces services est attractive en permettant une mutualisation des services fluviaux et surtout des moyens de manutention performants pour ces colis particuliers (grues ou portiques avec capacité de levage compris entre 25 et 1000t).

3.6.3 Synthèse des points clés de la filière Mécanique-Colis Lourds pour la liaison Seine-Escaut

Le canal Seine-Nord Europe permettra d'étendre l'utilisation du fluvial par les acteurs de cette filière, en ouvrant de nouvelles opportunités de desserte (par le canal en lui-même et l'effet mise en réseau de la Seine et des canaux du Nord). L'expression en économie réelle (chiffre d'affaire, emplois) des gains associés au projet est néanmoins difficile à établir dans le cas de cette filière.

D'une façon générale la voie d'eau permet l'acheminement de grands éléments de chantier aux cœurs des agglomérations, permettant de limiter les nuisances et les contraintes de circulation des convois exceptionnels.

Les opportunités de développer le transport de ces marchandises sont donc importantes sur le canal et les plateformes.

Les facteurs clés de succès de cette filière sont les suivants :

- Garantir la présence d'itinéraires routiers en accès aux PFM adaptés aux gabarits exceptionnels
- Garantir l'adaptation des terminaux portuaires en termes de portance des terrains et des quais, et de manœuvrabilité en approche des quais,
- Garantir la présence d'équipements de manutention adaptés et de rampes RO-RO sur les plateformes
- Préserver des emprises foncières pour l'implantation d'industries

3.7 Métallurgie

On s'intéresse ici à la filière métallurgie, qui regroupe l'ensemble des procédés de production et de transformation à chaud (techniques d'extraction, d'élaboration, de mise en forme et de traitement) des métaux ferreux (sidérurgie) comme des non ferreux et de leurs alliages.

La filière métallurgie et l'opportunité du canal seine Nord Europe a fait l'objet d'une synthèse par VNF, qui est en partie reprise dans le premier paragraphe. Nous avons complété cette vision avec les informations recueillies lors de nos entretiens avec des acteurs de la filière.

3.7.1 Eléments économiques, perspectives et enjeux logistiques¹⁵

CARACTERISTIQUES ET CHIFFRES CLES

Le périmètre de la filière ici retenu intègre trois branches d'activités :

- La production et la première transformation de l'acier,
- La production et la première transformation de métaux non ferreux,
- La fonderie.

Le schéma ci-après illustre l'organisation de ces différentes branches d'activité.

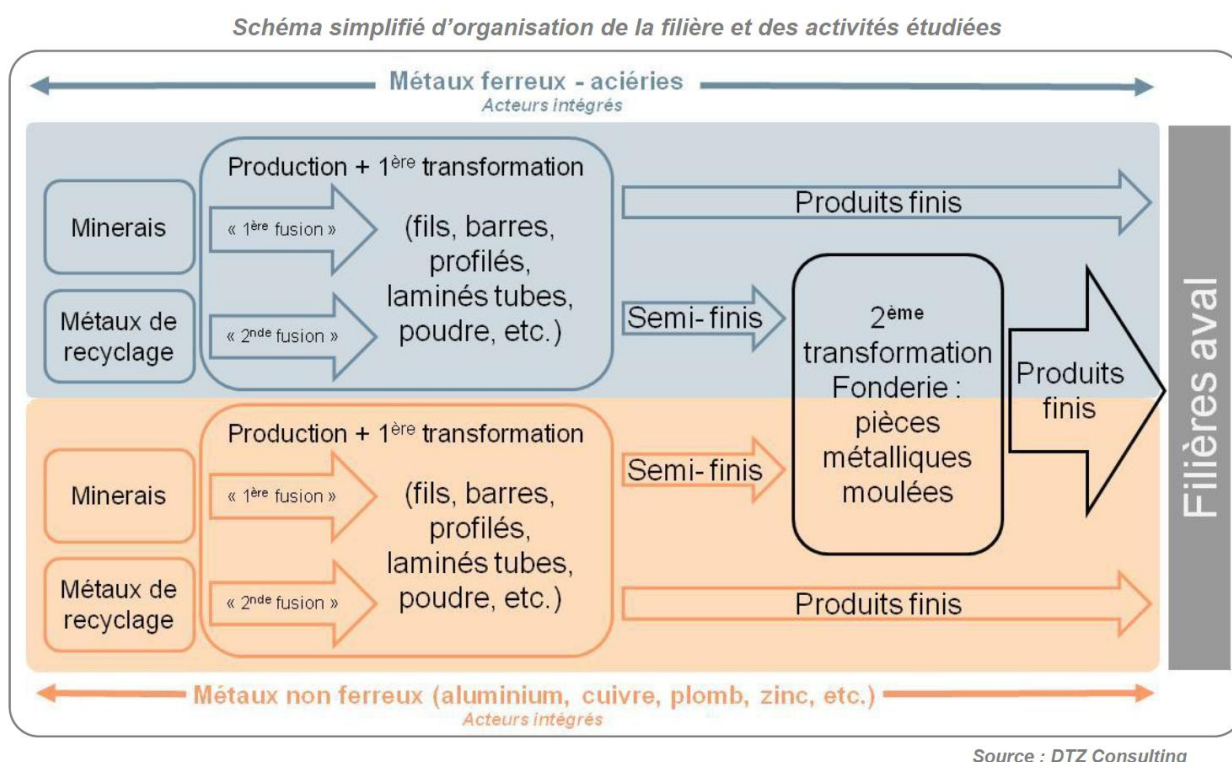


Figure 14: Schéma d'organisation de la filière (Source: VNF/DTZ Consulting)

En 2007, l'industrie de la métallurgie représentait 424 entreprises de plus de 20 salariés employant près de 95 000 salariés, pour un chiffre d'affaires global de près de 41,7 milliards d'€.

Le secteur de la métallurgie réalise plus de 59 % de son activité à l'exportation, cette part atteignant 66,5 % pour la sidérurgie et la première transformation de l'acier.

¹⁵ Ce premier paragraphe cite largement la synthèse Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du canal Seine Nord Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Filière métallurgie (VNF 2012)

Entre 2000 et 2007, la métallurgie en France a perdu 11 % de ses entreprises et 27,4 % de ses effectifs. Parallèlement, le chiffre d'affaires a progressé de plus de 28% traduisant des mutations importantes au sein de la filière au niveau national et international :

- Concentration et mondialisation des métiers de la métallurgie,
- Renforcement du contexte concurrentiel et développement des matériaux de substitution,
- Bouleversement des flux d'approvisionnement.

En termes de répartition des activités, le chiffre d'affaires (CA) de la filière se répartit comme suit :

- La sidérurgie et première transformation de l'acier représente : 59% du CA (soit 24,5 Mds €),
- La production et première transformation des métaux non ferreux : 31% du CA (soit 12,9 Mds €),
- La fonderie : 10% (soit 4,3 Mds €).

APPROCHE REGIONALE

Les industries de la métallurgie sont fortement implantées dans les anciennes régions minières du Nord et de l'Est de la France :

- Plus de 40 % des effectifs de la sidérurgie étaient employés dans le Nord-Pas-de-Calais et la Lorraine en 2006,
- Les régions en pointe sur la fonderie se placent globalement dans les mêmes aires géographiques mais sur des régions voisines : 20% en Champagne Ardenne et 6% en Picardie.

Le CSNE traverse un espace industriel où les industries métallurgiques sont significativement présentes ; les effets potentiels du CSNE pour cette filière locale sont multiples et s'exercent à travers :

- l'optimisation des flux de produits finis et semi-finis issus de la production et de la première transformation des métaux ferreux et non-ferreux dont l'activité se concentre dans le Nord-Pas-de-Calais,
- l'optimisation des flux aval de produits finis entre les industries de seconde transformation et les clients de l'industrie automobile et de la mécanique fortement représentés en Île-de-France, dans la vallée de la Seine, en Picardie et dans le Nord-Pas de Calais.

En termes d'impacts territoriaux, l'utilisation du canal et des PFM peut avoir un impact non négligeable en termes de :

- structuration territoriale de la filière : en reliant les différents pôles de production, transformation et consommation,
- mise en réseaux des acteurs : en favorisant les utilisations mutualisées d'équipements et de services communs (ex. PFM, manutention, etc.).

Nord-Pas-de-Calais

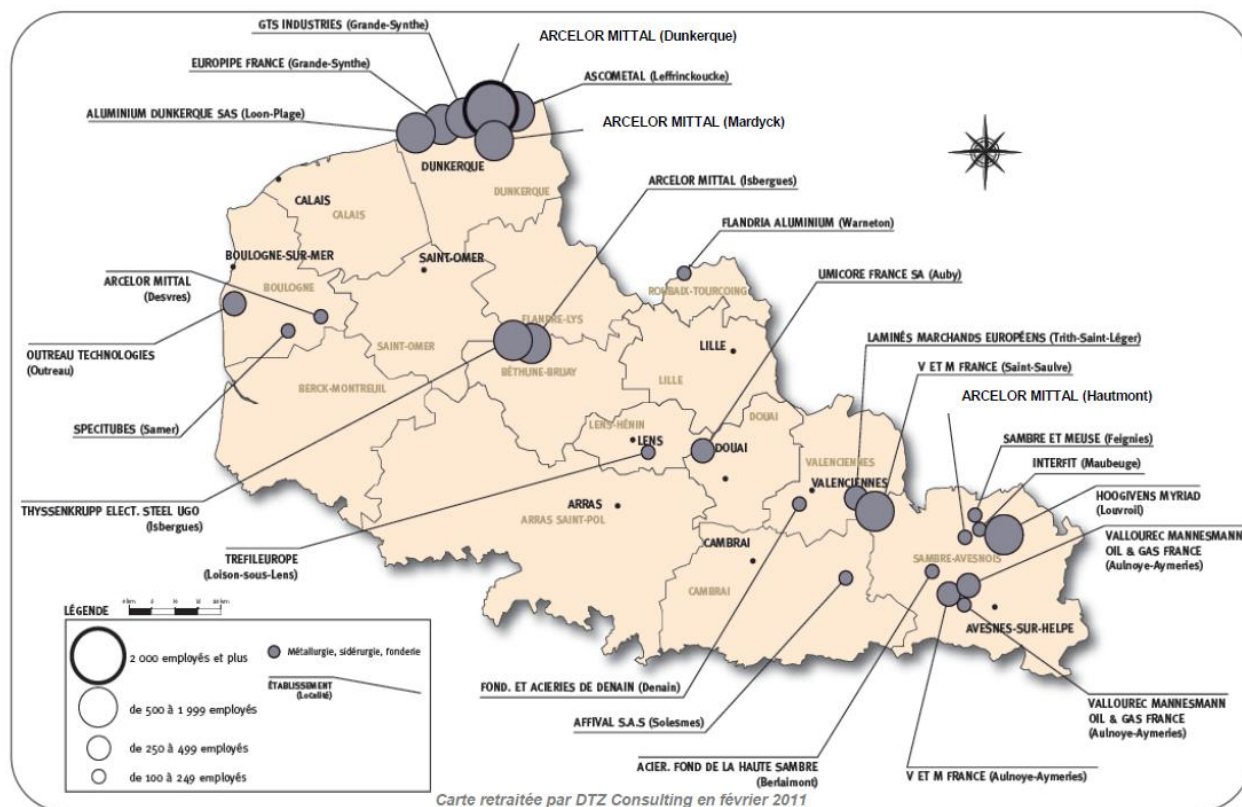


Figure 15: Implantations des entreprises de la filière métallurgie dans le Nord-Pas-de-Calais (Source VNF/DTZ Consulting)

La forte présence dans le Nord-Pas de Calais peut être présentée selon deux ensembles :

- Les sites de production à l'intérieur des terres qui sont hérités des anciennes activités minières et constituent un gisement d'utilisateurs importants pour le fluvial,
- Les sites issus du développement de la sidérurgie sur l'eau avec le port de Dunkerque comme centre et un point d'entrée/sortie important pour la filière notamment grâce à la présence d'un terminal dédié d'ArcelorMittal et de deux autres terminaux publics.

Cette région est caractérisée par la forte présence des activités de production et de transformation des métaux ferreux et non-ferreux qui alimentent aussi bien les industries de seconde transformation de la filière (les fonderies notamment présente en Picardie) que les industries des filières avals telle l'industrie automobile de l'Île-de-France et de la vallée de la Seine.

- ⇒ La forte présence d'entreprises sidérurgiques dans la région Nord-Pas de Calais, entreprises qui réalisent beaucoup d'exportation ;
- ⇒ Un tissu économique et industriel constitué d'entreprises automobiles qui peut valoriser les synergies entre les différents acteurs.



Figure 16: Implantation des entreprises de la filière métallurgie en Picardie (Source: CCI Picardie)

Le tissu industriel picard est relativement diffus avec des implantations plus importantes à proximité de l'Île-de-France et de la Normandie. Il convient de souligner la nature des activités qui sont majoritairement liées à la fonderie et interagissent de manière profonde avec :

- Les activités de production du Nord-Pas de Calais qui sont les principaux fournisseurs des industries picardes,
- L'industrie automobile et les bassins de consommation de l'Île-de-France et du Nord-Pas de Calais.

La filière métallurgique picarde présente ainsi une grande parenté avec la filière des équipementiers automobile et ouvre des pistes intéressantes de mutualisation des organisations logistiques autour du CSNE et des PFM (Cf. paragraphe 3.1 sur la filière automobile).

PERSPECTIVES

Les perspectives et les tendances lourdes de la filière des industries de la métallurgie sont fortement dépendantes de la sidérurgie qui représente près de 60% du chiffre d'affaires de la filière, sans compter les effets induits de cette branche sur les activités de fonderie.

De plus, le caractère hautement globalisé du secteur nécessite une prise en compte des dynamiques à l'échelle mondiale qui reflètent le basculement des équilibres vers les pays émergents.

A partir des tendances de fond sur l'acier, il est donc possible de dégager des grandes perspectives mondiales pour l'ensemble de la filière :

- La Chine va confirmer sa domination en tant que 1^{er} de producteur et 1^{er} consommateur mondial d'acier et plus généralement, les économies émergentes vont bénéficier du dynamisme de leurs industries automobiles et BTP pour renforcer leurs positions dans la filière métallurgique mondiale,

- Le déclin de l'activité dans les pays anciennement industrialisés va se poursuivre : le degré de maturité élevé et la faible dynamique du marché positionnent clairement l'Europe dans une perspective de déclin à la suite de ce que connaissent les marchés japonais et sud-coréens,
- Si à l'échelle mondiale la concentration de la filière reste relativement faible, elle est en revanche forte dans les pays industrialisés et tendra à se renforcer :
 - ⇒ Pour sécuriser leurs approvisionnements en matière première (minerai et recyclage), les groupes poursuivront une politique d'intégration verticale en rachetant les fournisseurs de second rang
 - ⇒ Face à des clients et fournisseurs puissants, les mouvements de concentration sont appelés à se poursuivre.

Le graphique ci-dessous présente l'évolution de la production d'acier en France depuis 2003.

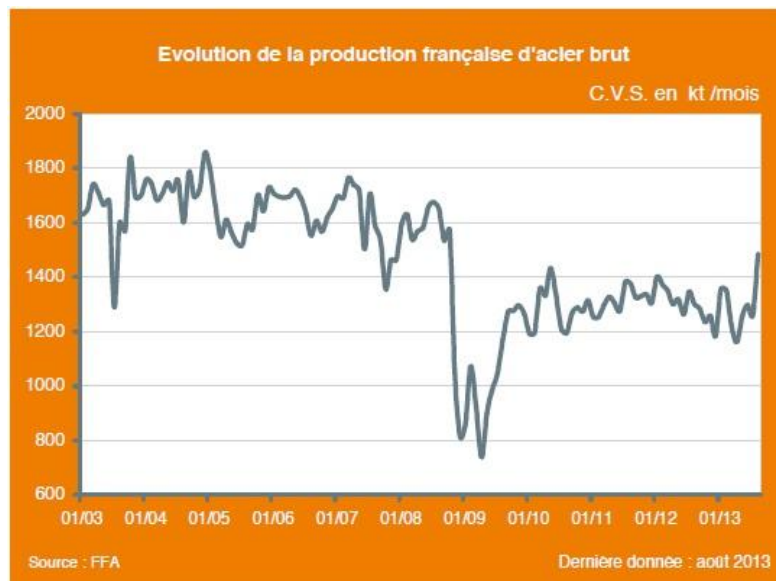


Figure 17: Evolution de la production française d'acier brut (Source: FFA)

A l'échelle française, après une très forte chute de production des industries métallurgiques dans leur ensemble en 2009, celle-ci repart à la hausse en 2010 grâce notamment à l'industrie automobile qui reste le premier donneur d'ordres du secteur. En revanche, le bâtiment, autre débouché majeur de la filière, semble connaître un redressement plus difficile. La production d'acier brut est dans l'ensemble restée stable entre 2010 et 2013.

Cette reprise ne doit pas masquer deux éléments importants à prendre en compte pour le niveau de santé de la filière :

- Malgré la reprise de 2010, le niveau d'activité reste bien inférieur à celui de 2008 qui résulte lui-même d'une production en décroissance sur une décennie.
- Le tissu industriel s'est fortement dégradé sous l'effet conjugué de la délocalisation des donneurs d'ordre (ex. industrie automobile) et de la concurrence des pays à bas salaires.
- Néanmoins, les derniers entretiens menés auprès de différents acteurs de la filière en 2012 et 2013 confirment une stabilisation voire une tendance légèrement à la hausse de l'activité :
 - Réfection du second haut fourneau du site d'ArcelorMittal Dunkerque voué à devenir le site de plus grande capacité de la firme en Europe ;
 - Croissance de la filière recyclage de métaux (LME, Galloo...)

Si les perspectives de croissance à court et moyen terme semblent limitées pour la filière métallurgique française, il existe une dynamique forte sur l'économie circulaire, par ailleurs utilisatrice de la voie d'eau.

ENJEUX LOGISTIQUES

Les métiers de la filière consistent en deux fonctions essentielles génératrices de flux physiques et de flux d'informations, soit l'achat de matières premières et la vente de produits finis ou semi-finis.

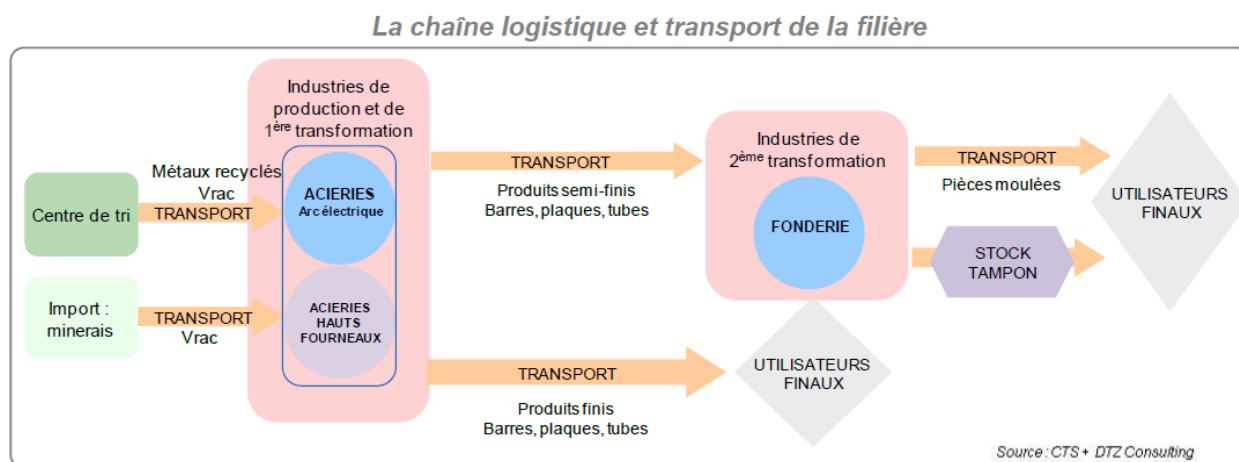


Figure 18: La chaîne logistique et transport de la filière métallurgie (Source VNF/DTZ Consulting)

On observe sur ce schéma une déconsolidation des flux au fur et à mesure de l'avancement du processus de production. Ce phénomène de déconsolidation couplé avec l'augmentation de la valeur ajoutée est caractéristique de la logistique de l'industrie lourde. Elle entraîne une modification du contenant et de la pertinence de l'utilisation des modes massifiés.

3.7.2 Impact du Canal Seine Nord Europe

UTILISATION DU CANAL

Le fluvial semble intéressant pour les acteurs pour plusieurs raisons :

- Tout d'abord, d'une manière générale, les *transit time* sont peu contraints ; seules peuvent apparaître des contraintes sur les flux amont de livraison aux aciéries mais les stocks-tampons et la planification de la production réduisent considérablement la pression sur les délais de production ;
- De plus, les produits de la filière sont volumineux et lourds, ce qui accroît l'intérêt du transport fluvial, malgré une forte culture du ferroviaire ;
- Enfin, un grand nombre d'acteurs de la filière possède des implantations bord à voie d'eau permettant de limiter les coûts de rupture de charge.

L'une des particularités de la filière est l'importance des matières premières secondaires dans les flux amont, et la forte dépendance à la filière recyclage. Cela permet d'envisager une optimisation des voyages par barge par l'équilibre des flux soit un approvisionnement en amont en matières premières secondaires en vrac et une expédition de produits semi-finis ou finis en aval.

- L'approvisionnement des aciéries en métaux recyclés (matières premières secondaires) : La région Ile-de-France est productrice de métaux de recyclage et la majorité de la production de métaux se trouve au Nord du CSNE. Il y aurait donc une forte opportunité pour ces flux amont, principalement sur un axe Ile-de-France => Nord-Pas de Calais. La carte ci-après illustre les implantations de broyeurs sur cet axe.
- L'approvisionnement des industries de deuxième transformation et flux inter-usines.
- L'export via les grands ports maritimes du range Nord ou du Havre de métaux recyclés en conteneurs et de produits semi-finis en « marchandise diverse » (break bulk)
 - export de ferrailles recyclées sur du grand export via les grands ports à conteneurs du range Nord ;

- export de métaux non ferreux ;
- export de produits semi finis et finis.

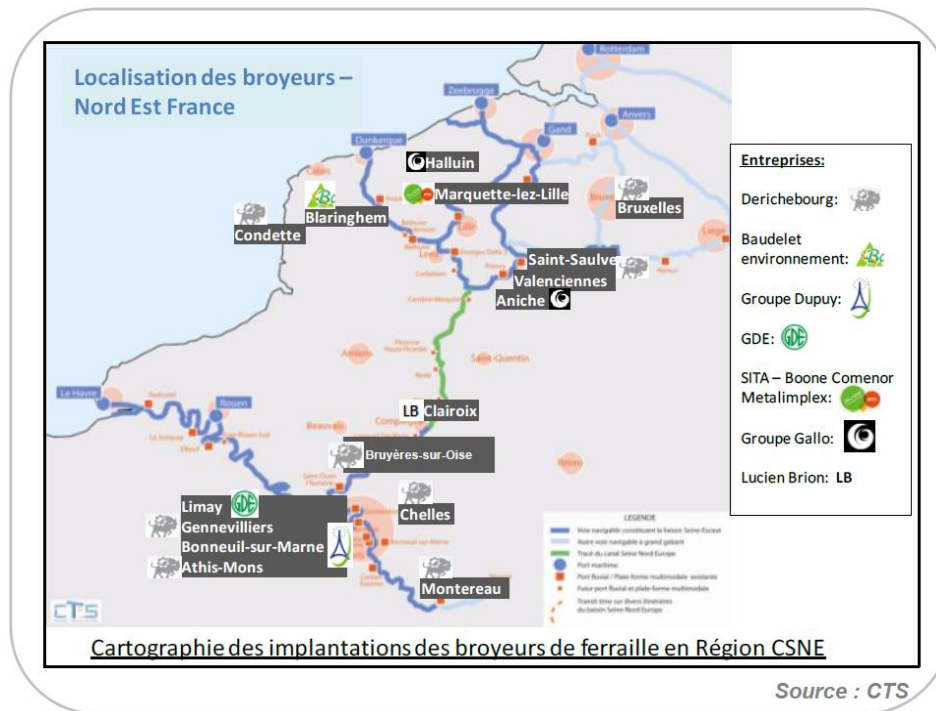


Figure 19: Localisation des broyeurs dans le Nord-Est de la France (Source CTS/VNF)

Illustration de l'intérêt du CSNE pour un acteur du recyclage de métaux implanté en France et en Belgique

Les étapes de production de la filière recyclage de métaux sont :

- La massification
- Le cisailage, le broyage
- La fonte dans les aciéries électriques

Avec 12 millions d'habitants, l'Ile-de-France représente un gisement de 2 millions de tonnes de métaux et plastiques, dont une part non négligeable est à destination des industries du Nord de la France et du Benelux.

Les trois aciéries implantées en Ile-de-France ne peuvent pas absorber l'intégralité de ce gisement. Les matériaux prennent la direction de la Belgique (ou du Nord-Pas-de-Calais où sont implantées 3 ou 4 aciéries électriques : LME, Vallourec, Ascometal)

Vu l'implantation du groupe (Nord de la Loire et Belgique), l'autoroute A1 est fortement utilisée. Occasionnellement, le transport se fait en convoi en double Freycinet de 600 tonnes mais le canal du Nord ne donne pas entière satisfaction. Le mode ferroviaire a quant à lui été réduit à néant.

⇒ Le mode routier est prédominant.

Le grand export représente 6 à 8% de la production et passe essentiellement par la Belgique. Ainsi, cette société charge 35 000 tonnes de vrac à Gand, en scrap (acier en petit morceaux), sur des gabarits Panamax et utilise déjà le fluvial grand gabarit au Benelux.

Les sites de massification sont pour la majorité en bord à voie d'eau :

- Ile-de-France : Bonneuil-sur-Marne, Nanterre
- Nord : quasiment tous les sites du groupe, transport par barge jusqu'à Gand (site propre avec 13 à 14m de tirant d'eau pour charger les Panamax)

La voie d'eau représente donc un enjeu majeur pour l'économie circulaire métallurgique. Son utilisation est d'ailleurs en forte croissance tant au niveau national (cas du Port Louis Edouard Herriot à Lyon) qu'aux niveaux européen (échanges entre les centres de traitement et de production de groupes métallurgiques européens) et international (exportation de déchets métalliques depuis l'Europe pour couvrir les besoins de la Chine).

CONDITION DE REUSSITE DU REPORT MODAL ET PLACE DES PFM

Les opportunités pour les PFM peuvent être analysées sous deux angles :

- En termes d'utilisation des services portuaires et logistiques des plateformes : un développement des services de transbordement route-fleuve serait de nature à encourager le report modal sur la voie fluviale, en particulier pour les flux de déchets métalliques à destination des aciéries du Nord-Pas-de-Calais et de l'industrie sidérurgique du Benelux. En ce qui concerne l'export, le développement de services de conteneurisation est essentiel pour capter des flux à destination des ports du range Nord ou du Havre.
- En termes d'implantation sur les plateformes : au vu de la conjoncture européenne et française pour l'industrie sidérurgique, l'installation d'unités nouvelles de production métallurgiques semble assez peu probable. En revanche, il existe un potentiel pour l'installation de centres de massification et de tri des déchets métallurgiques. De tels sites s'implanteraient de préférence à proximité de leurs sources d'approvisionnement, le principal gisement de ces déchets étant la région parisienne. Néanmoins, le développement de logiques de mutualisation entre acteurs de la filière serait de nature à permettre de telles implantations, le CSNE et les PFM ayant une position centrale entre les bassins de consommation et de production de déchets.

ESTIMATION DU SURPLUS ASSOCIE AU PROJET POUR LA FILIERE

Le surplus associé à la filière métallurgique (métaux et minerais et ferrailles), calculé pour l'année 2030 par STRATEC est de 16 658 413 €¹⁶ avant déduction des péages (qui représentent de l'ordre de 30% du surplus de l'ensemble des filières). Ce surplus représente près de 8% du surplus total des usagers. En économie réelle, ce gain se traduirait en investissements industriels, la filière étant en évolution technologique.

3.7.3 Synthèse des points clés de la filière Métallurgie pour la liaison Seine-Escaut

Selon un acteur majeur de la filière, les industries sidérurgiques semblent assez captives des modes routiers et ferroviaires pour leurs flux aval de produits semi-finis ou finis pour des raisons de contraintes de lead-time et de risques à la manutention. Ce n'est pas le cas en Belgique et aux Pays-Bas où cette industrie serait structurée autour de la voie d'eau, preuve qu'un report modal reste possible dans le cas des acteurs français de la filière.

Si les perspectives d'implantation nouvelles d'industries lourdes peuvent paraître compromises au vu de la conjoncture économique, la branche recyclage de la filière métallurgie représente une bonne opportunité pour le CSNE : la massification des flux de déchets métalliques entre la région parisienne et le Nord-Pas-de-Calais et le Benelux est un enjeu logistique majeur pour les acteurs de cette filière. L'économie circulaire connaît en effet une forte dynamique qui doit être accompagnée, par exemple par la mise en place de service de conteneurisation sur les PFM en particulier pour les flux destinés à l'export via les ports du range Nord ou du Havre. Aussi, le CSNE pourrait représenter une opportunité pour cette filière en pleine maturation de se structurer autour de la voie d'eau, par des logiques de mutualisation entre acteurs.

Le gain économique permis par une telle optimisation logistique serait potentiellement réinvesti dans l'innovation et le processus d'industrialisation du recyclage.

¹⁶ Données VNF sur la base de l'étude socio-économique STRATEC présentée en annexe 1.

3.8 Automobile

Le secteur de l'automobile en France est un secteur mature, avec des implantations historiques de constructeurs et d'équipementiers, et représente une part importante de l'activité industrielle en France.

Une convention de partenariat a été signée en 2012 entre VNF et Mov'éo, pôle de compétitivité des domaines automobiles et moyens de transport avancés. L'objectif est d'augmenter la part modale du mode fluvial en particulier dans les filières de déconstruction.

3.8.1 Éléments économiques, Enjeux logistiques et perspectives

LA FILIERE AUTOMOBILE EN FRANCE ET DANS LES REGIONS CONCERNEES

La mondialisation (internationalisation de la production des constructeurs français pour accompagner leur stratégie à l'export et du sourcing fournisseurs des usines françaises) et la crise de 2008 ont cependant conduit à une baisse importante de la production en France. Ainsi entre 2007 et 2012, tandis que la baisse de la production mondiale de véhicules légers des constructeurs français était de 9%, elle était de 34% pour la production française. En prenant en compte les constructeurs étrangers produisant en France (Toyota et Smart notamment), la baisse est moins marquée : -23% entre 2008 et 2012¹⁷.

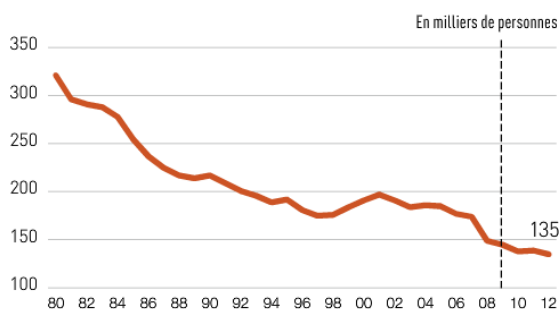
La production demeure importante dans l'hexagone, avec près de 2 millions d'unités assemblées en France en 2012, et demeure un pan important de la production industrielle française.

Deux grandes familles d'acteurs se dessinent dans la filière automobile : les constructeurs d'une part, et leurs fournisseurs (parmi lesquels les équipementiers, la plasturgie, le caoutchouc industriel...) d'autre part.

La diminution des effectifs de ces deux familles est notable depuis 2005 : de 185 000 à 135 000 emplois parmi les constructeurs automobiles (-27% entre 2005 et 2012), et de 315 000 à 240 000 emplois parmi leurs fournisseurs (-24%).

La filière automobile reste parmi les principaux employeurs de l'industrie en France avec plus de 7% des emplois industriels en 2012.

EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE⁽¹⁾



EFFECTIFS DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

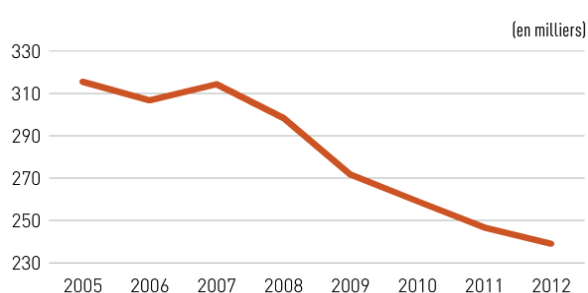


Tableau 2 : Evolution des effectifs de l'industrie automobile (Source : CCFA)

Les perspectives de la filière sont liées :

- Au contexte économique français et mondial
- A la dépendance aux produits pétroliers et la sensibilité des consommateurs à l'impact environnemental des transports.

En particulier, la filière pourrait être dynamisée par la montée en puissance des véhicules hybrides et électriques, avec de nouveaux acteurs pouvant nécessiter des implantations de nouvelles usines et de fournisseurs, accompagnés par une évolution des flux logistiques, créant une opportunité pour le CSNE d'attirer ces entreprises et trafics nouveaux.

¹⁷ Source : CCFA

Les acteurs de la filière sont très implantés dans les régions directement concernées par le canal, avec le tiers des emplois français de la filière localisé en Ile-de-France ou Nord-Pas de Calais en 2011 :

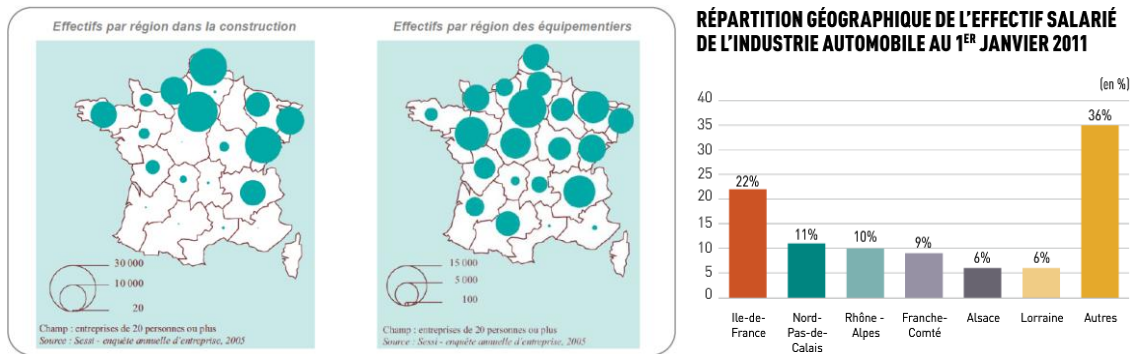


Tableau 3 : Répartition géographique des effectifs de l'industrie automobile en 2005 (à gauche) et en 2011 (à droite) (Sources : SESSI, CCFA, INSEE)

Ainsi la filière automobile représente une part importante de l'industrie des régions traversées, avec des sites disséminés sur l'ensemble des territoires (cf carte ci-après pour les deux principales régions autour du canal : le Nord-Pas de Calais et l'Ile de France).

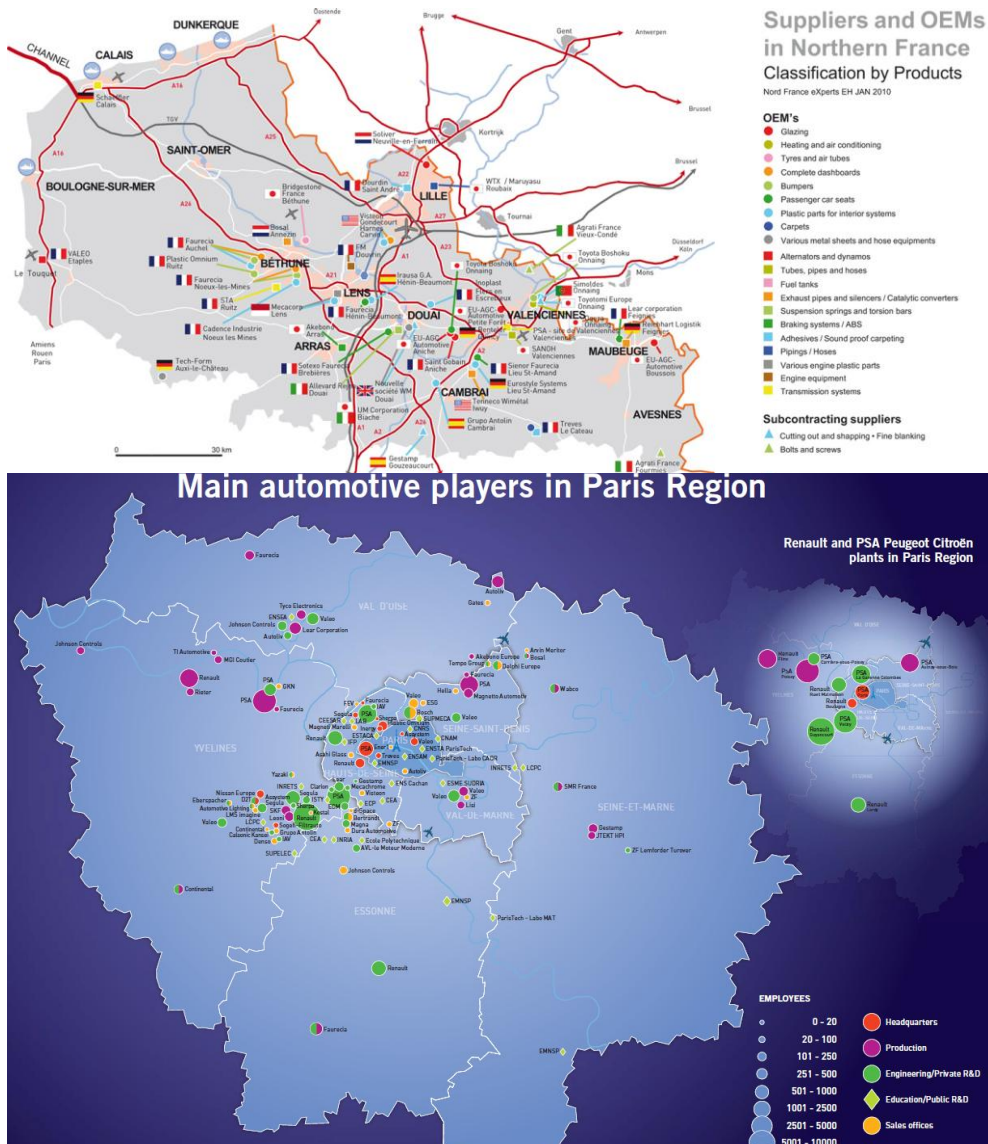


Figure 20 : Localisation des principales entreprises du secteur automobile en Ile de France et dans le Nord-Pas de Calais (Source : Nord France Invest et ARD)

ORGANISATION DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE DE TRANSPORT

La filière est organisée autour des constructeurs, qui assemblent les véhicules dans leurs usines. Ce sont les principaux donneurs d'ordres et la chaîne logistique de la filière est centralisée autour de l'approvisionnement de ces usines d'assemblage.

Ces flux, ainsi que la livraison des véhicules finis aux distributeurs, sont les principaux flux étudiés dans le cadre des études précédentes de VNF et des entretiens effectués pour cette filière. En particulier, les flux liés au marché des automobiles d'occasion ne sont pas pris en compte.

La logistique est pyramidale, les fournisseurs de rang 1 livrant l'usine d'assemblage de deux manières différentes :

- Soit en direct lorsque les volumes ou la proximité de l'usine le justifie
- Soit via des plateformes de Cross-Docking regroupant les flux de l'ensemble des fournisseurs et les expédiant vers les différentes usines et entrepôts (pièces de rechange) du constructeur, en particulier lorsqu'un même fournisseur livre plusieurs usines.

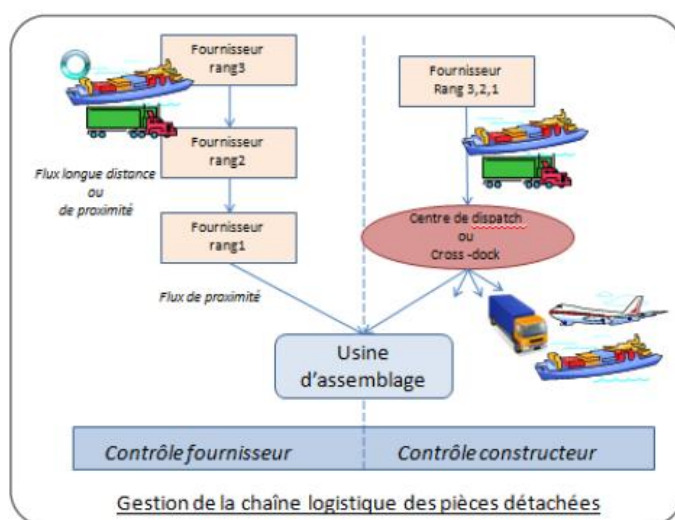


Tableau 4 : Organisation de la chaîne logistique des pièces détachées (Sources : CTS)

La logistique est organisée en flux tendus, de manière à satisfaire les contraintes du mode de production, en général organisée en Juste-à-Temps. Ainsi, la production étant cadencée et les usines consommant quotidiennement un nombre déterminé de pièces, la fréquence de livraison est privilégiée à la quantité, afin de limiter les stocks en usine. Les livraisons s'effectuent couramment plusieurs fois par jour pour un même type de pièces (hors fournisseurs situés hors d'Europe).

A noter qu'un flux retour existe à destination d'un certain nombre de fournisseur, constitué des éléments de packaging réutilisables et généralement compactables. Ceci est particulièrement le cas lorsque la production est en Juste-à-Temps, le nombre d'éléments de packaging réutilisables nécessaires étant facilement calculable en fonction de la quantité de pièces livrées quotidiennement et de la durée de la livraison.

Une organisation en Juste-à-Temps pour un constructeur près de Valenciennes

Pour sa production de véhicules, ce constructeur reçoit ses pièces détachées ainsi :

- 14% par voie fluviale (essentiellement les conteneurs maritimes liées à des flux hebdomadaires hors Europe : 61 conteneurs/semaine du Japon via Rotterdam et 35 de Turquie via Anvers) ; le flux retour (33 conteneurs/semaine vers le Japon et 13 vers la Turquie) est également assuré par barges ;
- 1% par voie ferrée (4 conteneurs/jour depuis Bayonne, en remplacement de 4 fréquences quotidiennes par la route) ;

- 85% par la route, majoritairement la collecte des pièces détachées d'origine européennes par palette, via plateformes de cross-docking mutualisées avec les autres implantations européennes du groupe ou en direct depuis certains pays (18 fréquences quotidiennes dédiées depuis la Pologne et la République Tchèque).

Les modes massifiés, fer ou fleuve, représentent un obstacle à la mise en œuvre du Juste-à-Temps, en témoigne la mise en place de la livraison par voie ferrée depuis Bayonne qui nécessite chaque jour le stockage sur site de 3 conteneurs (par la route, les livraisons étaient espacées dans la journée).

Chaque nouveau modèle de véhicule est accompagné par une réflexion fournisseur complexe débouchant sur les choix de localisation de ceux-ci et l'organisation des flux de transport. Ainsi la réflexion de ce constructeur sur l'augmentation de la part du fluvial dans les approvisionnements est essentiellement liée au prochain modèle assemblé sur le site (horizon 2018/2020). A ce titre, le CSNE est une opportunité importante, et cette réflexion pourrait aboutir sur l'utilisation du CSNE comme lien fluvial, voire même la création d'un parc fournisseur bord à canal.

Toutefois, l'utilisation de la voie d'eau est conditionnée à ses possibilités d'intégrer les contraintes liées au Juste-à-Temps, et en particulier la quantité de stocks sur site mais aussi flottants si les délais de livraison sont allongés, la fréquence des livraisons et le conditionnement des flux (plutôt sous forme de palettes). Un service de « taxis fluviaux » fréquents, et transportant des palettes, serait donc l'idéal pour s'insérer dans le fonctionnement actuel de l'usine.

3.8.2 Impact du Canal Seine Nord

3.8.2.1 Flux amont de pièces détachées

Les opportunités du Canal Seine-Nord Europe vis-à-vis des flux générés par l'approvisionnement de la filière automobile sont nombreuses :

- Ces flux de pièces détachées sont réguliers et programmés sur plusieurs années ;
- Le conditionnement est standardisé, en palettes et conteneurs ;
- Une tendance est à la réduction ou au groupement des fournisseurs (parcs de fournisseurs).

Les CKD (Car Knock Down), voitures en pièces détachées, ont été intégrés, pour l'analyse, dans ces flux de pièces détachées.

IMPORT DE PIECES DETACHEES (ORIGINE EXTRA-EUROPEENNE)

En ce qui concerne le flux d'import de marchandises, transitant par les ports maritimes, le Canal Seine-Nord Europe présente de fortes opportunités de captation de flux, puisqu'il reliera tous les ports du Range Nord. Il pourrait donc être utilisé notamment entre les usines d'Ile de France et les ports de Dunkerque ou de la zone ARA, ou entre Le Havre et les usines automobile du Nord-Pas de Calais.

Facteurs clés de succès :

- Utilisation de conteneurs maritimes ou palett-wide
- Présence de services fluviaux fréquents depuis/vers les principaux ports maritimes
- Limiter l'allongement des transit-time (conduisant à une augmentation du stock flottant)

FLUX EUROPEENS DE PIECES DETACHEES

En ce qui concerne les flux européens de pièces détachés, majoritairement transportés par la route actuellement, la compétitivité du Canal sera jugée en termes de coûts, mais aussi de capacité à s'intégrer dans les transports fournisseurs-constructeurs et la production en flux tendus.

En particulier, la palette est en général le système de transport des produits sur les sites industriels (fournisseurs et clients) et les volumes reçus quotidiennement depuis chacun des fournisseurs vont de quelques palettes à quelques camions. Le transport fluvial doit être capable de s'adapter à ces flux

fréquents de faible volume et palettisés pour offrir une alternative au tout routier, par exemple via des navettes fréquentes et rapides optimisées pour le chargement de palettes.

Ces navettes devront donc a minima permettre le chargement de conteneurs palett-wide (préalablement chargés de palettes) rapidement depuis le quai (par exemple manutention depuis la barge) et, dans l'idéal, permettre le chargement direct de palettes sur la barge (cf. système Distrivaart exposé dans le chapitre 5 consacré à la batellerie).

Facteurs clés de succès :

- Développement d'une flotte innovante, privilégiant la rapidité à la massification, et adaptée au chargement de palettes ou à défaut à la manutention de conteneurs type « palette-wide » (limitation du nombre de manutentions des palettes et/ou des conteneurs ou caisses mobiles)
- Implantation de fournisseurs bord à voie d'eau (sur PFM ou disposant d'un quai privé), sur un même parc ou le long d'un même itinéraire dans le cas d'organisation de tournées
- Gestion des derniers kilomètres si l'usine n'est pas bord à voie d'eau

Pour les flux transitant par les plateformes de Cross-Docking, maillons de massification du réseau logistique amont des entreprises travaillant en Juste-à-Temps avec un réseau étendu de fournisseurs, une implantation de ces plateformes de cross-docking sur les PFM pourrait être envisagée.

Cependant cette seule localisation bord à voie d'eau ne suffira pas à garantir un report modal : des aménagements du système de cross-docking semblent nécessaires :

- soit en conservant l'architecture classique des plateformes de cross-docking, les palettes étant chargées non par l'arrière de camions mais dans des conteneurs (idéalement « palett-wide »), manutentionnés ensuite par des reach-stacker ou équivalents vers les barges situées à proximité à destination des usines. L'avantage de cette solution serait en outre sa polyvalence, les quais pouvant alors être indistinctement utilisés par des semi-remorques ou par les conteneurs à destination de la barge (à condition de disposer d'un quai suffisamment large et adapté à la circulation mixte des poids lourds et des reach-stacker). Ceci est particulièrement nécessaire en période d'indisponibilité de la voie d'eau (chômages).
- soit en mettant les barges en connexion directe avec l'entrepôt de Cross-Docking, permettant de charger directement les barges avec les transpalettes de l'entrepôt. La pertinence et la faisabilité de cette solution reste toutefois à étudier (impact plus fort sur l'architecture et le fonctionnement de ces plateformes).

Facteurs clés de succès :

- Utilisation de conteneurs maritimes ou 45'PW
- Tri-modalité de la plateforme
- Gérer les interfaces entre la plateforme de cross-docking et la voie d'eau

La densité d'acteurs de la filière automobile situés dans le périmètre du canal rend pertinent l'implantation de parcs fournisseurs ou de plateformes de cross-docking sur les PFM, permettant d'optimiser les moyens et les coûts de transport.

3.8.2.2 Flux aval de véhicules neufs

La massification permise par la voie d'eau semble être une opportunité pour le CSNE, notamment pour le transport de véhicules vers l'Île de France depuis les zones de production au nord (parmi lesquelles le Nord-Pas de Calais et l'Allemagne). Des paramètres supplémentaires peuvent influencer la logistique aval en faveur du fluvial, comme l'interdiction des porte 8 dans Paris ou l'image de développement durable que les constructeurs pourraient utiliser.

Cependant, les simulations avec utilisation du mode fluvial montrent qu'un gain positif en termes de coût de transport par véhicule fini n'est possible qu'avec une optimisation maximale de la chaîne logistique, incluant un taux de remplissage de près de 100% à l'aller comme au retour et des coûts de pré-post acheminement limités. Le routier restant très compétitif. Les facteurs suivants limitent donc la compétitivité du mode fluvial :

- Tous les sites du Nord-Pas de Calais ne sont pas bord à voie d'eau (coûts de pré acheminement)
- Difficulté à atteindre un volume critique du Nord-Pas de Calais à l'Ile-de-France (plusieurs fréquences hebdomadaires souhaitables)
- Le flux retour est à trouver chez d'autres acteurs. Par exemple, le marché des véhicules d'occasion (dont un certain nombre est à destination des ports belges) est une piste intéressante.
- Les coûts de post acheminement vers le concessionnaire de l'acheteur final, avec rupture de charge, pourraient s'avérer coûteux ; une modification de la logistique de distribution urbaine en Ile-de-France est nécessaire pour rester compétitif malgré cette rupture de charge. Un schéma de réception des véhicules par les clients directement sur un quai accessible dans Paris pourrait également être étudié.

Facteurs clés de succès :

- Tri-modalité de la plateforme
 - Mutualisation des flux possible via le prestataire de service (à l'aller et au retour)
 - Fréquence de service minimale pour atteindre des taux de remplissage maximal (2 départs par semaine)
 - Modification de la logistique urbaine en Ile-de-France
- Ainsi, en ce qui concerne la filière automobile, l'impact du Canal Seine-Nord Europe est difficile à quantifier (échéance trop lointaine). Des opportunités existent, notamment en ce qui concerne les flux amont d'import maritime, mais aussi de transport continental de pièces détachés, pour lequel l'utilisation du fluvial est sensible aux conditions de gestion des palettes, conteneurisées ou non, sur les plateformes.
- Dans le cas d'une restructuration géographique des parcs fournisseurs, le canal permettrait la relocalisation d'emplois industriels en France, et une réduction de coûts de transport pour les constructeurs. Les économies générées seraient alors essentiellement mis à profit dans la R&D ou les investissements destinés à maintenir la compétitivité des usines.

3.8.3 Synthèse des points clés de la filière automobile pour la liaison Seine-Escaut

Au regard de l'organisation de la filière, deux types de flux se dégagent :

- Les flux amont de la logistique d'approvisionnement des usines d'assemblage sous forme de pièces détachées.
- Les flux aval dans une logique de distribution des véhicules finis, depuis la sortie d'usine vers les agents ou concessions, pour laquelle le mode de transport utilisé est le Ro-Ro.

Le transport fluvial et le CSNE ne peut se placer sur une production axée sur le flux tendu de marchandises. La seule possibilité de développement du transport fluvial se situe au niveau de la création de plate-forme de Cross-docking pour regrouper les flux fournisseurs

L'autre intérêt de CSNE serait le transport de véhicule en développant des logistiques RO-RO et les combinaisons véhicules (neuf et occasion) permettraient une optimisation des couts.

Les principaux leviers pour faciliter le report modal dans cette filière sont, pour la logistique des pièces détachées :

- L'existence de navettes rapides, fréquentes et optimisées pour le chargement de palettes
- L'intégration du mode fluvial dans le fonctionnement des plateformes de Cross-Docking embranchées fluvial

3.9 Produits recyclables

On s'intéresse ici à la filière des produits recyclables, qui regroupe une multitude d'activités liée à la diversité des natures de déchets.

La filière produits recyclables et l'opportunité du canal seine Nord Europe a fait l'objet d'une synthèse par VNF, qui est en partie reprise dans le premier paragraphe. Nous avons complété cette vision avec les informations recueillies lors de nos entretiens avec des acteurs de la filière.

3.9.1 Eléments économiques, perspectives et enjeux logistiques¹⁸

CARACTERISTIQUES ET CHIFFRES CLES

Il est possible de distinguer deux grandes familles de déchets : organiques et techniques

- Les composants organiques

Ce sont principalement les déchets verts issues de l'agriculture, du jardinage, des ménages (déchets ménagers organiques, bois...), des restaurants, des entreprises de l'agro-industrie, ...L'économie circulaire se proposera d'utiliser ces déchets pour l'extraction de composés biochimique, de produits issus de digestion anaérobique et du compostage, de biogaz, bio-carburant, d'engrais et de matière premières pour l'agriculture et l'industrie et énergies.

- Les composants Techniques

Ce sont principalement les mâchefers, acier et aluminium, papiers et cartons, caoutchoucs, pneus usagés, plastiques issus des déchets ménagers (autres que les déchets organiques), de l'industrie (production/usinage), des centres de tri et de la déconstruction (démolitions BTP, DEEE, déconstruction automobiles, ...).L'économie circulaire se proposera d'utiliser ces déchets pour :

- une seconde vie (grâce à des opérations de maintenance, réemploi et redistribution...),
- Récupération de matières premières (à la suite de tri, déconstruction, broyage et l'extraction de composés utilisables pour l'agriculture et l'industrie).

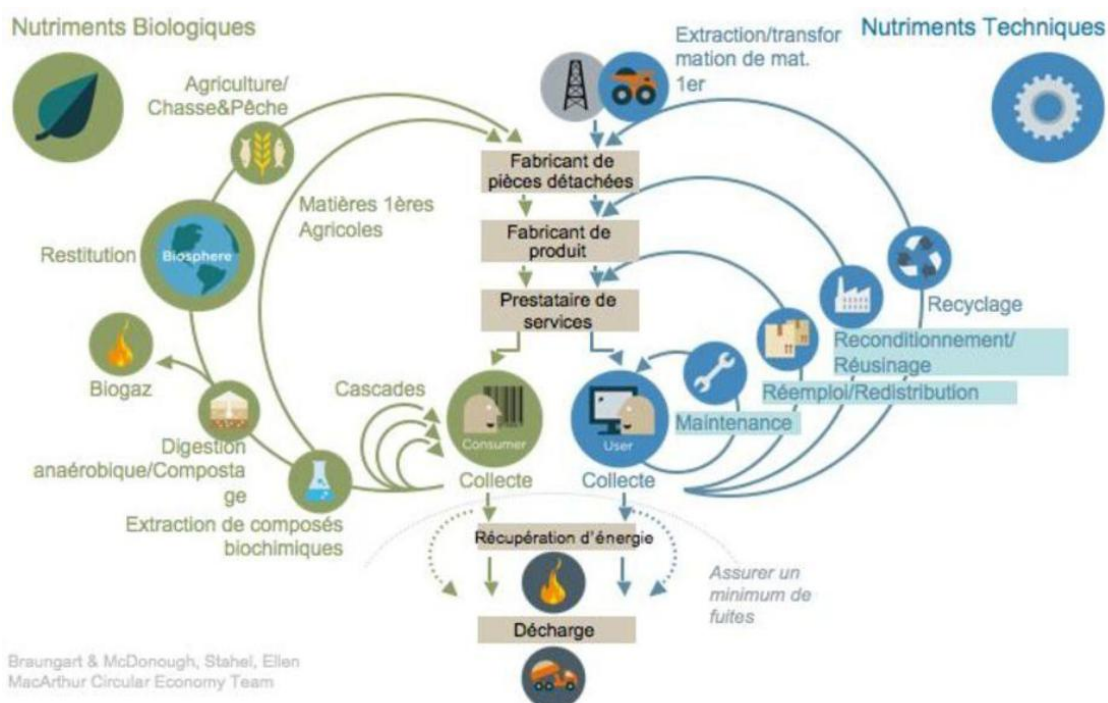


Figure 21: Les différents produits et activités de la filière

¹⁸ Ce premier paragraphe cite largement la synthèse Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du canal Seine Nord Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Produits recyclables (VNF 2012)

Le schéma ci-dessous présente la répartition du chiffre d'affaire et des flux en 2012 selon le type de déchets collectés. On peut remarquer que le recyclage des métaux a déjà été traité dans le paragraphe relatif à la filière métallurgie.

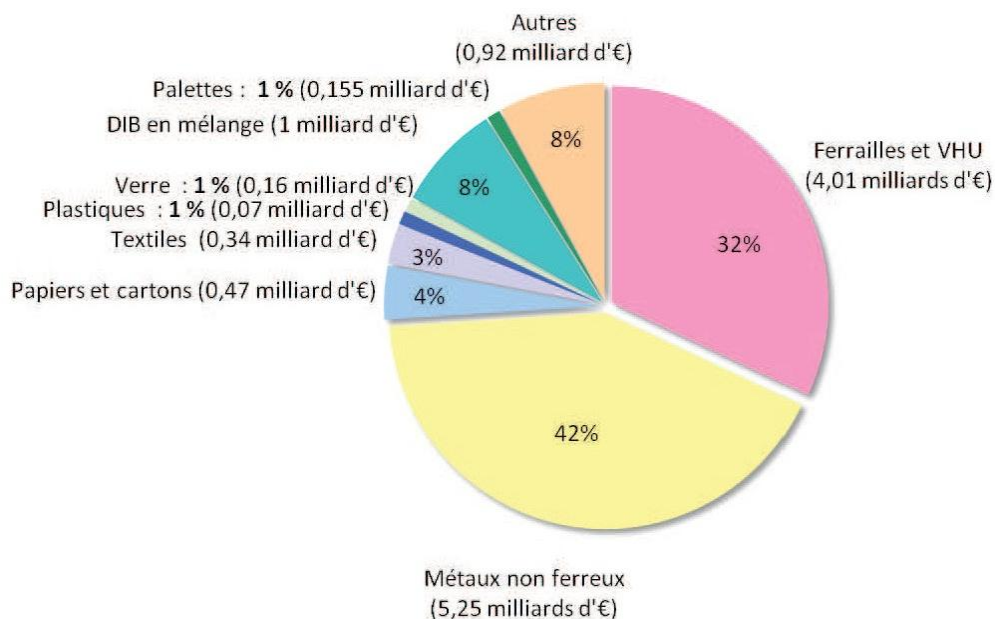


Figure 22: Répartition du chiffre d'affaire de la filière par type de produits (Source: FEDEREC)

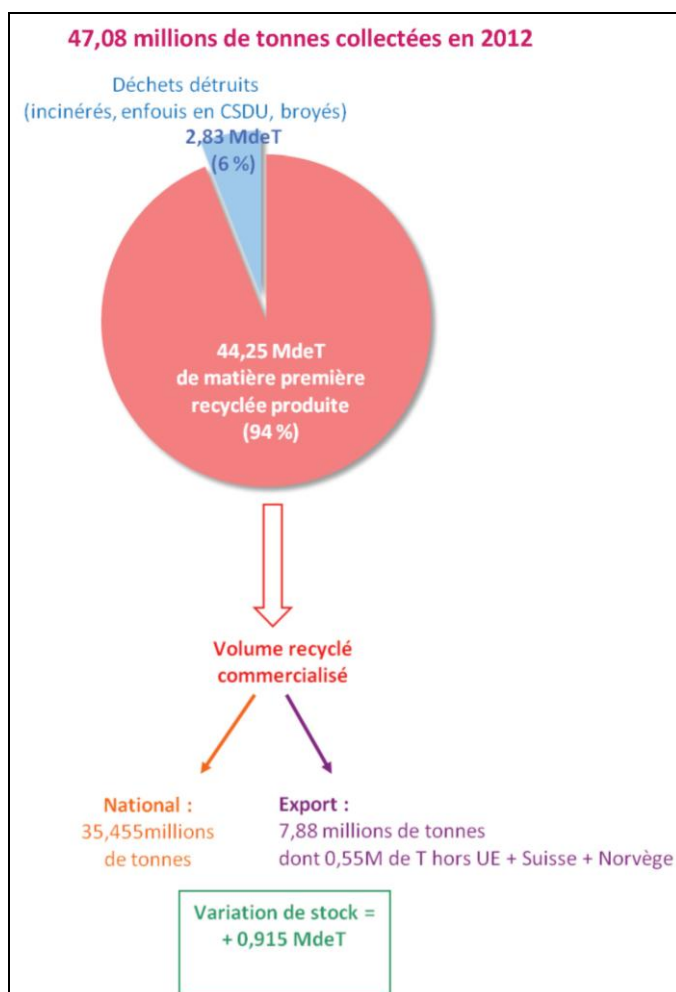


Figure 23: Répartition des flux de produits recyclés en 2012 (Source : FEDEREC)

Le graphique ci-dessous présente l'évolution de la production de la filière entre 2003 et 2012 en millions de tonnes par an.

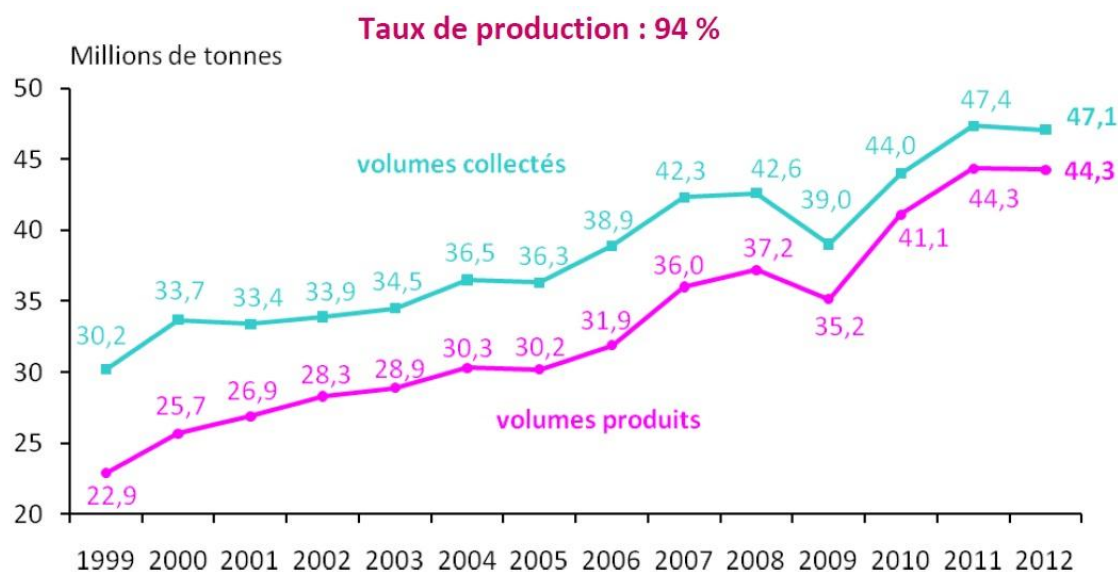


Figure 24: Evolution de la production de la filière recyclage entre 1999 et 2012 (Source: FEDEREC)

APPROCHE REGIONALE

La filière des produits recyclables est présente sur l'ensemble du territoire national, et est plus particulièrement dynamique à proximité des grands bassins de vie, de consommation et de production. Ainsi, la zone du Nord de la France représente un marché potentiel important :

- D'une part, l'Ile-de-France, avec 12 millions d'habitant ;
 - D'autre part la métropole Lilloise, au cœur du premier bassin de consommation européen ;
 - Enfin, les zones industrielles de production et de consommation des déchets valorisés.
- ⇒ Le CSNE permet ainsi de relier des zones à forte densité urbaine ou industrielle, et permettrait d'offrir un transport alternatif sur l'axe Normandie / Ile-de-France/ Nord-Pas-de-Calais.

La région Nord-Pas de Calais est particulièrement dynamique pour la filière produits recyclables :

- La région fait face à deux importants gisements : celui des ménages, lié aux fortes densités de population et celui des activités productives ;
- Le secteur de la métallurgie, très présent dans la région, est le premier producteur régional de déchets industriels. Le paragraphe relatif à la filière métallurgie montre d'ailleurs la localisation des broyeurs dans le Nord Est de la France ;
- Des acteurs majeurs de la filière y sont présents tels que Véolia et SITA, ainsi que des acteurs spécialisés de renom : Baudalet, Galloo, Recydem, ...
- Un pôle de compétitivité innovant y est implanté : TEAM² sur les technologies de recyclage, de valorisation des déchets et des co-produits et du développement des usages de ces nouveaux matériaux, porté par le centre expert pour l'émergence des éco-technologies (CD2E).

Le développement de la filière dans le périmètre du CSNE pourra s'appuyer sur cette dynamique. A noter que le C2DE développe une thématique de travail sur les sédiments de dragage portuaires et fluviaux, thématique qui pourrait être développée dans le cadre de la création du CSNE.

PERSPECTIVES

La filière connaît une croissance et une mobilité fortes, malgré une baisse en 2009 des déchets liés aux entreprises. Les perspectives de croissance sont importantes sur le long terme, les fondamentaux du secteur reposant sur des facteurs structurels porteurs tels que la démographie ou encore les impératifs

réglementaires nationaux et européens en termes de prévention, gestion et valorisation. L'économie circulaire en lien avec la consommation produisant des déchets est source de matières premières et de nouvelles activités non délocalisables générant des emplois et de la valeur ajoutée.

En effet, la croissance de la filière n'est pas exclusivement liée aux enjeux du marché mais également aux durcissements de la réglementation environnementale qui, le cas échéant, peuvent venir suppléer au manque de rentabilité de certaines filières (ex. par le biais de l'écotaxe pour les Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (D3E)).

Récemment, le Grenelle de l'Environnement a ainsi renforcé les mesures réglementaires en matière de gestion et traitement des déchets (accroître le recyclage matière et organique, réduire les déchets destinés à l'enfouissement ou à l'incinération, accroître la prévention et le recyclage, ...) soutenant ainsi les marchés traditionnels de déchets mais ouvrant également la voie au développement de nouveaux gisements de déchets et de nouvelles filières d'élimination. Par exemple, la mise en œuvre du CSNE pourrait également permettre de voir émerger de nouveaux marchés liés à sa construction et ses aménagements, tels que le traitement des sédiments, les déchets du BTP, ou encore le démantèlement de péniches.

Enfin, une étude réalisée par l'ADEME montre également que le marché français est en retard concernant la réduction des quantités incinérées et stockées, ou encore le recyclage des déchets d'emballage ménager. En effet, seuls 60 % des emballages de produits ménagers étaient recyclés en 2007 et 68 % des déchets des entreprises (hors BTP, agriculture, IAA et activités spécifiques).

- ⇒ La croissance de la filière produits recyclables est donc structurelle et offre de réelles perspectives pour le CSNE et ses PFM sur plusieurs marchés, malgré la baisse tendancielle des volumes de déchets produits par l'industrie et les difficultés de financement des investissements par les communes en raison de la crise économique.
- ⇒ Le CSNE est également source de nouveaux marchés pour les acteurs de la filière.

ENJEUX LOGISTIQUES

La filière produits recyclables est une filière encore immature sur le plan de la logistique. Beaucoup de schémas sont encore au stade de l'expérimentation par contre les acteurs sont assez réceptifs à des solutions innovantes.

L'économie circulaire est conditionnée par la récupération des déchets et donc tributaire d'une organisation de la collecte, du tri et par un transport écologique l'acheminement des produits vers des centres de valorisation/transformation puis vers les consommateurs (usines de fabrication pour la matière première issue du recyclage et/ou consommateurs utilisateurs).

L'importance des quantités concernées (masse, volume) et le faible coût de transport fluvial lui permet de jouer un rôle essentiel dans le transport amont des déchets et le transport aval des matières premières issues du recyclage, ayant ainsi à la fois un impact sur le développement de cette économie, et permettant aussi le développement de flux pendulaires efficaces pour l'économie du fluvial.

Le schéma ci-dessous présente l'organisation logistique de la filière.

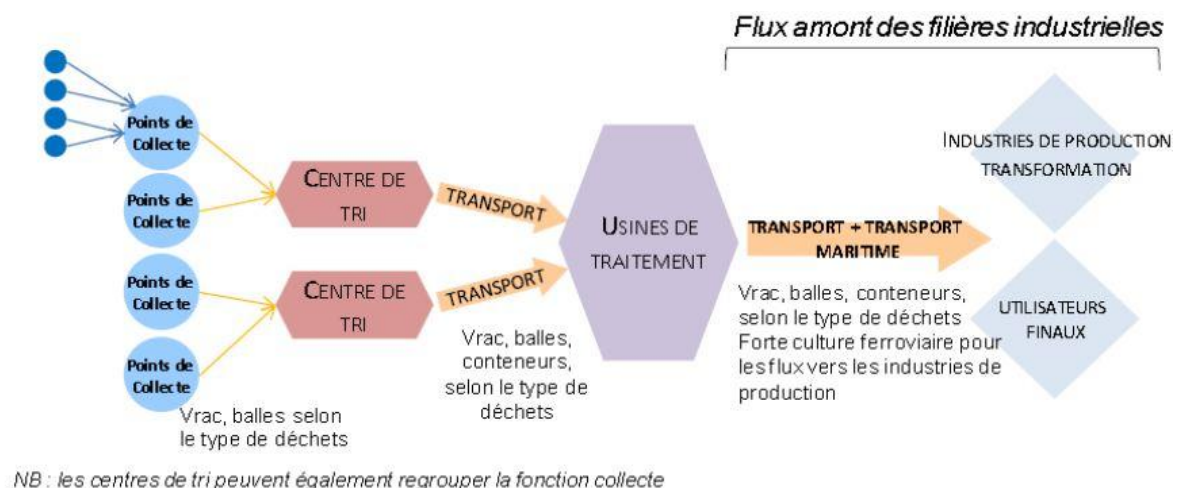


Figure 25: Schéma logistique de la filière déchets (Source VNF/DTZ Consulting)

La chaîne logistique de la filière produits recyclables se caractérise par une massification progressive tout au long du processus structurant de la chaîne. La concentration des activités de recyclage est un processus long et relativement récent. Plusieurs segments de la chaîne logistique ont une compatibilité avec le transport fluvial: massification, délais d'acheminement, ...

Dans cette économie en train de s'organiser, le transport fluvial doit apporter ses atouts (économie, écologie, sécurité, fiabilité et voies d'eau au cœur de nombreuses agglomérations) au développement de ce nouveau modèle économique ; les principaux produits utilisant le transport fluvial sont :

	produits	utilisation & destination 1	utilisation & destination 2
les déchets ménagers organiques	biogaz, compost, énergies	consommateurs & industries	énergies & engrais
les déchets verts	biogaz, compost, énergies	consommateurs & industries	énergies & engrais
le verre	matières premières	industries	produits de consommation
les plastiques	matières premières, énergies	industries	produits de consommation
DEEE (Déchets Equipements Electriques Electroniques)	seconde vie, ferrailles, plastiques	industries	
Bois	chaleur énergie papier	industries	produits de consommation
les ferrailles (acier)	matières premières	industries	produits de consommation
les chutes d'aluminium	matières premières	industries	produits de consommation
les produits de la déconstruction BTP	matières premières	industries	granulats recyclés
les mâchefers	matières premières	industries	granulats recyclés, aciers
les tourteaux	matières premières	industries et alimentation animale	huile, énergies bio carburants
les huiles usagers	matières premières	industries	huile, énergies bio carburants
les terres polluées	comblement carrières	BTP	

Figure 26: Principaux déchets utilisant la voie d'eau (Source VNF)

Témoignage d'un industriel du recyclage implanté en Ile-de-France

La société traite 400-500 kT/an avec un potentiel de 700 kT/an. Ses unités sont implantées dans toute l'Ile-de-France : Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Bruyère-sur-Oise, Limay

La collecte amont par voie d'eau n'est pas une solution adaptée, les points de collecte étant atomisés. L'acheminement s'effectue par camion vers les unités industrielles de tri et/ou traitement. Après valorisation, la massification par voie d'eau ou par rail est privilégiée quand c'est possible.

Cependant, la voie d'eau présente un surcout car le retour en charge est compliqué pour des raisons d'insalubrité.

La flotte utilisée est externalisée au sein d'une société commune avec un transporteur. Il n'existe aucun intérêt d'internaliser le transport fluvial pour des problématiques de « reverse logistic ».

Le transport fluvial empreinte le canal du Nord mais avec des soucis de cale et d'écluses : le système logistique est souvent bloqué par la fréquence d'ouverture des écluses.

Les ports parisiens sont déjà pourvus d'opérateurs spécialisés pour la filière déchets mais des problèmes de capacité sont à prévoir :

- A Gennevilliers, aucune extension n'est prévue
- A Bonneuil-sur-Marne : 30 ha sont prévus mais sur le long terme

Lorsque les déchets sont destinés à l'export par voie maritime, le transport est conteneurisé. Lorsque les déchets sont destinés à la France ou l'Europe le transport se fait par camion vrac. Mais l'acteur rencontré prône la conteneurisation pour homogénéiser le tonnage et être propre sur l'eau : cela représente un coût économique mais gain de sûreté environnementale.

3.9.2 Impact du Canal Seine Nord Europe

UTILISATION DU CANAL

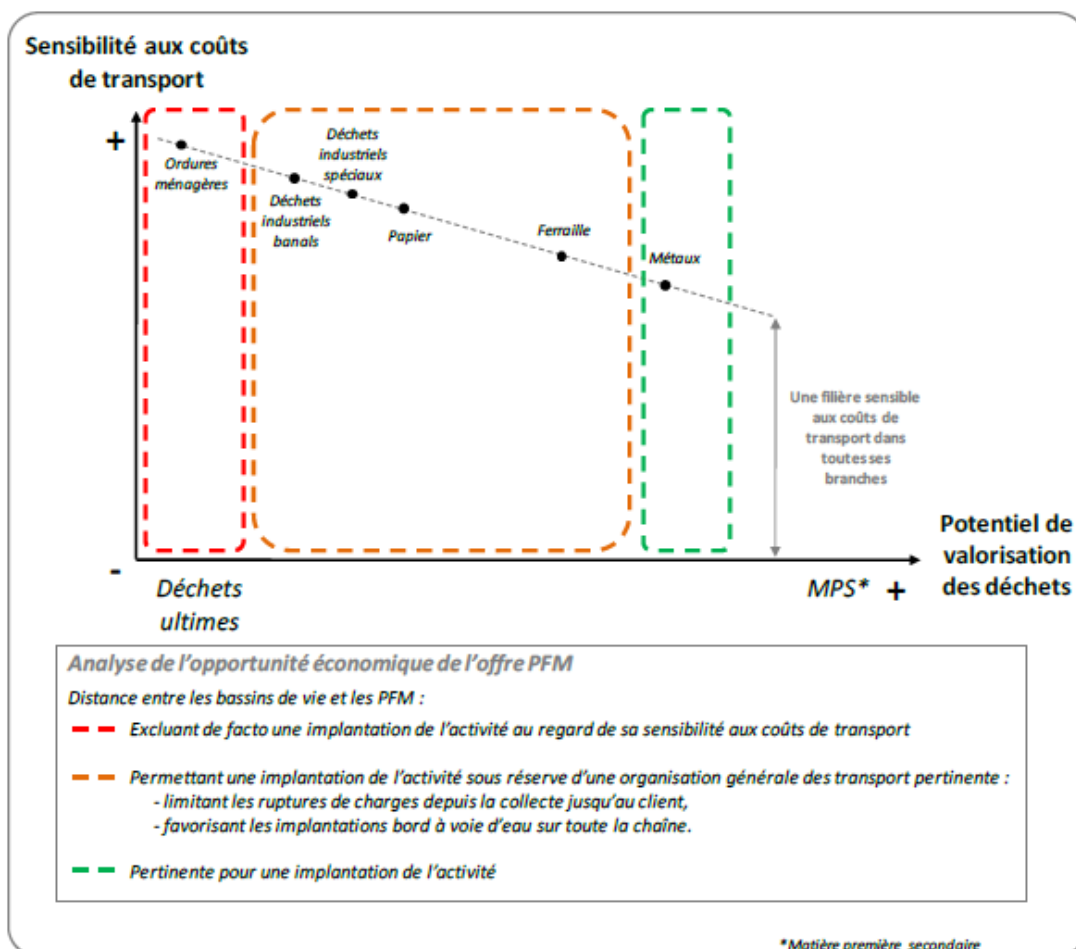
Le CSNE permet de relier des gisements de flux importants. Il sera particulièrement attractif pour les transferts de masse de produit recyclables depuis les centres de tri/collecte vers les usines de traitement et/ou les transferts de masse de matières premières secondaires vers les industries de production/transformation (aciéries, papetiers, imprimeurs, ...). L'utilisation du CSNE serait ainsi profitable à la fois pour la centralisation des déchets en provenance des centres de production, mais également pour l'export par les ports du Benelux ou les ports normands.

Certains types de produit recyclables sont particulièrement attractifs pour le CSNE : on peut citer les produits recyclables DIB et plus particulièrement les produits pouvant être valorisés et pouvant voyager tels que les métaux ferreux et non ferreux, la ferraille, les papiers et cartons.

CONDITION DE REUSSITE DU REPORT MODAL ET PLACE DES PFM

L'opportunité pour les PFM peut être analysée sous deux angles :

- En termes d'utilisation des services portuaires : comme évoqué pour le cas des déchets métallique dans l'analyse de la filière métallurgie, le potentiel d'utilisation des PFM semble se porter sur les services de conteneurisation pour deux raisons :
 - o Les PFM doivent être en mesure de capter des flux destinés à l'export par transport maritime via les ports du range Nord ou du Havre.
 - o Afin que les déchets ne posent pas de problème de flux retour pour raison d'insalubrité de la cale. La conteneurisation des déchets sur la voie d'eau est d'ailleurs prônée par un acteur majeur de la filière, pour des raisons environnementales. Le surcoût occasionné par la conteneurisation serait en quelque sorte compensé par un gain en rationalisation et efficacité de la chaîne de collecte et de tri.
- En termes d'implantation d'activités sur les PFM, deux approches sont nécessaires : une approche par type de produit et une approche par type d'activité.
 - o Le principal inconvénient à l'implantation sur les PFM d'activités de recyclage est la sensibilité du produit au coût de transport. Le schéma ci-dessous présente la sensibilité des différents types de produits au coût de transport. Ainsi, comme cela a été relevé dans l'analyse de la filière métallurgie, le potentiel le plus fort porte sur les déchets métalliques, recyclés dans l'industrie sidérurgique. Mais un potentiel existe aussi pour d'autres types de déchets tels que le papier, les déchets industriels spéciaux et banals. Seules les ordures ménagères ne peuvent être envisagées selon ce critère mais également du fait de la réglementation interdisant la sortie des déchets du département où ils ont été produits.



Source : DTZ Consulting

Figure 27: Sensibilité des divers types de déchets aux coûts de transport et potentiel pour les PFM (Source : VNF/DTZ Consulting)

- L'autre angle d'approche est le type d'activité : la pertinence d'une installation sur les PFM de CSNE est différente selon qu'il s'agit d'un centre de collecte et tri, d'un site de traitement ou d'une usine de transformation.
 - Pour un centre de collecte et de tri, la proximité avec le gisement de déchets est requise. Il semble donc difficile d'envisager une implantation le long de CSNE qui traverse une zone de faible densité de population.
 - En ce qui concerne les usines de traitement, une implantation à distance des gisements en bord à voie d'eau peut être pertinente. La disponibilité et le coût du foncier dans cette région peut attirer les industriels du recyclage qui pourraient être intéressés par une massification au barycentre des flux de l'Île-de-France et du Nord-Pas-de-Calais. Ceci permettrait d'éviter la multiplication des installations.
 - Les implantations d'usines de transformation / recyclage sont en quelque sorte conditionnées par celles de leurs fournisseurs, les unités de traitement. Il semble que l'offre fluviale, pour être un facteur déterminant d'implantation de ces usines, doive en premier lieu être intégrée dans les filières d'approvisionnement, c'est-à-dire en amont dans la collecte et le traitement des produits recyclables. Une fois l'effet de levier réel du fluvial mesuré, les entreprises auront l'opportunité de s'interroger quant à des localisations visant à optimiser l'utilisation de ce mode de transport.

3.9.3 Synthèse des points clés de la filière Produits Recyclables pour la liaison Seine-Escaut

Il ressort de l'analyse que le CSNE représente une opportunité pour l'économie circulaire. Cette filière en pleine maturation gagnerait fortement à se structurer d'avantage autour de la voie d'eau pour des raisons de :

- Performance économique : optimisation logistique par la massification et la mutualisation entre acteurs.
- Fiabilité environnementale : systématisation de la conteneurisation pour le transport de déchets prônée par VNF et les acteurs de la filière. La conteneurisation est aussi vecteur de réduction des coûts de transports car elle permet de mieux répondre aux problématiques de « reverse logistic ».

Cette filière est également une opportunité pour les PFM :

- Quel que soit le type de déchet, la disponibilité foncière à moindre coût le long du canal est de nature à attirer des industriels du secteur souhaitant s'implanter au barycentre des flux d'Ile-de-France et du Nord-Pas-de-Calais afin d'éviter une multiplication de leurs sites de traitement. Ces implantations pourront être suivies dans un second temps par l'installation d'industries de transformation qui s'approvisionnent depuis ces centres de traitement, comme en témoignent les contacts en cours entre VNF et de grands acteurs du secteur qui prennent des positions sur la liaison Seine Escaut (site de Noyelles-Godault et de Clairoix).
- En termes de type de produits, les déchets métalliques sont les moins sensibles au coût de transport. Ils seront sans doute les premiers à bénéficier d'implantations de sites de traitement éloignés de leurs zones de gisements.
- Ce positionnement est par ailleurs plutôt stratégique pour les exports via les ports du range Nord ou les ports normands. Dans ce sens, le développement des services de conteneurisation sur les PFM représente un enjeu pour l'implantation des acteurs de l'économie circulaire ou tout simplement en tant que service portuaire aux usagers du canal.

Enfin, les activités de la filière sont à forte valeur ajoutée par l'emploi puisque le coût de fourniture est limité au coût de tri et de transport.

3.10 Tourisme

La synthèse des retombées économiques du Canal Seine Nord dans le secteur du tourisme provient de la note Valeur économique et sociale du canal Seine Nord Europe (VNF 2012), dont les évaluations chiffrées sont concordantes avec celles figurant dans l'évaluation socio-économique du CSNE du dossier d'enquête publique (pièce H), ainsi que sur l'étude DTZ¹⁹.

3.10.1 Le tourisme en phase chantier

Dans la démarche de concertation menée par l'Association Seine Nord Europe, et synthétisée dans le Livre Blanc Tome 2 de 2012, un certain nombre de propositions ont émané des différents acteurs pour valoriser le chantier du canal :

- la création d'une Maison du Projet est évoquée par l'APAC Artois Cambrésis et le Pays Santerre Haute Somme. Y seraient proposés une mise en scène spectaculaire du chantier mais aussi des visites de découverte du projet et de ses ouvrages d'art. A titre de comparaison, le viaduc de Millau a accueilli plus de 30 000 visiteurs pendant le chantier de 2004. La Communauté de communes des Deux Vallées évoque également la création d'un bâtiment dédié au canal SNE dans le cadre de l'agrandissement du Musée de la Batellerie de Longueuil-Annel.
- Le chantier pourrait aussi permettre de valoriser les fouilles archéologiques.
- Le Pays Santerre Haute Somme préconise que la maison du canal de Cléry-sur-Somme, à mi-chemin entre Cambrai et Compiègne et au pied du pont-canal, constitue « la vitrine » de l'entreprise titulaire du marché et de ses savoir-faire techniques.

Ces propositions seront à consolider le moment venu mais témoignent d'un intérêt réel pour la valorisation du canal y compris pendant la phase de construction.

3.10.2 Retombées économique dans le secteur du tourisme

Le projet intègre un volet important lié au développement d'un tourisme doux en bord de voie d'eau et sur la voie d'eau. Ce tourisme local est en pleine croissance. Il s'appuie sur des circuits courts et les atouts des territoires traversés.

Les différents territoires s'expriment dans le Livre Blanc Tome 2 en faveur d'une mise en cohérence des initiatives à vocation touristique le long du canal : création d'un collectif d'offices de tourisme, mise en place d'une plate-forme collaborative, définition d'une gouvernance collective... Atout France se prononce pour la mise en place d'un label ou d'une marque pour créer une identité touristique le long du linéaire fluvial et en favoriser le développement touristique.

LES CROISIERES ET LES PAQUEBOTS FLUVIAUX

Le canal à grand gabarit Seine-Nord Europe permettra le développement de croisières fluviales sur l'axe nord-sud, avec un effet positif pour cette activité sur le bassin de la Seine. On peut estimer à au moins 10 le nombre de paquebots affectés à des croisières telles que Paris-Amsterdam, Honfleur-Budapest, auxquelles s'ajouteront deux nouveaux paquebots sur la Seine, soit huit bateaux supplémentaires.

Une douzaine d'opérateurs dont CroisiEurope, leader européen de la croisière fluviale) ont fait connaître leur souhait d'utiliser le canal et étudient déjà les futurs itinéraires de leurs paquebots empruntant le canal.

Les communes de Péronne, Noyon, Cambrai ou Compiègne étudiant aujourd'hui la création d'un port et d'infrastructures d'accueil des paquebots fluviaux. Même des territoires plus éloignés du tracé, comme la communauté d'agglomération des Portes de l'Eure, estiment pouvoir tirer avantage de ce nouveau flux, avec le développement du port de Vernon dans le cas d'espèce. On estime à 2,5M€ par an et par bateau le montant des retombées ainsi que 35 à 40 emplois dont 30 dans l'hôtellerie et la restauration.

¹⁹ Le Tourisme fluvial – Partie I – « Touristicité » et potentiel des territoires (VNF/DTZ)

- **Le chiffre d'affaires généré par l'activité des croisières et les retombées économiques induites sont estimés à 31,5 millions d'euros en 2020.**

LES BATEAUX PROMENADE ET LA RESTAURATION

On évalue à au moins 6 le nombre de bateaux promenade-restauration en Picardie et dans le sud du Nord-Pas-de-Calais nécessaires pour faire découvrir les principaux sites de Seine-Nord Europe et des voies adjacentes, soit une capacité totale offerte de 600 places et un trafic annuel de 12 000 passagers par bateau. Le Pays de Santerre, Haute Somme, les pays du Cambrésis et de l'Artois entre autres souhaitent développer une telle activité.

- **Ces activités généreront un chiffre d'affaires de 1,4 million d'euros en 2020.**

LA PLAISANCE PRIVEE ET LA LOCATION DE BATEAU

Une nouvelle structuration de l'offre portuaire est envisagée. De nombreuses collectivités anticipent l'augmentation sensible de la fréquentation prévisionnelle. C'est le cas de la commune de Valenciennes qui projette de créer un « éco-port » de 100 anneaux, de celle de Péronne qui souhaite étendre le port actuel pour le porter à 100 places avec des zones d'hivernage, de Creil qui porte un projet de port urbain. Les exemples sont nombreux. Ainsi, il est admis que la mise en service de l'ouvrage sur les différents sites portuaires de plaisance devrait entraîner une augmentation de 300 à 400 le nombre d'anneaux disponibles.

- **Le chiffre d'affaires supplémentaire généré par les activités de plaisance privée pourrait être ainsi de 2,5 millions d'euros en 2020**

LE TOURISME TERRESTRE : VALORISATION TOURISTIQUE DES OUVRAGES DU CANAL (ECLUSES, PONT-CANAL)

L'attente est forte dans le territoire d'une bonne valorisation du projet dans son ensemble. Ainsi, plusieurs collectivités projettent de créer une « maison du canal » dédiée à faire connaître l'ensemble du projet. C'est le cas du Pays de Santerre Haute Somme, de la communauté de communes de Bertincourt ou de celle des Deux Vallées. Une dizaine de projets de cette nature sont aujourd'hui à l'étude. Au-delà, les acteurs souhaiteraient la constitution d'un label ou d'une marque « canal Seine Nord Europe » afin de créer une identité touristique le long du canal et permettre le développement touristique de l'ensemble du territoire.

Outre le tourisme industriel (et notamment de chantier) qui représente un gisement important compte tenu du nombre de fouilles archéologiques, des dimensions du chantier et des ouvrages, les sites touristiques du canal (écluses, pont-canal) généreront un nombre de visiteurs important. Les ouvrages les plus remarquables feront l'objet d'une mise en valeur touristique dont l'impact peut être important au plan local, comme le prouve les retombées économiques liées à l'attrait touristique des grandes infrastructures.

Pour l'ensemble des sites d'écluses du futur canal, une estimation a été conduite qui conclut à une estimation de 130 000 visiteurs par an et de 200 000 visiteurs par an pour le pont-canal de la Somme, ouvrage majeur du projet.

Par ailleurs, l'accessibilité des sites du canal à pied ou à vélo permettrait le développement de circuits de randonnée et de véloroute (voie verte). Les promoteurs de ce type de circuits souhaiteraient une bonne connexion avec les circuits existant ou en projet comme Trans'Oise, projet porté par le Conseil général de l'Oise de 240 kms de circulation douce à travers l'Oise qui ne sera achevé qu'une fois les berges du canal disponibles.

- **Les retombées économiques induites par les activités liées sont estimées à 1,5 million d'euros par an.**

L'ensemble des activités touristiques induites par la mise en service du canal pourrait donc générer un chiffre d'affaires total de **46,5 millions d'euros en 2020**. La valeur ajoutée associée est estimée par hypothèse à 15 % du montant du chiffre d'affaires, soit **7 millions d'euros**.

En prenant une hypothèse globale de 15 emplois par million d'euros de chiffre d'affaire²⁰, le chiffre d'affaire généré pourrait correspondre à environ 700 emplois.

3.10.3 Synthèse des points clés du secteur du tourisme pour la liaison Seine-Escaut

Le canal représente un atout touristique sur un territoire vaste, attendu par les acteurs locaux pour développer le secteur du tourisme dans les territoires, avec des retombées financières annuelles importantes (de l'ordre de 50 M€ en 2020).

Les facteurs clés de succès associés sont les suivants :

- Développer les ouvrages d'art comme des équipements touristiques, dès la phase chantier
- Développer tous les segments de l'hôtellerie, et attirer des réseaux hôteliers de prestige
- Valoriser les centres urbains (Péronne, Noyon, Cambrai, Compiègne)
- Développer un réseau « d'offices de tourisme Canal SNE » sous la tutelle d'une ou plusieurs collectivités. Structurer ce réseau autour d'une « maison mère » implantée sur le port de Plaisance de Péronne.
- Organiser des évènements dans la région et sur le canal
- Mettre en place des opérations de marketing territorial en profitant du canal pour donner une nouvelle image à ce cœur de région
- Proposer un schéma de développement des modes doux
- Renforcer l'accessibilité en transport en commun des villes bord à canal
- Mettre en valeur le paysage naturel de la Picardie en organisant des circuits liés au patrimoine culturel
- Coupler le parcours avec des voies vertes et des itinéraires véloroutes (les chemins de halage n'ont pas cette vocation).

²⁰ D'après les taux observés dans l'activité paquebots fluviaux (source VNF)

4 EMPLOIS

4.1 Emplois liés à la construction de l'infrastructure

Les emplois liés à la construction du Canal Seine-Nord Europe ont été quantifiés dans le dossier d'enquête publique²¹ en 2006, en se fondant sur un investissement chiffré à l'époque à 3,2 Mds d'Euros 2005 et sur la base de la *Méthode d'évaluation économique des investissements routiers en zone rurale* de 1998 :

Emplois	Sur 4,5 ans	Emplois.an
emplois directs sur le chantier et emplois de siège	4 000	18 000
emplois indirects liés à la fabrication des fournitures	2 200	9 900
emplois indirects amont liés aux fournitures de chantier	1 900	8 550
emplois liés aux revenus distribués	2 600	11 700
emplois générés par la taxe professionnelle versée pendant le chantier	100	450
Total des emplois	10 800	48 600

source : dossier d'enquête publique - pièce H : évaluation socio-économique, VNF, 2006
base : méthode d'évaluation économique des investissements routiers en zone rurale, 1998

Tableau 5 : Estimation des emplois liés à la construction du Canal Seine-Nord Europe, VNF 2006

VNF a actualisé ces chiffres suite aux échanges tenus lors de la phase de dialogue compétitif dans la fiche de projet destinée à la Commission Mobilité 21, en décembre 2012, et les a distingués par région. Le chiffre indiqué étant par an durant le chantier, il a été transformé en emplois.an en considérant un chantier d'une durée de 6 ans :

Emplois	NPDC	Picardie	Emplois 2014-2020	Total Emplois.an
direct	1 200	2 800	4 000	24 000
indirect	1 400	3 300	4 700	28 200
Total	2 600	6 100	8 700	52 200

Tableau 6 : Estimation des emplois liés à la construction du Canal Seine-Nord Europe, VNF 2012

Afin d'évaluer l'impact de la reconfiguration, et d'intégrer l'ensemble des projets du périmètre élargi à la liaison Seine-Escaut, de nouvelles évaluations du nombre d'emplois nécessaires en phase chantier ont été réalisées pour les deux scénarios suivants :

- Sur la base du coût complet des projets de la liaison Seine-Escaut hors reconfiguration (et hors investissements prévus en situation de référence) : scénario « CGEDD »
- Sur la base d'un scénario de reconfiguration, permettant une économie d'environ 424 M€ HT : scénario « CGEDD – SC1 »

Deux méthodes de calcul ont été mises en œuvre :

- Mise à jour de la méthode de calcul des emplois suite à la publication de l'*Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains* en 2007 ;
- Utilisation de ratios simplifiés issus de l'analyse des chiffres INSEE du secteur de la construction (hypothèses Setec International).

En raison de la mise à jour de l'instruction utilisée pour l'estimation initiale du nombre d'emplois (DUP 2006), un troisième scénario est conservé ici, pour comparaison uniquement, basé sur le montant de l'investissement chiffré lors de la DUP de 2006.

Les scénarios de coûts associés sont répertoriés dans le tableau suivant. Le périmètre considéré est élargi pour les évaluations 2013

²¹ Canal Seine-Nord Europe, *Dossier d'enquête publique – pièce H*, VNF, 2006

Scénario de coût	VNF - DUP	CGEDD	CGEDD - SC1	Ecart
investissement HT (coût complet) lié au projet (hors inv. Ref) (Mds€)	3,20	4,89	4,46	-0,42
année de valeur	2006	2013	2013	2013
investissement HT en Mds€2000	2,86	3,90	3,56	-0,34

base : france-inflation.com

Tableau 7 : Scénarios de coûts considérés

Méthode 1 - emplois.an	VNF - DUP	CGEDD	CGEDD - SC1	Ecart
emplois directs sur le chantier et emplois de siège	22 202	30 225	27 598	-2 627
emplois indirects liés à la fabrication des fournitures	12 110	16 486	15 053	-1 433
emplois indirects amont liés aux fournitures de chantier	10 450	14 226	12 989	-1 236
emplois liés aux revenus distribués	14 830	20 189	18 434	-1 755
emplois générés par la taxe professionnelle versée pendant le chantier	322	438	400	-38
Total	59 914	81 564	74 475	-7 089

base : instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains, 2007

Méthode 2 - emplois.an	VNF - DUP	CGEDD	CGEDD - SC1	Ecart
emplois directs	25 805	35 130	32 077	-3 053
emplois indirects	25 805	35 130	32 077	-3 053
Total	51 611	70 261	64 154	-6 107

base : données INSEE secteur construction

Tableau 8 : Mise à jour de l'estimation du nombre d'emplois liés à la construction du Canal Seine-Nord Europe, Setec International 2013

Pour le scénario « VNF-DUP », l'application de la méthode issue de l'Instruction de 2007 (méthode 1) entraîne une hausse importante du nombre d'emplois estimés liés à la construction du Canal. Cette méthode, adaptée aux investissements routiers, donne une estimation supérieure d'environ 8 000 emplois.an par rapport à celle issue du dialogue compétitif.

La seconde méthode fournit une estimation proche de celle issue du dialogue compétitif.

Avec ces deux méthodes, l'intégration de l'ensemble de la partie française du périmètre Seine-Escaut dans le scénario de coût (hors reconfiguration) conduit à une hausse de 20 000 à 21 000 emplois.an selon la méthode. La reconfiguration entraîne une diminution de 8,7% du coût total et donc du nombre d'emplois liés à la construction, soit 6 000 à 7 000 emplois.an selon la méthode.

Au final, on estime que la phase de construction du canal permettrait de créer entre 64 000 et 75 000 emplois.an (soit entre **10 000 et 13 000 emplois pour un chantier de 6 ans**).

Afin de préparer la phase de chantier, et d'accompagner les entreprises pendant et après le chantier, les dispositifs Canal Emploi et Canal Entreprises ont été mis en place. Ils permettront de faciliter le recrutement des compétences locales et la pérennisation des compétences et emplois mobilisés.

Canal entreprises

VNF a lancé le dispositif Canal Entreprises. Il s'agit de constituer un annuaire des compétences et expertises déjà présentes sur les territoires et susceptibles d'être mobilisées pour la réalisation du chantier puis, pendant l'exploitation du canal, pour développer le trafic sur le canal. L'annuaire sera réalisé en partenariat étroit avec les chambres consulaires.

Canal Emploi

La démarche « Canal Emploi », initiée par le préfet coordonnateur en septembre 2011, vise à mobiliser tous les services de l'Etat compétents pour recenser les futurs collaborateurs du chantier : personnels



qualifiés disponibles, en cours de formation ou susceptibles d'être formés aux métiers du chantier. Canal Emploi est un guichet unique, avec un site internet et des personnels dédiés, porte d'entrée privilégiée pour celles et ceux qui voudront postuler et pour les entreprises qui recruteront.

4.2 Impact sur l'emploi après la mise en service de la liaison Seine-Escaut

4.2.1 Emplois à court et moyen terme après la mise en service

Le dossier DUP de 2006 estimait que le développement du trafic fluvial et des régions impactées seraient créateurs de :

- 10 000 à 15 000 emplois induits 10 ans après MES
- 25 000 emplois induits en 2030
- jusque 45 000 emplois induits en 2050 dont :
 - o 4 500 à 7 000 en Picardie
 - o 13 000 à 15 000 en Nord-Pas de Calais
 - o 20 000 à 23 000 en Ile-de-France et Haute-Normandie (vallée de la Seine)

Ces chiffres sont repris dans la fiche de projet destinée à la Commission Mobilité 21, qui détaille en partie la répartition de ces emplois :

- Les emplois liés à l'exploitation linéaire du canal : 60 postes permanents
- Les emplois sur les ports intérieurs, liés à la manutention portuaire, à la logistique et à l'activité industrielle localisée sur les ports :
 - o Création de 3 200 emplois sur les 350 ha des 4 plates-formes de SNE à l'horizon 2025
 - o Augmentation du nombre des emplois induits par l'augmentation du trafic et des activités portuaires sur les ports et quais de la liaison Seine Escaut (233 quais actifs bassin de la Seine, et 112 quais actifs en Nord Pas de Calais), création ou augmentation prévue de nouveaux ports.
- les emplois de la batellerie et des chantiers navals, liés à l'augmentation du nombre de bateaux, à leur équipement et à la maintenance,
 - o « 2500 emplois pourraient être créés à l'horizon 2020 »²²
- les emplois créés dans les activités touristiques nouvelles, pour les escales des croisières de paquebots fluviaux, le développement de sites de loisirs près des équipements de plaisance et des activités nautiques sur les bassins-réservoirs, et plus généralement le tourisme lié à l'existence du site du canal (vélo-routes voies vertes, visites des ouvrages monumentaux, hébergement de loisirs).
- Les emplois créés par les activités complémentaires demandées au partenaire dans le cadre de la valorisation du domaine qui lui est confié : énergie renouvelable : éoliennes, photovoltaïque, biomasse, ainsi que le transfert d'eau pour les agglomérations du nord de la France,

A ces emplois directement liés à l'exploitation de la liaison nouvelle s'ajoutant les emplois indirects et les emplois induits.

Au vu du retard pris dans la réalisation du projet (MES+10 ans proche de 2030), la datation globale de ces éléments n'apparaît pas totalement cohérente. Pour faciliter l'analyse simplifiée de ces estimations plus détaillées et tenir compte du retard, nous les décalons à un même horizon 2025.

Ces estimations peuvent être confrontées aux éléments suivants :

²² Note Valeur économique et sociale SNE, VNF, 05/09/2012

- Un benchmark réalisé sur plusieurs plateformes logistiques bord à canal en Belgique notamment permet d'observer un ratio d'emplois à l'hectare de plateforme (tout compris) variant de 15 à 30, le maximum étant atteint pour le Port Autonome de Liège (en milieu très urbain) avec 30 emplois/ha sur les sites actuels, et une projection de 18,2 emplois/ha sur l'extension prévue de Trilogiport. Avec une hypothèse de 20 emplois/ha, l'ensemble des surfaces des PFM pourraient créer jusqu'à 7 000 emplois.
 - o L'hypothèse de 3 200 emplois sur les 4 PFM à l'horizon 2025 correspond à un taux de commercialisation réaliste de 45%.
- Dans le livre blanc Tome 2²³, le CCIR de Haute-Normandie « considère que 5.000 emplois pourraient être créés à long terme au sein de la filière fluviale » grâce à CSNE, sachant que la France compte aujourd'hui plus de 1.000 entreprises de batellerie. Entreprendre Pour le Fluvial estime qu'en 2025 il faudra environ 3 800 emplois de plus qu'aujourd'hui dans le secteur de la batellerie à l'échelle de la France²⁴
 - o Comme détaillé au chapitre 5 ci-après, ces 3 800 emplois créés incluent la manutention portuaire (comptabilisés ici dans la catégorie précédente d'emplois associés aux PFM), sans laquelle le chiffre est ramené à environ 2000 créations d'emplois pour la France.
 - o L'hypothèse de 2 500 emplois créés en 2025 dans le secteur de la batellerie (opérateurs de navigation pour le fret et le transport de passagers, chantiers navals) et des organisateurs du transport pour le fret fluvial semble être légèrement surévaluée.
- L'ensemble des activités touristiques induites par la mise en service du canal pourrait générer un chiffre d'affaires total de **46,5 millions d'euros en 2020**. En prenant une hypothèse globale de 65 à 70 k€ de chiffre d'affaire par emploi²⁵, ce chiffre d'affaire généré pourrait correspondre à environ 700 emplois.

On aboutit à alors un total d'environ 6 000 emplois en 2025 sur les thèmes PFM, Batellerie et Tourisme. En incluant les activités complémentaires et les emplois indirects et induits, la première estimation de 10 000 à 15 000 emplois créés 10 ans après MES est donc une fourchette réaliste dans le cas de la réalisation effective des 4 plateformes.

4.2.2 Emplois à long terme

Il est plus délicat de confronter l'ordre de grandeur des créations d'emploi à long terme.

Bien que l'évolution des emplois ne soit pas directement corrélée à celle des trafics, on constate qu'avec le doublement des écluses, il est prévu de passer de 12 Mt en 2028 à 26,3 Mt en 2070, soit une augmentation de 120% en tonnage en 38 ans, et environ 300% en EVP.

A titre de comparaison, le Canal Albert a généré environ 50 000 emplois uniquement sur son linéaire (110km). De Scheepvaart a ainsi indiqué que les estimations d'emplois liés au développement économique le long du canal Seine-Nord Europe étaient prudentes. Cela s'explique en partie par les taux de 30% de chargement/déchargement et 70% de transit considérés sur SNE, alors que les ratios inverses sont observés sur le Canal Albert après avoir transformé le canal d'une vocation industrielle en une fonction logistique.

L'hypothèse d'un triplement des emplois induits par le canal à long terme (45 000 emplois en 2050) retenue par VNF s'explique par la conjugaison du doublement des trafics globaux, du quadruplement du trafic conteneurs en particuliers, et par un fort *effet réseau*, avec des créations d'emplois essentiellement localisés le long de la Seine et en Nord-Pas de Calais. L'idée sous-jacente est qu'à minima, ce surplus d'activité sur la voie navigable induira à terme l'équivalent d'un port de dimension type Gennevilliers sur la Seine et d'un autre dans le Nord-Pas de Calais, soit respectivement 16 000 et 8 000 emplois.

L'estimation du nombre d'emplois créés par le canal à long terme n'apparaît donc pas surestimé.

²³ Livre Blanc - Synthèse des contributions des acteurs territoriaux, Tome 2, Association SNE, Mars 2012

²⁴ Etude sur les besoins en formation aux métiers de la filière transport fluvial, EPF, Juillet 2012

²⁵ source VNF

Effet réseau et effet Mohring

La réalisation du projet Seine-Nord Europe mettrait les bassins fluviaux de la Seine et de l'Escaut en réseau. Une grande partie des flux de marchandises empruntant le nouveau canal auront des origines et/ou destinations localisées dans ces bassins, voire, vers le nord, dans les bassins de la Meuse et du Rhin. Les voies navigables de ces bassins recevront ainsi un afflux supplémentaire de trafic.

A court terme, cet afflux de trafic pourrait provoquer une augmentation des coûts du transport fluvial dans ces bassins, à cause d'un effet de congestion de l'offre de cale existante. Mais, à plus long terme, cet afflux de trafic provoquera, par un effet d'échelle, une amélioration de la qualité de service (la fréquence des services) et une réduction des coûts de transport (augmentation de la charge par convoi) sur les voies navigables de ces bassins. Cet effet, connu sur le nom d'"effet Mohring" aura pour conséquence d'accroître encore l'attractivité de la voie d'eau, même pour des transports qui ne passeront pas par le nouveau canal et resteront limités aux bassins de la Seine et de l'Escaut.

5 IMPACT SUR LA BATELLERIE

5.1 Structure actuelle de la flotte

La flotte française a évolué de manière significative sur les dernières années, avec une tendance à l'augmentation de la taille des unités. Avec un effectif de la flotte quasiment constant, autour de 1320 unités, c'est donc environ 110 bateaux petit gabarit qui ont disparu, remplacés par des bateaux type RHK et automoteurs de 110m :

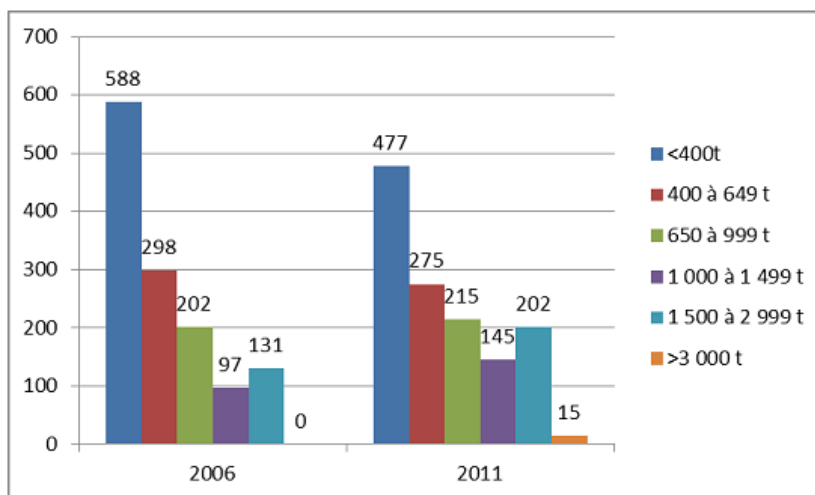


Figure 28 : Répartition de la flotte française par tonnage en 2006 et 2011 (Source : VNF)

Cette flotte est globalement plus ancienne et de taille moyenne inférieure à celle de nos voisins européens. La Seine et le Rhône n'étant pas reliés au réseau européen à grand gabarit, les possibilités limitées pour les plus grands bateaux ont en effet freiné leur croissance.

La création du CSNE est l'opportunité de développer la cale sur la Seine et dans le Nord-Pas de Calais, afin de pouvoir absorber le trafic attendu sur le canal.

La répartition des emplois et la projection des besoins en 2025 est la suivante :

Segment	Emplois 2008	Emplois 2025	Ecart
1 Organismes du transport pour le fret	390	507	117
2 Opérateurs de navigation; transports pour le fret	2108	3373	1265
3 Manutention portuaire ; entreposage et stockage	2217	3991	1774
4 Opérateurs de navigation ; transports pour les passagers	1189	1665	476
5 Chantiers navals ; construction et maintenance	617	858	241
6 Louage de bateaux de plaisance	1158	1077	-81
TOTAL	7679	11471	3792

Tableau 9: Répartition des emplois en 2008 et projections 2025 dans la filière fluviale en France (Source : EPF 2012)

Ainsi, hors plaisance et transport de passagers (segments 4 et 6), on dénombre plus de 5 300 emplois sur l'ensemble de la filière en 2008 (y compris manutention portuaire), soit environ 4 emplois par bateau en France.

5.2 Impact du projet Seine-Escaut

5.2.1 Les opportunités liées au chantier du CSNE

La construction du Canal nécessitera 15 millions de tonnes de matériaux et équipements. Un Appel à Manifestation d'Intérêts a été lancé par VNF en 2012, dans l'optique d'utiliser le Canal du Nord pour l'approvisionnement du chantier.

L'objectif est triple :

- Anticiper l'augmentation nécessaire de la cale, en commençant la construction de bateaux en amont de la mise en service du canal.
- Amorcer le report modal des flux des industriels picards vers CSNE, en les incitant à utiliser le canal du Nord pendant la phase de chantier, grâce au retour des bateaux pour le chantier (qui seraient effectués à vide sinon). Les flux visés sont particulièrement des transports de céréales et de conteneurs.
- Contribuer à diminuer les coûts d'approvisionnement du chantier en utilisant un mode massifié et en créant des synergies avec les chargeurs locaux sur les flux retour.

Cette démarche est intéressante car elle permet de créer un certain nombre de synergies en amont de la mise en service, et de limiter le manque de bateaux à l'ouverture du Canal.

Plusieurs éléments sont à prendre en considération :

- Les bateaux impliqués ne pourront pas être à grand gabarit. En revanche, ils pourraient être conçus pour être assemblables en convoi, latéralement notamment, à la mise en service. Par exemple des barges autopropulsées (ou automoteurs sans logement) de 45m x 5,7m x 2,5m (Gabarit Campinois), créant par la suite des convois de 11,4m x 110m avec une barge de 65m x 11,4m (Système Q-barge). Leur cale devra pouvoir accepter tant du vrac que des conteneurs.
- La création de ces nouveaux bateaux, en partie rentabilisés pendant la phase chantier avec un trafic granulat assuré, pourrait être une opportunité de développer de nouvelles motorisations plus économes, innovations qui pourraient bénéficier ensuite à l'ensemble de la cale neuve.
- Des quais devront être construits le long du canal du Nord, adaptés au déchargement de granulats et au chargement de conteneurs (24 à 48 EVP).

5.2.2 Une flotte actuelle insuffisante pour irriguer le Canal Seine-Nord Europe

On estime le nombre de bateaux à grand gabarit supplémentaires nécessaires à l'ouverture du CSNE à environ 250. Cette demande s'ajoutant au renouvellement de la flotte existante est significative à l'échelle de la construction navale fluviale française. C'est donc une opportunité importante pour les chantiers fluviaux, et pour le développement d'une filière industrielle en France, intégrant des innovations en termes de motorisation, ou de modularité de la flotte.

Actuellement, la construction de bateaux fluviaux en Europe est réalisée essentiellement dans les chantiers néerlandais, mais aussi en Chine ou en Europe centrale et de l'Est. La part de production française est faible, avec peu de chantiers adaptés au grand gabarit :

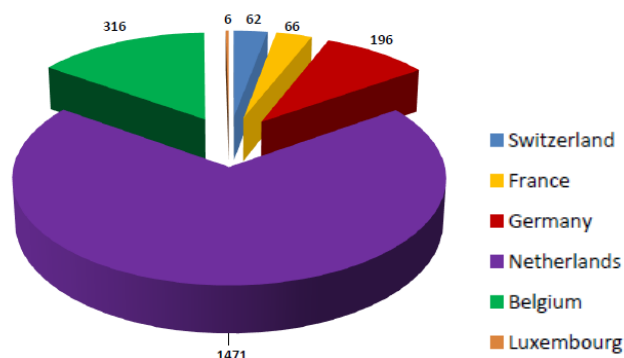


Figure 29 : Répartition des bateaux construits par pays entre 2000 et 2011 (Source : IVR)

On peut noter que de les bateaux de classe Vb ne correspondent pas forcément aux besoins exprimés de certains chargeurs, qui souhaitent conserver des bateaux de type IV à l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe. Selon eux, les bateaux de classe IV de 80 à 100m permettent la plus grande flexibilité dans les transports (temps de chargement réduit, fréquences élevées sur des navettes régulières, manœuvrabilité).

Par exemple, pour le transport de conteneurs, les navires utilisés actuellement dans le Nord-Pas de Calais en lien avec la Belgique par la CFNR ont un emport maximal de 60 EVP.

En revanche, selon certains acteurs les convois de 2x1500t pourraient se trouver privilégiés pour le transport de vrac sec (exemple : convois poussés de 2 barges de 64,5m x 11,4m + pousseur, soit 143m).

VNF retient les hypothèses suivantes de répartition de la cale sur le canal Seine-Nord Europe d'ici 2050, en tenant compte d'une limitation à 143m des écluses du NPdC :

Structure de la flotte fluviale		Part des trafics 2030-2050 (en % de bateaux)	
Type de cale	Cat	2030	2050
Freycinet	XS	17%	10%
Freycinet en flèche, canal du Nord, Campinois	S	27%	25%
RHK et grands rhénans 110 m	M	25%	25%
Grand rhénans 135 m	L	24%	30%
Convois poussés	XL	7%	10%

Tableau 10 : Évolution de la cale sur SNE de 2030 à 2050 (source VNF)

Des besoins sont ainsi identifiés :

- En développement des chantiers navals :
 - o Entreprendre pour le Fluvial a identifié un besoin de 24 à 59 M€ HT pour adapter l'offre de construction navale fluviale française au grand gabarit, avec 3 chantiers dans le nord et 2 sur le bassin Rhône-Saône à l'horizon 2020. La question de la pérennité des petits chantiers se pose.
 - o Les activités à développer sont essentiellement les activités de conception et d'équipement de coque pré-construite, qu'il est plus rentable de réaliser dans des pays à plus faible coût de main d'œuvre (Europe de l'Est, voire Chine).
 - o Dans le Nord-Pas de Calais, un seul chantier fluvial d'envergure est actuellement identifié comme pouvant être mis à grand gabarit : le chantier Despinoy à Courchelettes. Des chantiers maritimes à Dunkerque et Boulogne-sur-Mer pourraient également se lancer dans le fluvial. Actuellement, le marché est difficile dans cette région en raison de la proximité des concurrents belges et néerlandais. La structuration de la filière et l'arrivée du CSNE est une opportunité de mieux se positionner sur ce marché.
- En développement de la formation²⁶ :
 - o D'après VNF et EPF, près de 3 800 emplois nouveaux seront créés dans le secteur entre 2008 et 2025.
 - o Un Bac Pro « Transport Fluvial » pourrait être ouvert sur le lycée Jean Monnet à Lille, d'autres projets sont en cours en Ile de France.
 - o EPF toutefois ne préconise pas l'ouverture de nouvelles formations, mais plutôt une augmentation mesurée des besoins, en développant des synergies avec les formations dans le cadre de la plaisance maritime, et l'ouverture de classes si nécessaires.
 - o Le perfectionnement des salariés pourrait être assuré par un organisme d'envergure nationale.

²⁶ Etude sur les besoins en formation aux métiers de la filière transport fluvial, EPF, Juillet 2012

5.2.3 Des innovations nécessaires permettant de capter de nouveaux marchés

Le marché constitué par les nouveaux bateaux à construire serait l'occasion d'innover pour mieux répondre à la demande et favoriser l'émergence de modes de propulsion à meilleur rendement (donc moins chers) :

- Motorisation GNL – dual fuel
- Bateaux fluvio-maritimes
- Chargements mixtes Vrac/Conteneurs (une réponse possible à l'amplification de la démarche de conteneurisation des vracs), Lourds/Volumineux et Légers/Compacts

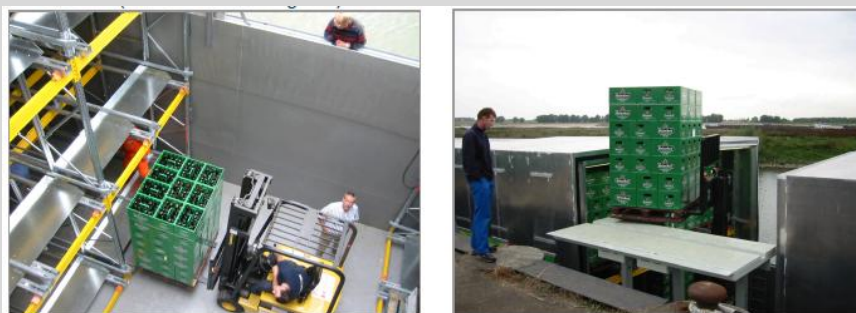
Des besoins ont été identifiés pour mieux s'adapter au transport de palettes et de palettes conteneurisées, et à la production en flux tendus, qui sont des demandes fortes des chargeurs de la filière automobile, de la grande distribution, et de l'industrie en général.

Ces éléments suivants sont des leviers identifiés en lien avec les filières automobile et grande distribution, et sont développés dans les chapitres correspondant :

- La compatibilité du mode fluvial avec le transport de marchandises palettisées doit être maximale avec, en particulier, la prise en charge des conteneurs 45'PW
- Mettre en œuvre des navettes de faible emport, rapides, fréquentes et optimisées pour le chargement de palettes, qui seraient utilisées comme lien fluvial entre des fournisseurs bord à voie d'eau (avec possibilité de charger plusieurs fournisseurs successivement, en tournée) et l'usine d'assemblage.
- Développer des concepts de plateformes de Cross-Docking embranchées fluvial ET permettant un usage facilité du mode fluvial.

Exemple : Système Distrivaart de transport de fret palettisé et de conteneurs

Le système « Distrivaart » est en exploitation commerciale depuis 2004 aux Pays-Bas, notamment utilisé pour le transport de palettes de bière, en utilisant un espace de stockage tampon bord à voie d'eau sur lequel deux transpalettes (l'un à quai, l'autre en fond de cale) positionnent ou réceptionnent les palettes. L'automatisation du chargement de la barge était prévue dans une phase ultérieure du projet.

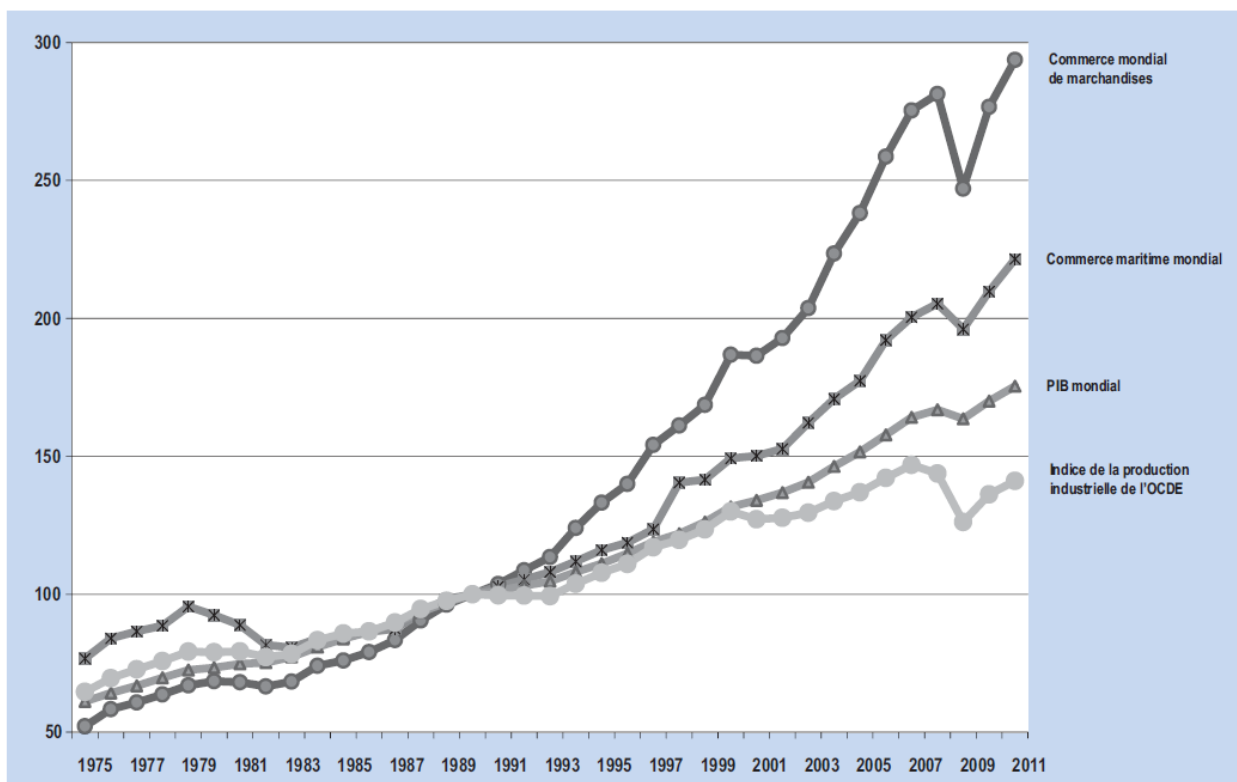


6 IMPACT SUR LA PERFORMANCE PORTUAIRE FRANÇAISE

6.1 Un marché du commerce mondial et du transport maritime en pleine évolution

L'impact du projet Seine Escaut doit d'abord être analysé à l'aune de l'évolution du contexte du transport maritime international. Or ce contexte a changé depuis les premiers travaux d'évaluation socio-économique du projet. La crise financière, l'augmentation du prix du pétrole et les stratégies macro-économiques des pays de la zone Euro ont modifié assez significativement les prévisions de demande et les stratégies des compagnies maritimes de conteneurs notamment.

6.1.1 Les 20 dernières années ont été marquées par une explosion des échanges



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir des *Principaux indicateurs économiques de l'OCDE*, mai 2011, du *Rapport sur le commerce et le développement 2011* de la CNUCED, de *l'Étude sur les transports maritimes* de la CNUCED (diverses versions), de *Statistiques du commerce international 2010* de l'OMC, tableau A1a, et du communiqué de presse de l'OMC publié en mars 2011 et intitulé «Le commerce mondial en 2010 et les perspectives pour 2011». Les données de l'OMC sur le commerce de marchandises (en volumes) sont établies à partir des valeurs douanières corrigées des valeurs unitaires standard et d'un indice des prix ajusté pour les produits électroniques. L'indice du commerce maritime de 2011 a été calculé sur la base du taux de croissance prévu par Clarkson Research Services.

Figure 30 : Indice du Pib mondial, indice de la production industrielle de l'OCDE, indice du commerce mondial de marchandise et du commerce maritime mondial

Comme le montre la figure ci-dessus, le transport maritime mondial a explosé à partir du début des années 1990, tiré par le développement de ce qu'on a appelé la globalisation des échanges et l'ouverture des marchés qui ont généré la délocalisation progressive de la production industrielle des pays de l'OCDE vers les pays en voie de développement.

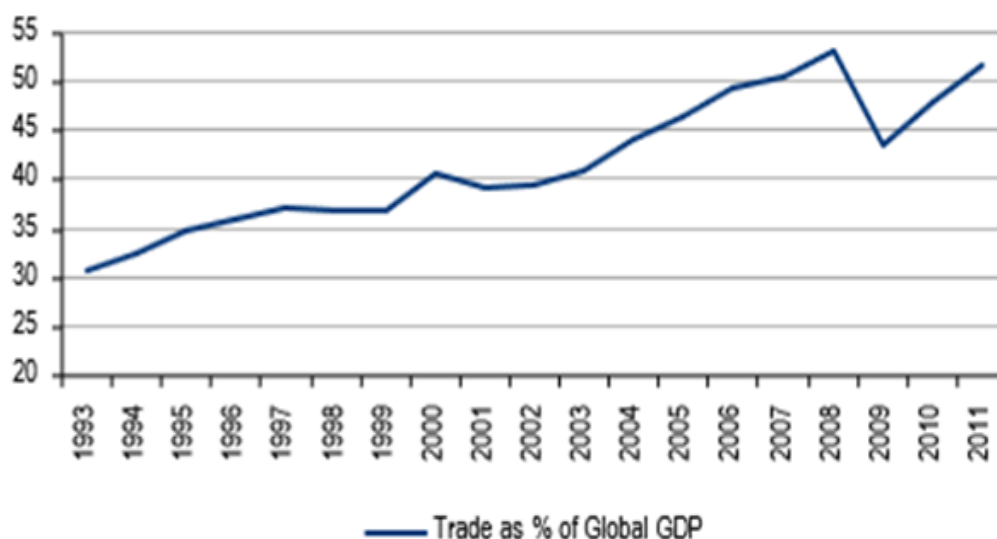
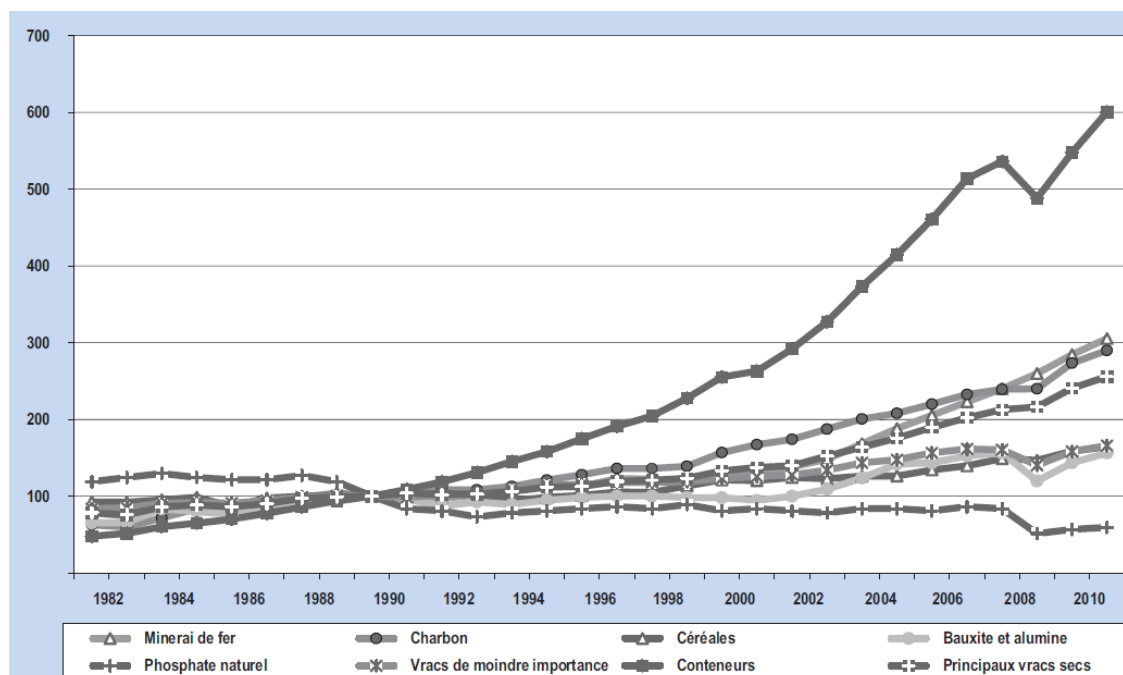


Figure 31 : Evolution de la part des échanges dans le PIB mondial (source : WTO)

Un des résultats de l'explosion des échanges c'est évidemment l'augmentation de la part des échanges dans le PIB mondial qui atteint désormais un peu plus de 50%. Depuis le début des années 90, elle a pris 20 points. Il est encore difficile de dire jusqu'où cette part peut évoluer à l'avenir mais il est clair qu'elle ne peut pas atteindre les 100%.

6.1.2 La croissance des échanges maritimes a été tirée par les trafics conteneurisés



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de diverses éditions de l'Étude sur les transports maritimes, et de Shipping Review and Outlook de Clarkson Research Services, printemps 2011.

Figure 32 : Croissance en indice pour les principaux vracs secs et les conteneurs

Le trafic conteneurisé a augmenté de 600% depuis 1990 alors que les vracs secs n'ont progressé que de 50% à 200% pour les plus dynamiques (minerai de fer, charbon), quand les phosphates naturels ont légèrement régressé.

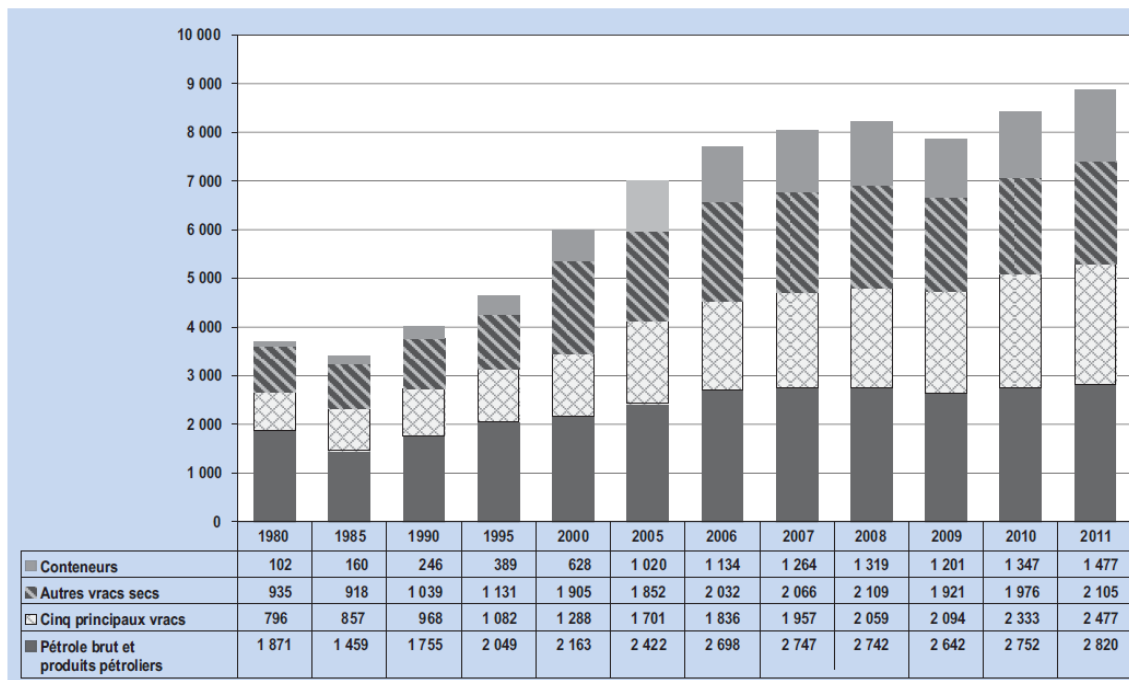
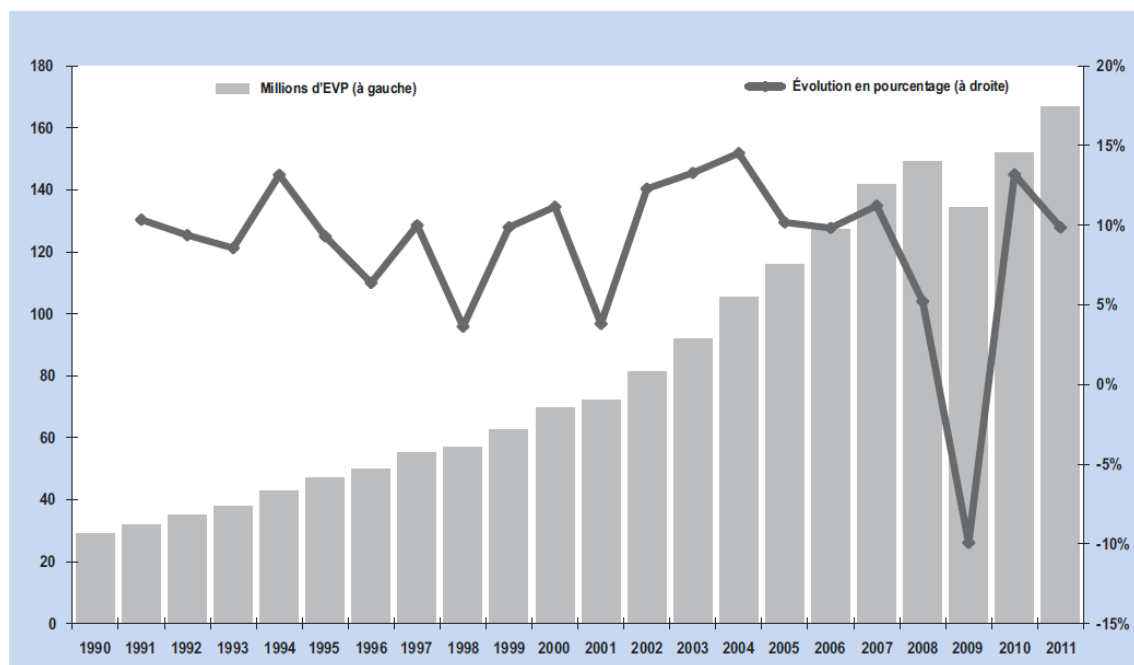


Figure 33 : Croissance en volume pour les principaux vracs secs, le pétrole brut et produits pétroliers et les conteneurs (en millions de tonnes chargées) Source : Shipping Review and Outlook, Clarkson Research / RMT 2011, CNUCED-OCDE

La part des conteneurs dans le transport maritime total a fortement augmenté, de 6% du tonnage chargé en 1990 à 17% en 2011, ou encore 25% du total hors pétrole. Sa part en valeur des marchandises sèches transportées excède les 50%.



Source: Drewry Shipping Consultants, *Container Market Review and Forecast 2008/09*, et Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, mai 2011.

Note: Les données pour 2011 ont été obtenues en appliquant les prévisions des taux de croissance figurant dans le numéro de mai 2011 de *Container Intelligence Monthly*, de Clarkson Research Services.

Figure 34 : Croissance annuelle des trafics de conteneurs (en EVP et pourcentage)

6.1.3 Les trafics conteneurisés ont été encore plus dynamiques pour les ports

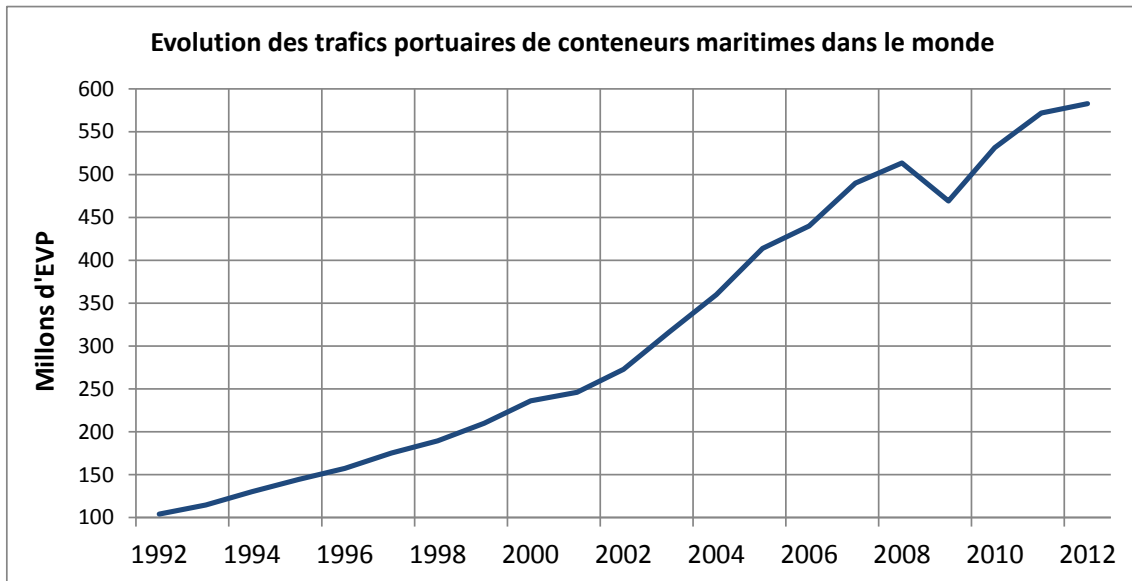


Figure 35 : Evolution des trafics de conteneurs (vides et pleins) manutentionnés dans le monde (en M d'EVP) Source : Autorités portuaires, Port of Rotterdam, estimations Setec.

Le trafic de marchandises conteneurisées échangées dans le monde atteignait 165 M d'EVP en 2011, ce qui devrait correspondre à un trafic portuaire de 330 M d'EVP. Or il existe des déséquilibres dans les échanges et un nombre croissant de ports ne sont plus touchés en direct. Cela explique l'inflation des trafics manutentionnés. Ainsi, quand le taux de croissance moyen du trafic maritime de conteneurs se situait aux alentours de 8% entre 1990 et 2010, il était plutôt autour de 10% pour les ports, soit 2 points au-dessus du trafic maritime.

6.1.4 Des perspectives de croissance à moyen terme beaucoup moins dynamiques

S'il est clair que la croissance des trafics que nous avons connue les 20 dernières années ne se reproduira pas durant les 20 prochaines années, il est plus difficile de prédire où se situera exactement la progression d'ici à 2030.

La zone Euro est entrée dans une période de faible croissance malgré le dynamisme de certains pays tel que l'Allemagne. Les macro-économistes sont très réservés sur les potentiels de croissance à moyen terme de l'Europe en général et de la zone Euro en particulier.

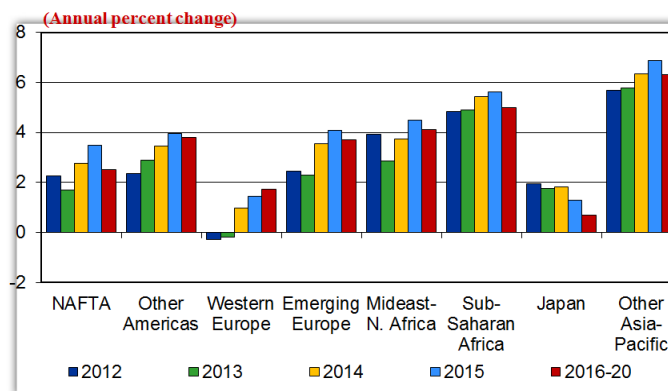


Figure 36 : Prévisions de croissance des Pib des principales régions dans le monde (2012-2020) Source : Hackett Associates, septembre 2013

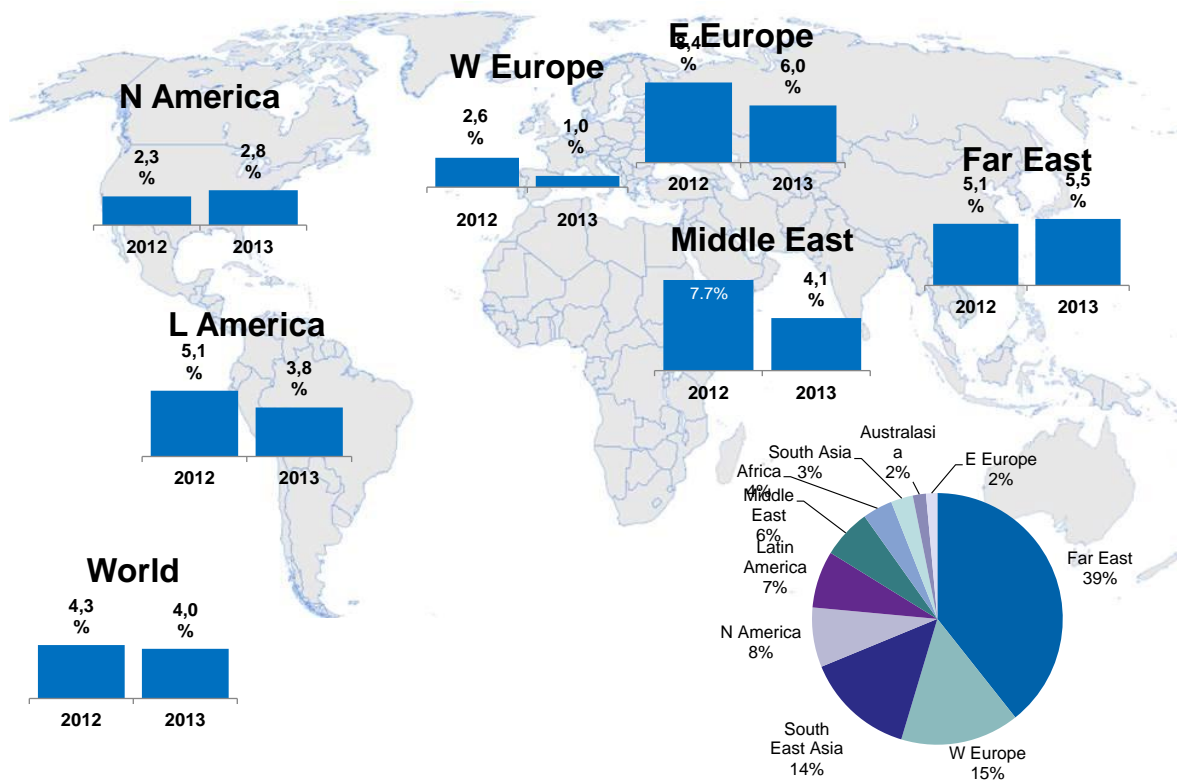


Figure 37 : Croissance des trafics conteneurisés 2012-2013 (estimations) Source : Drewery Maritime Research

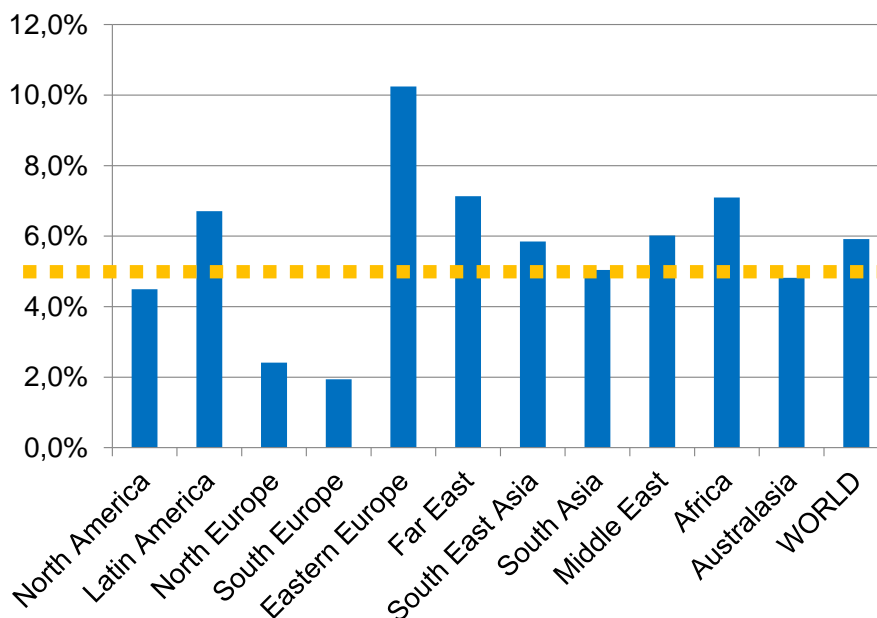


Figure 38 : Prévisions 2012-2017 de croissance annuelle moyenne des trafics conteneurisés (Source : Drewery Maritime Research)

Aujourd'hui, les prévisions de croissance à moyen terme des trafics conteneurisés se situent autour de 6% au niveau mondial mais à des niveaux proches des 2% pour l'Europe, voire moins. Seule l'Europe de l'Est devrait connaître des taux de croissance dynamique, l'Europe du sud réalisant les performances les plus faibles avec moins de 2% moyen par an et l'Europe du nord un rythme légèrement supérieur à 2%.

6.1.5 Une taille des navires en constante progression

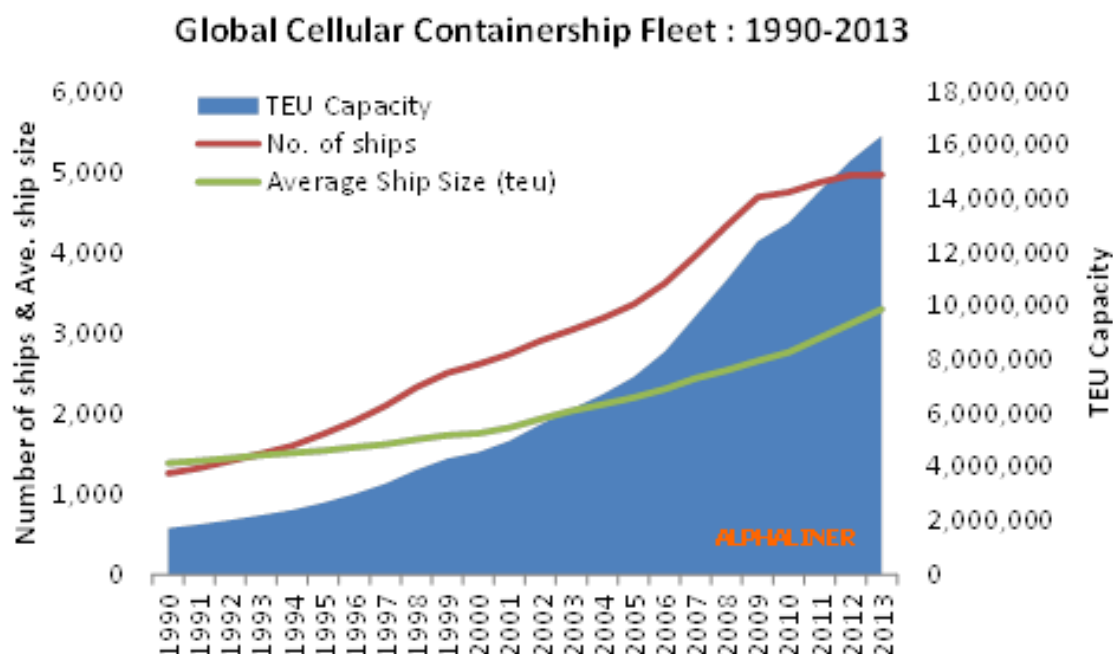


Figure 39 : Evolution de la flotte mondiale des porte-conteneurs et de la taille moyenne des navires (Source : AlfaLiner, septembre 2013)

La taille moyenne des navires porte-conteneurs a fortement progressé dans les 10 dernières années, passant de 6 000 EVP à 10 000 EVP en 2013. Les prévisions, basées sur le carnet de commande et les intentions des compagnies maritimes, sont toujours assez dynamiques ce qui, compte tenu des prévisions de demande, peut laisser penser que la surcapacité actuelle ne se résorbera pas dans un avenir proche. D'où les mouvements de rapprochement des grands armements à l'instar de la nouvelle coopération de Maersk, MSC et CMA-CGM.

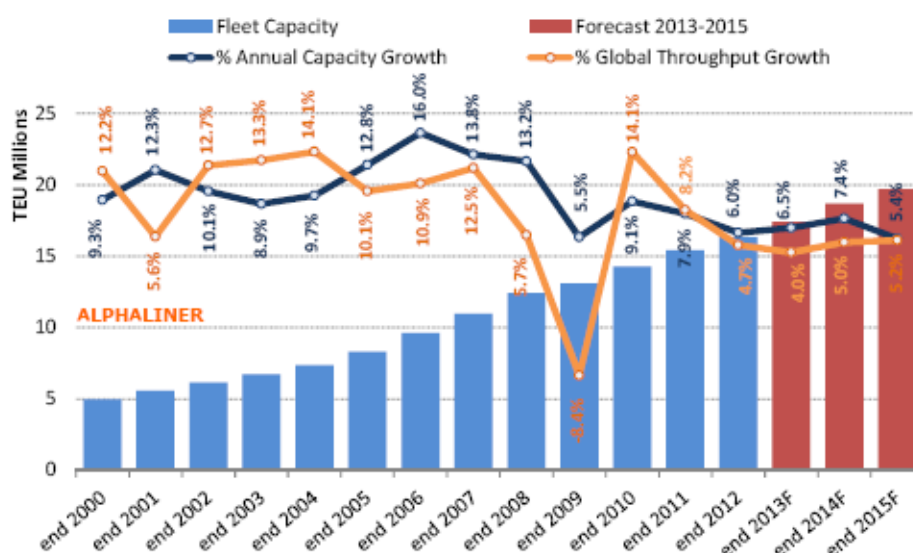


Figure 40 : Historique et prévisions d'évolution de la capacité de la flotte mondiale des porte-conteneurs (Source : AlfaLiner, septembre 2013)

L'augmentation de la taille des navires a une limite qui est celle combinée du détroit de Malacca, du tirant d'eau du canal de Suez et de la manœuvrabilité d'un navire géant dans un port. La taille limite technique d'un navire porte-conteneur est estimée autour de 35 000 EVP mesurant plus de 500 m de long et ayant

21 m de tirant d'eau. En pratique, le plafond envisagé aujourd'hui se situe plutôt autour de 20 à 25 000 EVP, avec un tirant d'eau de 17 m et une longueur de 450 m.

La poursuite de la croissance de la taille des bateaux, associée au slow steaming, va de pair avec une diminution du nombre des escales, quelles que soient les adaptations faites par les ports pour capter les trafics. Ce sont les ports avec les capacités nautiques les plus importantes et surtout l'efficacité de traitement et la capacité de massification terrestre possible, les plus proches des grands marchés qui tireront leur épingle du jeu.

6.1.6 Des capacités de manutention portuaire qui augmentent significativement

Tous les grands ports du range nord ont tablé sur une poursuite de la croissance des trafics conteneurisés et de l'augmentation de la taille des navires. Il suffit de voir pour cela les niveaux d'investissements engagés par les ports de Rotterdam (Maasvlakte 2), d'Anvers et de Hambourg. Le résultat probable, c'est que la capacité de traitement des trafics va augmenter plus vite que la demande. On n'est donc pas dans un processus d'augmentation de la congestion nautique à terme mais plutôt dans une perspective de diminution des taux d'utilisation des terminaux à conteneurs en Europe du nord. Du côté de la congestion terrestre, on observe également d'importants investissements qui devraient permettre aux ports du nord de gérer la croissance en massifiant l'entrée/sortie des terminaux.

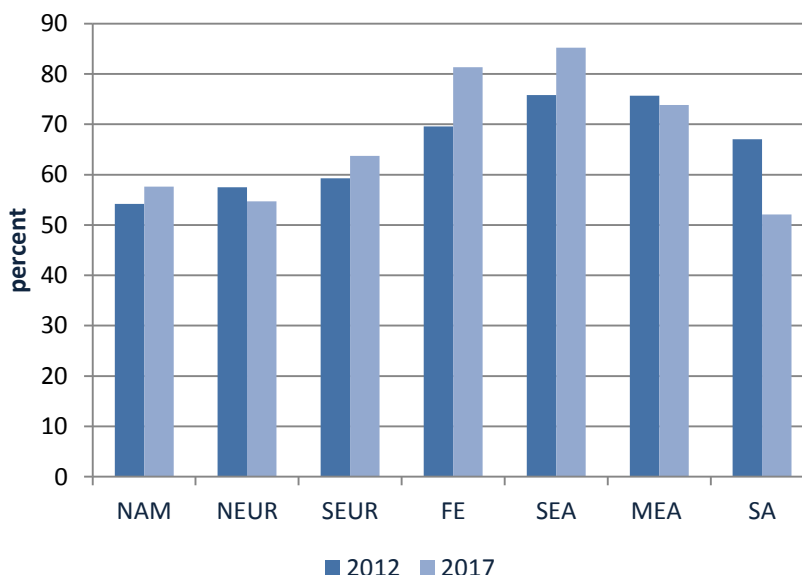


Figure 41 : Niveau d'utilisation des terminaux à conteneurs dans les grandes régions portuaires mondiales (Source : Drewery Maritime Research)

Le taux d'utilisation qui est de l'ordre de 58% en Europe du nord devrait baisser à environ 55% en 2017, selon Drewery Maritime Research, ce qui pose la problématique de la rentabilité des investissements engagés et va probablement générer une concurrence accrue entre les ports.

Une des conséquences pour les ports français, notamment Le Havre et Dunkerque, c'est qu'ils ne pourront pas tabler sur la congestion de leurs concurrents pour récupérer du trafic mais seulement sur leur attractivité (nautique et terrestre) et l'efficacité au meilleur coût de leurs terminaux.

6.1.7 Des compagnies maritimes qui vont devoir coopérer pour réduire le niveau concurrentiel

Dans ce contexte de moindre demande, surtout sur l'Europe, d'investissement toujours soutenu, et d'augmentation des coûts de carburants probables (nouvelle réglementation de l'OMI sur les émissions - RESOLUTION MEPC.176(58) adopté le 10 Octobre 2008 (Révisé MARPOL Annex VI)), les compagnies maritimes ont déjà engagé des rapprochements de façon à mettre en commun les moyens nautiques (navires) mais également les moyens de traitement des conteneurs (terminaux). Ainsi, les trois armements de Port 2000, Maersk, MSC et CMA-CGM réfléchissent déjà à mutualiser leurs moyens avec un manutentionnaire unique sur Port 2000.

Parallèlement, les armements travaillent pour réduire tous les autres coûts, notamment ceux générés par le traitement des conteneurs vides. La tendance aujourd'hui est au retour du vide sur le port maritime et à la réduction des dépôts de conteneurs. Les ports qui ont un décalage important dans les flux imports et exports risquent d'être désavantagés par cette nouvelle tendance et les transports massifiés pourront de moins en moins profiter de conteneurs à disposition leur permettant de facturer du one way.

6.2 Un impact de l'évolution du marché du transport maritime et portuaire significatif pour les ports français

Dans ce marché en pleine évolution, suite à la crise financière, à l'atonie probable de l'économie de la zone Euro et à une certaine maturation des échanges, les ports français vont devoir s'adapter. Pour les ports de l'axe Seine, la réforme portuaire de 1992 toujours en cours est une première étape. La mise en place d'Haropa est une deuxième étape qui devrait permettre une amélioration de l'attractivité des ports en mutualisant les fonctions marketing des trois ports, les espaces disponibles pour les développements logistiques, en développant les systèmes d'information intégrés, en harmonisant les tarifs et en définissant les rôles de chacun pour jouer ensemble contre la concurrence des ports du range nord qui va se renforcer.

Mais, il est probable que cela ne sera pas suffisant. Il faut également travailler sur la réduction des coûts, à l'amélioration des performances de traitement et aux capacités de massification efficaces.

6.2.1 Le Grand Port Maritime du Havre

L'avenir du Grand Port Maritime du Havre (GPMH) passe par le développement des trafics conteneurisés, et donc de Port 2000, et des espaces logistiques qui y seront associés.

Aujourd'hui, le GPMH se sent plus fort face à la concurrence parce qu'il maîtrise un peu mieux son climat social et espère voir se développer l'efficacité dans le traitement de la marchandise grâce au déplacement des dockers et portiqueurs dans des entreprises de manutention spécialisées.

Du côté des accès, le GPMH a investi dans un chantier multimodal qui ouvrira en 2014 de façon à pouvoir massifier un peu plus ses trafics ferrés et augmenter la fréquence et les destinations touchées. Malheureusement, les réseaux ferrés permettant de connecter le port à une zone de chalandise élargie restent déficients. Il faudra attendre encore plusieurs années avant que la connexion ferroviaire du port soit vraiment efficace.

En ce qui concerne les accès fluviaux, ils pâtissent du manque d'un lien direct aux terminaux de Port 2000. Des alternatives/solution (route nord, route sud, SAITH) se sont développées mais aucune aujourd'hui n'est vraiment satisfaisante et toutes renchérissent les coûts et/ou les délais, en dégradant également la fiabilité. La proposition de remplacer la SAITH, limitée en termes de capacité, par le chantier multimodal pour les conteneurs fluviaux n'est pas non plus une solution jugée satisfaisante par les acteurs, car au moins aussi chère que la SAITH et peut-être un peu plus longue en termes de délai.

Le GIE Haropa a tout récemment développé une réflexion prospective sur son avenir à 2030 et a défini ainsi les menaces et opportunités auxquelles il fait face sur le marché conteneurs

Menaces	Opportunités
<ul style="list-style-type: none"> • Une offre lourdement sur-capacitaire en Europe du Nord qui durcit la compétition par les prix • Une remise en cause de l'équilibre des trafics entre le Nord et le Sud de l'Europe • Une émergence de solutions de transport détournant des courants de trafic de manière massive (route maritime Nord Arctique, ligne ferroviaire Chine-Europe) • Une concurrence Rhin-Danube au-delà de la France (grand-Est européen) limitant une 	<ul style="list-style-type: none"> • La croissance du trafic mondial de conteneurs restera portée par l'Asie • Un regain de la croissance économique de l'Europe et de la France • Une zone de chalandise qui s'étend au-delà de la France (Sud Allemagne, Suisse, Nord Italie) • Une accessibilité ferroviaire renforcée (via Serqueux-Gisors et le contournement facilité de l'île de France)



<p>partie de l'extension de marché accessible</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une croissance moins forte que prévue • Une insuffisance de l'intégration du système portuaire Haropa dans les chaînes logistiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Un fort potentiel du feeding (Europe « Nord Ouest » et Péninsule Ibérique) • Une capacité à accueillir des navires de taille plus importante permettant de répondre à l'évolution tendancielle de la taille des porte-conteneurs • Une dynamique collective, effet Grand Paris – Axe Seine • De nombreux terminaux intérieurs connectés à Haropa
---	---

Tableau 11 : Menaces et Opportunités à 2030 pour les ports d'HAROPA sur le marché des conteneurs (Source : Haropa 2030)

A noter, comme on peut le voir dans le tableau ci-dessus, qu'Haropa n'identifie pas le projet Seine-Escaut comme une menace sur le marché des conteneurs.

6.2.2 Le Grand Port Maritime de Rouen

Le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) est le premier port céréalier européen. Son objectif est de le rester tout en développant d'autres trafics. Or, comme pour le marché des conteneurs, les navires transportant des céréales ont tendance à augmenter de taille. C'est pourquoi, le GPMR a investi pour accroître le tirant d'eau de la Seine de façon à rester attractif à la fois pour les vraquiers et pour certains porte-conteneurs qui escalent en direct dans le port.

Le GIE Haropa a tout récemment développé une réflexion prospective sur son avenir à 2030 et a défini ainsi les menaces et opportunités auxquelles le GPMR fait face sur le marché des produits agroalimentaires.

Menaces	Opportunités
<ul style="list-style-type: none"> • Une évolution des cahiers des charges des acheteurs au détriment des céréales françaises • Un progrès réalisé par d'autres ports proches de notre hinterland • Une réglementation de plus en plus contraignante pour les silos (poussières au chargement) • De nouveaux concurrents du blé français, notamment de la Mer Noire sur nos marchés traditionnels • Des difficultés d'acheminement au port (interdiction des camions sur les quais bas, problématique ferroviaire) • Une nouvelle PAC : « verdissement » des productions européennes (ie conditionnement des aides versées aux agriculteurs à des actions environnementales), et possible diminution des volumes destinés à l'export 	<ul style="list-style-type: none"> • Une progression des échanges mondiaux de céréales • Un potentiel généré par les futures industries de la chimie verte • Une position de cluster • Une prise de conscience générale de la nécessité de pérenniser les exportations françaises de céréales, à travers notamment une amélioration de la qualité • Un programme d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen en cours de réalisation

Tableau 12 : Menaces et Opportunités à 2030 pour les ports d'HAROPA sur le marché des céréales (Source : Haropa 2030)

A noter, à nouveau, comme on peut le voir dans le tableau ci-dessus, qu'Haropa n'identifie pas le projet Seine-Escaut comme une menace sur le marché des céréales.

6.2.3 *Le Grand Port Maritime de Dunkerque*

Le port de Dunkerque dispose d'une position stratégique à proximité de la Manche, et d'installations lui permettant d'accueillir les plus grands navires (portes conteneurs de 16,5m de tirant d'eau et pétroliers de 300 000 t de port en lourd). L'activité du port est partagée entre les vracs liquides (6,8 Mt en 2013), solides (24,4 Mt), le trafic Ro-Ro (13 Mt). L'activité conteneur est plus modeste, totalisant 260 000 EVP en 2013.

L'activité industrielle du port est importante : pétrochimie, aciers, céréales, sidérurgie notamment. Le terminal méthanier en cours de construction, dont la capacité de stockage en GNL représentera 20% de la consommation française et belge, devrait renforcer l'activité vrac liquide du port. Par ailleurs le Port détient 189ha disponibles pour accueillir de nouveaux entrepôts logistiques.

Sa desserte terrestre utilise déjà les modes massifiés avec une part modale de 29% pour le fer, et 14% pour la voie d'eau, qui permet la navigation de barges de 3000t sur le réseau du Nord-Pas de Calais. A ce titre, le Canal Seine-Nord permettra d'étendre l'arrière-pays fluvial du port vers la Picardie et la région parisienne (cf. Rapport d'activité 2013 du Port de Dunkerque).

6.2.4 *Un potentiel de développement par les ports intérieurs*

Le potentiel de massification pour les trafics terrestres est un déterminant important de la compétitivité des ports. La connexion aux modes ferrés et à la voie fluviale est ainsi importante : pour les ports du Benelux, la part modale de ces deux modes peut atteindre 40 à 50%.

Disposer de ports intérieurs est un moyen de développer l'arrière-pays fluvial de ces ports maritimes, et en fine la part modale du mode fluvial. Il existe selon VNF un potentiel de création de ports intérieurs en France, les ports intérieurs traitant actuellement 1,1M d'EVP annuellement. Les gestionnaires de tels ports intérieurs le long du Canal Albert soulignent que la proximité de chargeurs, dans un rayon de 60 à 100km) est déterminante pour assurer le succès de ces installations.

La connexion trimodale des plateformes est un élément important de leur compétitivité. L'interface voie d'eau/rail est par exemple un atout pour implanter de la valeur ajoutée sur les plateformes, avec utilisation d'un mode en amont et d'un autre en aval en fonction de la production et des marchés visés, ou pour contourner certaines contraintes géographiques en maximisant l'utilisation de modes massifiés. Le taux de conteneurs inland vers l'est et le centre de l'Europe pourrait ainsi augmenter grâce à des combinaisons Fer/Fleuve.

La connexion des plateformes du canal aux réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires est détaillée au chapitre 7.1 ci-après.

6.3 **Les impacts du projet Seine-Escaut sur la compétitivité des ports français**

6.3.1 *Les prévisions de trafic conteneurs*

L'étude de trafic réalisée par Stratec donne une répartition des flux de conteneurs par port, par mode et par région en 2030 et 2060, en situation de référence et avec mise en service du canal.

Les résultats sont synthétisés, par port et par mode pour les trafics en lien avec la France, dans le tableau page suivante.

Ainsi la mise en service du Canal apparaît comme un moteur du trafic de conteneurs pour le port du Havre notamment, avec un gain de 150 000 EVP pour le port du Havre en 2030 et 1 200 000 EVP en 2060 par rapport à la situation sans canal. Ce gain est réalisé par des reports modélisés depuis d'autres ports en 2030, le trafic global étant constant à cet horizon.

Le fort gain observé en 2060 sur le port du Havre s'explique par une induction de trafic conteneur. Cette induction est due à la hausse du taux de conteneurisation impulsée par la mise en réseaux des bassins. Elle bénéficie à l'ensemble des ports en 2060.

La part modale fluviale est en hausse pour tous les ports français, comprise entre +0,5 et +3,8% en 2030 et +2,1 à +5,8% en 2060.

Le modèle traduit donc une augmentation de la compétitivité du port du Havre grâce à la mise en service du canal. La part des ports belges dans l'ensemble des trafics à destination de la France diminue de 2,4 points par rapport à la référence en 2030.

Le modèle montre une situation stable sur les ports de Dunkerque et Rouen.

Port	Mode	Référence						Projet					
		2030			2060			2030			2060		
		Total	Part du mode pour le port	Part du port dans l'ensemble	Total	Part du mode pour le port	Part du port dans l'ensemble	Total	Part du mode pour le port	Part du port dans l'ensemble	Total	Part du mode pour le port	Part du port dans l'ensemble
Anvers + Zeeland + Gand	Route	466 129	60.7%		888 808	60.2%		403 179	55.5%		1 020 372	48.8%	
	Fer	9 926	1.3%		19 820	1.3%		8 510	1.2%		22 000	1.1%	
	Voie navigable	291 547	38.0%		568 220	38.5%		314 115	43.3%		1 048 247	50.1%	
	Total	767 602	100.0%	17.4%	1 476 849	100.0%	16.0%	725 804	100.0%	16.5%	2 090 618	100.0%	18.9%
	Part du port	17.4%		16.0%			16.5%			18.9%			
Zeebrugge	Route	41 769	28.9%		87 850	28.8%		32 582	25.3%		54 623	24.1%	
	Fer	90 896	58.5%		173 940	56.9%		68 087	52.8%		117 860	51.9%	
	Voie navigable	22 646	14.6%		43 752	14.3%		28 238	21.9%		54 635	24.1%	
	Total	155 311	100.0%	3.5%	305 543	100.0%	3.3%	128 906	100.0%	2.9%	227 118	100.0%	2.1%
	Part du port	3.5%		3.3%			2.9%			2.1%			
Rotterdam	Route	252 069	60.3%		486 288	60.4%		113 404	28.0%		398 406	44.9%	
	Fer	15 912	3.8%		32 289	4.0%		169 115	41.8%		25 076	2.8%	
	Voie navigable	150 374	35.9%		286 227	35.6%		122 170	30.2%		463 956	52.3%	
	Total	418 355	100.0%	9.5%	804 804	100.0%	8.7%	404 689	100.0%	9.2%	887 438	100.0%	8.0%
	Part du port	9.5%		8.7%			9.2%			8.0%			
Le Havre	Route	1 611 936	69.1%		3 146 859	65.9%		1 647 720	66.0%		3 655 904	61.0%	
	Fer	38 631	1.7%		71 466	1.5%		61 832	2.5%		88 258	1.5%	
	Voie navigable	681 060	29.2%		1 554 989	32.6%		787 851	31.5%		2 248 552	37.5%	
	Total	2 331 627	100.0%	52.9%	4 773 314	100.0%	51.7%	2 497 403	100.0%	56.6%	5 992 715	100.0%	54.1%
	Part du port	52.9%		51.7%			56.6%			54.1%			
Rouen	Route	104 187	75.5%		254 804	71.7%		88 063	71.8%		225 355	66.1%	
	Fer	2 353	1.7%		5 518	1.6%		1 954	1.6%		4 488	1.3%	
	Voie navigable	31 384	22.8%		95 294	26.8%		32 593	26.6%		111 047	32.6%	
	Total	137 924	100.0%	3.1%	355 616	100.0%	3.8%	122 609	100.0%	2.8%	340 890	100.0%	3.1%
	Part du port	3.1%		3.8%			2.8%			3.1%			
Dunkerque	Route	352 595	58.9%		835 332	54.8%		310 260	58.5%		811 279	52.8%	
	Fer	3 529	0.6%		7 983	0.5%		2 502	0.5%		6 836	0.4%	
	Voie navigable	242 794	40.5%		681 487	44.7%		217 565	41.0%		718 418	46.8%	
	Total	598 919	100.0%	13.6%	1 524 802	100.0%	16.5%	530 327	100.0%	12.0%	1 536 533	100.0%	13.9%
	Part du port	13.6%		16.5%			12.0%			13.9%			
Total	Route	2 828 686	64.1%		5 699 942	61.7%		2 595 207	58.9%		6 165 939	55.7%	
	Fer	161 246	3.7%		311 016	3.4%		312 001	7.1%		264 518	2.4%	
	Voie navigable	1 419 806	32.2%		3 229 969	35.0%		1 502 530	34.1%		4 644 854	41.9%	
TOTAL	4 409 738	100.0%	100.0%	9 240 927	100.0%	100.0%	4 409 738	100.0%	100.0%	11 075 312	100.0%	100.0%	
	Part du port	100.0%		100.0%			100.0%			100.0%			

Tableau 13: Prévisions de trafic de conteneurs à destination de la France sur les ports du range Nord, sans ou avec mise en service du CSNE aux horizons 2030 et 2060 (VNF/Stratec)

Ces prévisions chiffrées sont à prendre avec prudence car les politiques de choix d'escales de compagnies maritimes sont difficilement modélisables. Elles mettent cependant en relief les bénéfices importants du projet pour le port du Havre, dont la part modale fluviale en hausse lui permettra d'augmenter sa compétitivité globale sur l'axe Seine, en plus d'élargir son hinterland vers le Nord, vers les nouvelles plateformes multimodales et au-delà : connexion au réseau autoroutier et ferroviaire de ces plateformes, et réseau européen à grand gabarit.

6.3.2 Impacts sur le marché des conteneurs

Les éléments suivants sont à prendre en compte

- Les ports français sont par nature un peu excentrés du centre de gravité économique européen, tiré par l'Allemagne et le fort développement de l'Europe de l'Est
- Le Grand Port Maritime du Havre peut jouer la carte du premier/dernier port touché et de l'excellence de ses accès nautiques pour rester dans la liste de plus en plus restreinte des ports

touchés par les grands porte-conteneurs mais pour cela il doit absolument améliorer son coût de passage portuaire, son efficacité de traitement (on peut s'attendre à des rotations qui génèrent plus de 6 000 EVP par escale) et ses accès terrestres massifiés (en coût et en délai).

- L'augmentation de la part fluviale du port du Havre est un enjeu important de sa compétitivité à l'avenir, en particulier avec la création de l'accès fluvial direct à Port 2000 à terme.
- Le taux de croissance des trafics inland (tous modes) seront faibles, à la mesure de la croissance économique de la France. La seule façon de les augmenter consistera à :
 - Elargir la zone de chalandise naturelle des ports en développant les connexions par les modes massifiés avec les régions qui sont atteignables en termes de délai (sud Allemagne, Suisse et Nord Italie).
 - Attirer les grands entrepôts européens sur le sol français, soit au sud du Nord-Pas de Calais (Dourges, Cambrai-Marquion) soit au GPMH, soit le long de la Seine jusqu'à l'entrée de Paris (Port Seine Métropole), soit le long de l'axe du canal Seine Nord. Ceci permettra de récupérer des trafics qui sont détournés de nos ports aujourd'hui parce que les entrepôts qui les traitent sont localisés au Benelux.
- Compte tenu de l'accroissement de la concurrence entre les ports, le levier du développement de zones logistiques pour attirer des entrepôts européens sera le plus puissant pour développer le trafic inland.
- Le taux de croissance des trafics de transbordement pourra être assez soutenu si le nombre d'escales directes diminue et que le GPMH sait faire valoir ses atouts dans ce domaine.

La partie Seine du projet Seine-Escaut permet d'améliorer la connexion directe avec Port 2000 au Havre, et donc participe de ce point de vue à l'amélioration des accès massifiés du GPMH. Ce n'est pas la seule option puisqu'une réduction des contraintes incluses dans le décret encadrant la route sud pourrait également apporter une amélioration au problème de l'accès direct. En amont de la Seine, la mise à grand gabarit de la section entre Bray et Nogent sur Seine permettra également de développer le trafic conteneurisé en permettant à certains chargeurs à Nogent et en amont d'utiliser la voie d'eau pour l'acheminement de leurs marchandises de/vers le port maritime, certains de ces chargeurs utilisant aujourd'hui la route de/vers Anvers. **L'impact sur la partie Seine du projet Seine-Escaut sera essentiellement du report modal sur le mode fluvial avec un petit trafic pris sur le port d'Anvers à Nogent qu'on peut évaluer aujourd'hui de 10 à 20 000 EVP pour le trafic récupéré.**

La partie canal Seine-Nord du projet Seine-Escaut, quant à elle, ouvre une connexion à plus grand gabarit que celle du canal du Nord avec le système à grand gabarit du Benelux et des ports du range nord. Cette nouvelle ouverture, limitée à deux couches de conteneurs aux deux extrémités de l'axe ne sera pas aussi compétitive que la Seine (4 couches) et un peu plus longue en termes de délai pour desservir la région Ile de France. Selon VNF, l'impact de cette limitation à deux couches sur la compétitivité du fluvial pour l'utilisateur final est cependant à relativiser, dans la mesure où l'augmentation de coût générée est limitée, le coût de transbordement et le temps passé aux escales étant proportionnel au nombre de conteneurs et non de couches, et le coût énergétique étant proportionnel au poids transporté. Par ailleurs, le taux de remplissage des porte-conteneurs diminue à mesure que l'on s'éloigne des points de massification, avec les escales dans les ports intérieurs. Enfin, la fréquence des navettes sera un critère plus déterminant que l'emport total de celles-ci lors de la montée en charge du canal pour attirer les chargeurs. La mise à trois couches de l'Oise peut ainsi être envisagée dans un deuxième temps, postérieur à la mise en service du Canal, pour accompagner le développement des trafics.

Notre sentiment est que l'ouverture de cet axe fluvial Nord-Sud ne sera pas suffisante pour mettre véritablement en danger la prééminence de l'axe Seine si le GPMH améliore son attractivité-coût et qu'Haropa est un succès. Dans l'autre sens, en ce qui concerne l'élargissement de la zone de chalandise du GPMH, il nous semble que cela améliorera la zone de chalandise du transport fluvial sans avoir un impact très significatif sur la zone de chalandise du GPMH. Enfin, s'agissant de l'effet attendu du renforcement de la concurrence sur le marché des conteneurs fluviaux avec l'arrivée de nouveaux entrants belgo-néerlandais, nous rejoignons les analyses de VNF sur ce sujet, d'autant plus que la croissance de la demande ne sera pas totalement au rendez-vous dans les ports du range nord. **Globalement, l'impact sera essentiellement lié à un report modal plus important en faveur du transport fluvial.**

La partie Dunkerque-Valencienne du projet Seine-Escaut permet un passage au H24 de l'activité fluviale et l'amélioration du gabarit du canal de Condé-Pomerol. Compte-tenu des limitations en termes de gabarit (tirant d'air) entre Dunkerque et Lille, de la proximité et concurrence très forte des ports de Zeebrugge et d'Anvers, de la concurrence de la route, nous n'attendons pas d'impact majeur de cette partie du projet sur le trafic conteneur du port de Dunkerque.

6.3.3 Impacts sur le marché des céréales et des produits agro-alimentaires

Les éléments suivants sont à considérer dans l'analyse :

- Les Grands ports maritimes de Rouen et de Dunkerque sont très bien placés, car proches des zones de production françaises de céréales. Si le produit céréalier français maintient sa compétitivité sur le marché mondial, ces deux ports devraient bénéficier de la croissance potentielle du marché à l'export, le GPMR en tête.
- La non réalisation de leurs prévisions de croissance par les ports du Nord, notamment sur le marché des conteneurs, pourrait les pousser, Anvers en tête, à devenir plus agressif sur le marché céréalier pour les produits français.

La partie Seine du projet Seine-Escaut permet de réduire le coût de transport fluvial entre la section Bray-Nogent et le port de Rouen avec la mise à grand gabarit de cette section, en rendant les produits agricoles de cette région plus compétitifs à l'export. On peut donc penser que ce projet pourra éventuellement augmenter le trafic du port de Rouen en permettant par exemple aux producteurs de produits agricoles nogentais d'élargir un peu leur zone de collecte et ainsi de détourner du trafic de régions plus éloignées comme la Champagne par exemple, trafic qui serait probablement remonté sur Anvers, sans le projet. Parallèlement, une réduction du coût des produits agricoles au port de Rouen pourrait également permettre aux producteurs français d'améliorer ou de pérenniser leur part du marché mondial de céréales. **Dans tous les cas de figure, la partie Seine du projet sera positive pour le port de Rouen.**

La partie Canal Seine-Nord du projet Seine-Escaut ouvre une connexion fluviale à grand gabarit (4 500 t) pour les trafics de vrac tels que ceux des produits agricoles entre les zones de production de l'Oise, de Picardie et du Nord Pas de Calais, et le port de Rouen d'un côté et les ports du nord de l'autre. Ces zones font déjà partie des zones de chalandise des deux ports maritimes, la partie sud pour le port de Rouen et la partie nord pour Dunkerque essentiellement. La mise à grand gabarit permettra donc de réduire les coûts du fluvial et par là un plus grand report modal sur la voie d'eau, sans que cela n'ait de véritable impact sur le coût des produits arrivés au port. Ni le port de Rouen, ni le port de Dunkerque ne s'attende à un surcroît de trafic lié au projet. **L'impact ici sera donc du report modal sur le fluvial pour les ports français mais probablement également un renforcement de l'attractivité des ports du nord, Anvers notamment pour les trafics français, en réduisant grâce au grand gabarit les coûts d'accès.**

La partie Dunkerque-Valencienne du projet Seine-Escaut ne devrait pas avoir d'impact significatif sur le port de Dunkerque sur ce marché particulier.

6.4 Synthèse des points clés de la liaison Seine-Escaut sur la performance portuaire française

Dans un contexte de compétition entre les différents ports du range Nord, le projet présente donc des atouts pour renforcer la compétitivité des ports maritimes français, en particulier du port du Havre, et valoriser le potentiel logistique mais aussi industriel des zones traversées, en particulier sur les plateformes multimodales :

- Augmentation de la compétitivité du mode fluvial par la liaison du bassin de la Seine et de celui du Nord-Pas de Calais



- Augmentation de la compétitivité des ports maritimes par l'augmentation des parts modales du mode fluvial
- Elargissement de l'arrière-pays des ports par l'accès à un réseau élargi et enrichi de plateformes multimodales par voie fluviale.

En particulier, pour le port du Havre :

- Sur le marché des conteneurs, le projet permet d'élargir l'arrière-pays de l'ensemble des ports du range Nord. Cet effet semble plutôt équilibré entre les différents ports, et plutôt au bénéfice du port du Havre dont le statut de port maritime naturel du bassin de la Seine n'est pas remis en cause par le projet.
- Les gains attendus résident principalement dans l'augmentation de la compétitivité du mode fluvial, atteinte grâce au projet lui-même mais aussi grâce à l'effet réseau.

Aussi, pour maximiser les impacts positifs et minimiser les risques du projet Seine-Escaut sur le trafic du port du Havre, il nous semble que les actions prioritaires suivantes devraient être lancées :

- Permettre aux opérateurs fluviaux d'avoir une visibilité sur le projet, leur donner la possibilité d'investir à temps (ni trop tôt, ni trop tard), s'engager sur un planning précis et s'y tenir
- Régler la problématique de la gouvernance des ports intérieurs
- S'assurer que les améliorations prévues sur l'axe Seine soient réalisées à l'horizon de l'ouverture du canal Seine Nord, notamment l'amélioration de l'accès direct à Port 2000²⁷
- Travailler sur les freins au développement du fluvial, c'est-à-dire les coûts des pré-post acheminements routiers et les coûts de manutention.
- Lancer Port Seine Métropole et favoriser le développement de zones logistiques en bord à voie d'eau efficaces et attractives pour des grands entrepôts européens

Concernant le port de Rouen dont l'activité est fortement dépendante de la filière céréales :

- Le projet Seine-Escaut permet d'optimiser la desserte de l'arrière-pays actuel, voire de l'étendre en direction de la Champagne.
- L'augmentation sensible de la part modale du mode fluvial bénéficiera à la compétitivité du port et des producteurs sur le marché mondial des céréales, mais aussi à son insertion au sein de l'agglomération de Rouen (diminution des nuisances liées au transport routier).

Les actions suivantes nous semblent prioritaires pour maximiser les impacts positifs et minimiser les risques du projet Seine-Escaut sur le trafic du port de Rouen :

- Permettre aux acteurs de l'export des céréales d'avoir une visibilité sur le projet, leur donner la possibilité d'investir à temps (ni trop tôt, ni trop tard), s'engager sur un planning précis et s'y tenir
- Régler la problématique de la gouvernance des ports intérieurs

Enfin le projet permet un élargissement de l'arrière-pays du port de Dunkerque surtout pour les vrac. Les opportunités du port sont notamment conditionnées aux politiques d'escales des compagnies maritimes.

²⁷ A noter que cet accès existe déjà aujourd'hui et devrait être amélioré par le nouvel arrêté Route Nord – Route Sud

Le tableau ci-dessous décrit les plateformes multimodales telles qu'elles ont été prévues dans le projet initial :

Plate-forme	Activité logistique		Activités industrielles		Terminal conteneurs / vrac	
	Surface (ha)	Type d'activité	Surface (ha)	Type d'activité	Conteneurs - Trafic (EVP) en 2020	Tonnage (Mt en 2020)
Marquion (156 ha)	66	Distribution agro-alimentaire textile bazar, autre biens intermédiaires	70	alimentaire, agro-industrie, chimie plastique, minéraux, industries de l'environnement	2 portiques port : 20 ha 30 000 EVP	1,2
Péronne (60 ha)	30	alimentaire, textile, produits chimiques, biens intermédiaires	30	Alimentaire	18 000 EVP	0,8
Nesle (90 ha)	17	Agro-industrielle	43	Agro-industrielle	Port : 30 ha 14 000 EVP	1,2
Noyonnais (60 ha)	30	alimentaire, produits chimiques, biens intermédiaires	6	Alimentaire	Port : 24 ha 13 000 EVP	0,8

Tableau 14: Principales caractéristiques des plateformes multimodales prévues dans le cadre du projet CSNE (Source : Etude CETE Nord-Picardie – 2008²⁸)

Si les 4 plates-formes seront raccordées au canal et au réseau routier, il est également prévu de pouvoir les embrancher au réseau ferré national (VNF et Geodis/SNCF ont signé une convention nationale de partenariat multimodal). A ce jour, deux plates-formes (Marquion et Nesle) présentent des atouts indéniables pour leur raccordement, à court terme, car elles se trouvent à proximité de voies ferrées existantes (réseau magistral ferré). Le raccordement aux deux autres plates-formes paraît moins évident (contraintes techniques, éloignement du réseau...) aujourd'hui et fera l'objet de réflexions à plus long terme.

Des études de faisabilité vont être très prochainement lancées pour les deux premières plates-formes précitées (conventions avec RFF en cours) et devraient vraisemblablement aboutir sur des Avant-Projets. Pour les plates-formes de Péronne-Haute Picardie et de Noyon des études de faisabilité seront également réalisées mais dans un second temps.

7.2 Gouvernance

La gouvernance du projet de canal SNE est indissociablement liée à celle des PFM pendant la phase de construction et de montée en charge du trafic ; cette gouvernance commune doit choisir les exploitants et les équipes commerciales qui réussiront à développer une dynamique de transport, de report modal et de croissance d'activité sur le canal, les PFM et les quais ou terrains bord à voie d'eau.

Au-delà de cette première phase, elle peut être poursuivie :

- par le porteur du projet global,
- par des acteurs territoriaux (cci, collectivités locales),
- par des ports intérieurs existants ou dédiés à cet effet,
- par la création d'une structure portuaire ad'hoc associant tout ou partie de ces différents acteurs (société portuaire).

L'important est de respecter les principes ci-dessus pour pérenniser l'augmentation du trafic et le développement économique et la pérennité des emplois.

La liste ci-dessous répertorie les différents acteurs pouvant intervenir dans le fonctionnement d'une plateforme multimodale :

- Etat
- Collectivité locales

²⁸ Etude CETE Nord-Picardie (2008) : « Canal Seine-Nord Europe : quelles retombées socioéconomiques attendre des plates-formes logistiques et quelles dynamiques territoriales susciter? »

- Gestionnaire des infrastructures (fluviale, ferrée, routière)
- Investisseurs
- Promoteur-aménageurs
- Chargeurs
- Prestataires logistiques
- Opérateurs de terminaux : terminal conteneur, chantier transport combiné
- Prestataires de services (maintenance des conteneurs...)
- Services aux personnes (restauration, commerces, autres...)
- Organismes de formation

A titre d'exemple, le schéma ci-après décrit les interactions entre les différents acteurs d'une plateforme logistique (cas d'une zone sans terminal multimodal) :

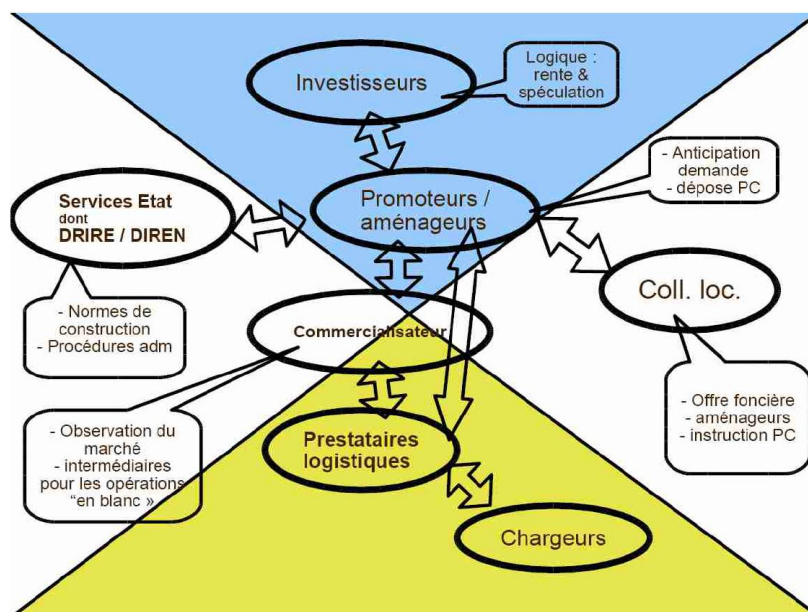


Figure 43: Interaction entre les différents acteurs d'une plateforme logistique (Source : Etude CETE Nord-Picardie – 2008²⁹)

Ces différents acteurs peuvent participer d'une manière ou d'une autre à la gouvernance de la plateforme. Différents types de gouvernance sont envisagés. En effet, différents acteurs ont exprimé le souhait de participer à la gouvernance des plateformes.

Le tableau ci-après présente les caractéristiques et les effets de chaque solution de gouvernance en termes de report modal, de création d'emploi et d'optimisation des revenus fonciers. Par ailleurs, les paragraphes suivants présentent les différents acteurs rencontrés lors de la campagne d'entretiens qui peuvent avoir un rôle à jouer dans cette gouvernance, qui représentent un modèle existant (exemple du canal Albert) ou qui ont émis clairement le souhait de se voir confier la gestion et l'exploitation de certaines plateformes (exemple du GERIF).

²⁹ Etude CETE Nord-Picardie (2008) : « Canal Seine-Nord Europe : quelles retombées socioéconomiques attendre des plates-formes logistiques et quelles dynamiques territoriales susciter? »

organisation de gouvernance des ports et quais	gestion du foncier	stratégie de report modal	stratégie dédiée pour l'activité et l'emploi local	stratégie d'optimisation des revenus fonciers	exemples
port établissement public	domaine public du port	***	*	**	Paris, Strasbourg, PACO (Wallonie)
concessions VNF à des CCI, des CT ou SMO	domaine public de l'Etat géré par VNF	*	**	nd	35 ports, comme Port de Lille, Chalon, Colmar, Compiègne, Péronne, Reims, Valenciennes,...
quais publics	domaine public de l'Etat géré par VNF	**	nd	nd	Thourotte, Ribécourt (Oise)
CT, SMO ou CCI avec COT de VNF sur bord voie d'eau	terrains des collectivités ou des contractants	**	**	**	Longueil Ste Marie, Dourges Delta 3, Gron, port de l'Aube
quais privés avec COT de VNF sur bord voie d'eau	terrains VNF et/ou d'entreprises privées	***	**	nd	Soufflet (Nogent/Seine), Cemex et GSM (Marolles), Lafarge, Uneal,...
société portuaire partenariale	Plusieurs solutions possibles	***	***	**	étude en cours sur les ports alsaciens
établissement public du canal et des quais	domaine de l'établissement	***	***	**	canal Albert De Scheepvaart

Tableau 15: Caractéristiques des différents modes de gouvernance (Source :VNF)

ND : Non Déterminant

7.2.1 Gouvernance par le gestionnaire de l'infrastructure

C'est le cas du Canal Albert en Belgique, où le gestionnaire de l'infrastructure, De Scheepvaart, ne gère pas de plateforme à proprement parler mais commercialise les terrains en bord du canal sur une bande de 40 m de part et d'autre de l'infrastructure. Le foncier reste propriété de De Scheepvaart qui conserve ainsi un levier d'incitation à l'utilisation du transport fluvial auprès des entreprises implantées à qui un engagement de trafic minimum est demandé.

7.2.2 Gouvernance par un syndicat mixte

Ce type de gouvernance repose sur le regroupement de collectivités publiques (départements, communes, chambres de commerces, établissements publics, etc.) en vue de gérer un service public. Dans le cas de plateformes logistiques multimodales, nous pouvons citer l'exemple de la plateforme de Dourges DELTA3 (syndicat mixte regroupant le Conseil Régional, les deux Conseils Généraux, Lille Métropole Communauté Urbaine, les communautés d'agglomération d'Hénin-Carvin et du Sud Pévèlois) ou encore le cas de Docks Seine Nord Europe Escaut sous la gouvernance de la CCI du Grand-Hainaut et de Valenciennes Métropole.

On peut distinguer deux cas concernant la gestion du foncier :

- Domaine public de l'Etat
- Terrain des collectivités

A titre d'exemple, dans le cas des plateformes du CSNE, la plateforme de Nesle fait l'objet d'un intérêt de gouvernance de la part de la communauté de communes du Pays Neslois.

Le projet de plateforme à Nesle

80 ha de plateforme multimodale (dont environ 20 ha seraient dédiés aux conteneurs), disposés autour d'une darse centrale, à quelques centaines de mètres des usines actuelles (sans cette darse, d'importantes manutentions supplémentaires à prévoir sur site : « brouettage »).

Le président de la communauté de communes cite :

- Projets d'implantations de base logistique pour Ajinomoto (avec chambre froide).
- Un port privé de 30 ha pour les céréales à Languevoisin porté par le groupe coopératif Noriap/Sénalia avec pour objectif de servir de base arrière du port de Rouen, équidistant de Rouen et Anvers

7.2.3 Gouvernance par les ports intérieurs

La gouvernance des plateformes par les ports intérieurs est défendue notamment par Ports de Paris qui se verrait naturellement gestionnaire des plateformes de la partie Sud du CSNE, au même titre que Ports de Lille pourrait être intéressé par la gouvernance de la plateforme de Marquion. L'argument en faveur de ce type de gouvernance est l'expérience « métier » des ports autonomes qui revendiquent ainsi une certaine légitimité. Ils avancent également un souci de cohérence, une multiplication des acteurs le long de la liaison Seine-Escaut pouvant être préjudiciable en matière de concurrence entre les plateformes.

7.2.4 Délégation de service publique

L'exploitation sous forme de délégation de service public est plébiscitée par le GERIF (Groupement d'Entreprises Régional d'Intérêt fluvial). Le GERIF, qui regroupe en son sein un certain nombre d'entreprises principalement du domaine du BTP comme Rabot Dutilleul mais également de la logistique comme Logistique Grimonprez, souhaite se voir attribuer l'aménagement et l'exploitation des plateformes de CSNE et en particulier celle de Marquion. Le GERIF a dans ce sens mis au point un modèle de plateformes et conduit des études préliminaires d'aménagement de chacune d'elles.

Caractéristiques clés des plateformes selon le GERIF

- Multimodalité : le risque à éviter est d'avoir des plateformes fondées sur une logistique routière et ferroviaire ;
- Environnement : respect des normes HQE ;
- Social : réinsertion d'anciens détenus, emploi handicapé, formation, etc. ;
- Pré-commercialisation : au travers d'un « Cercle des chargeurs », industriels, enseignes de distribution et logisticiens qui s'engagent aux côtés du GERIF pour le transport fluvial ;

7.2.5 Vision de VNF

Selon **VNF**, La gouvernance a donné lieu à de nombreux débats, avec une décision dans la procédure de PPP de sortir les plateformes du cadre de la consultation. Mais le sujet n'est pas encore mûr. Il semble impensable que les financeurs n'aient pas une place dans la gouvernance des plateformes. Par exemple, les collectivités ou Ports de Paris pourraient se voir attribuer la gouvernance des plateformes qu'ils financeraient.

Il faut noter que la question de la planification de la gouvernance ne se pose pas toujours, par exemple à Nogent-sur-Seine dont la gouvernance est indépendante de VNF et de Ports de Paris (délégation de service public).

En France, on observe une tendance à stratifier les fonctions et les intervenants, notamment sur les ports maritimes : exploitant des chantiers portuaires, aménageur, exploitants fluviaux, ... Chacun devant être bénéficiaire (avec beaucoup d'étapes qui peuvent générer un surcoût). D'autres pays fonctionnent avec des modèles beaucoup plus intégrés (c'est l'ensemble qui doit être bénéficiaire), et cela fonctionne très bien aussi. CSNE pourrait être une opportunité pour mettre en place de tels modèles sur les PFM.

Il faudra probablement passer par des Appels d'Offres ouverts. Si l'appel d'offres est international, des acteurs comme le Port de Rotterdam pourraient tout à fait répondre (en développant une vision intégrée de l'exploitation des plateformes). Euroports (déjà présent sur le corridor Anvers – Meerhout – Liège) par exemple avait manifesté son intérêt pour CSNE.

7.3 Commercialisation

7.3.1 Échéances de mise en service des plateformes

Le tableau ci-dessous précise les nouvelles échéances de mise en service du canal ainsi que des plateformes. Il est à noter que la commercialisation de celles-ci se fera progressivement dès 2019.

	Trafics de / vers le sud	Trafics de / vers le nord
Pfm Marquion	2023	2021
Pfm Nesle / Languevoisin	2021	2023
Pfm Noyon	2021	2023
Pfm Péronne	2023	
Transit	2023	
Activités touristiques	2023	

Tableau 16: Échéances de commercialisation des plateformes (Source: VNF/STRATEC)

7.3.2 Pertinence géographique pour la logistique

L'implantation d'activités logistiques est souvent conditionnée par le critère géographique. Ce facteur intervient toutefois différemment en fonction du type de logistique.

- une logistique régionale tournée vers la distribution de multiples points, qui cherche à implanter ses entrepôts au plus près des clients (industriels ou points de vente), et donc des zones agglomérées,
- une logistique euro-régionale, également tournée vers des clients industriels ou de la grande distribution mais sur des territoires aux pratiques de consommation et de conditionnement homogènes, qui cherche aussi à s'implanter au plus près des clients,
- une logistique européenne qui, compte tenu de la géographie très étendue des flux, recherche le barycentre des coûts de transport, et pour laquelle le critère d'implantation est moins la proximité des clients que la qualité de la desserte en transport,
- une logistique intercontinentale qui cherche à se rapprocher des grands ports maritimes ou des ports intérieurs majeurs.

Le tableau ci-dessous récapitule plus en détail les logiques d'implantation par type de logistique.

	Rayon de desserte	Taille de l'entrepôt	Critères de positionnement
Entrepôt de distribution européen	1000 à 1500 km	++++	Proximité d'un port; positionnement du barycentre des entrepôts régionaux.
Plate-forme de groupage-eclatement	800 km	++ ou +++	Aux barycentres des sites de production et de distribution
Entrepôt à vocation régionale ou locale	200 km	+++	Fonction du réseau de magasins
Plate-forme de messagerie (hors hubs)	Département	++	Proximité d'une agglomération, ou d'industriels dans certains cas
Plate-forme de distribution urbaine	50 km	+	Proximité d'une agglomération
Entrepôt de stockage avancé d'un industriel	De 10 à 1000 km	+	Proximité de l'industriel
Site de post-manufacturing	1000 à 1500 km	+++	Coût des prestations de post-manufacturing; proximité des sites de production et de distribution.

Tableau 17: Critères d'implantation par type de logistique

On peut noter que les rayons de desserte figurant dans ce tableau sont à nuancer. En effet, l'analyse doit prendre en compte les densités de populations des territoires visés car la distance seule a une signification très différente suivant la localisation par rapport aux densités territoriales et aux grandes concentrations urbaines.

Focus sur les CDE (Centres de distribution européens)

Les sites logistiques de distribution à vocation européenne se sont développés dans la perspective de la mise en place du marché unique et de l'homogénéisation industrielle et commerciale des organisations des groupes transnationaux, pour lesquels le marché pertinent est au moins à l'échelle du continent.

Pour mieux irriguer et distribuer sur le territoire européen qui constitue une entité commerciale de plus en plus unifiée, à partir de sites de production de plus en plus concentrés spatialement et spécialisés, les entreprises ont commencé à mettre en place un outil logistique à l'échelle continentale, dont le nombre d'éléments le composant dépend de l'ampleur du marché et de la nature des produits (selon la massivité de diffusion, la rotation, les caractéristiques pondéreuses, la valeur, le contenu technologique...).

La minimisation du niveau des stocks (d'autant plus que le produit est à haute valeur) et la minimisation des coûts de transport et de la distance sont les deux variables clés contradictoires poussant à réduire ou à augmenter le nombre de sites.

La mise en place de plateformes ou entrepôts dépend donc du nombre optimal pour couvrir le continent (de la plateforme unique par exemple pour les produits de haute technologie à forte valeur à un par pays pour les produits de grande consommation).

Mais la dimension européenne implique de plus en plus la mise en place de sites qui s'affranchissent des frontières et donc de plateformes ou entrepôts euro-régionaux destinés à couvrir un territoire transfrontalier, comme l'Europe du Nord-Ouest pour un réseau à deux ou trois entrepôts.

L'existence d'une offre routière performante et diversifiée en infrastructures (notamment grands axes autoroutiers internationaux) est un facteur d'implantation essentiel. La rapidité de relation par la route entre la plateforme et les différents sites clients est en effet une variable essentielle pour la compétitivité du service à réaliser.

Par ailleurs, la présence d'autres modes terrestres, en particulier une offre ferroviaire bien connectée aux pays voisins et d'un chantier de transport combiné peut être un atout non négligeable.

Enfin, l'existence d'un bassin d'emploi offrant des ressources humaines dont les compétences les ouvrent sur l'étranger (maîtrise des langues étrangères) constitue également un atout.

Il apparaît ainsi que les plates-formes logistiques éloignées des zones agglomérées, comme c'est le cas des plateformes du CSNE, peuvent avoir leur pertinence pour accueillir des prestataires logistiques gérant des flux au moins euro-régionaux.

Il est difficile de quantifier cependant le potentiel d'implantation de centres logistiques européens. Néanmoins, quelques éléments peuvent nous éclairer sur cette question :

- A titre d'ordre de grandeur, en Europe, les centres de distributions européens se comptent en dizaines. En 2006, 13% étaient positionnés en France³⁰.

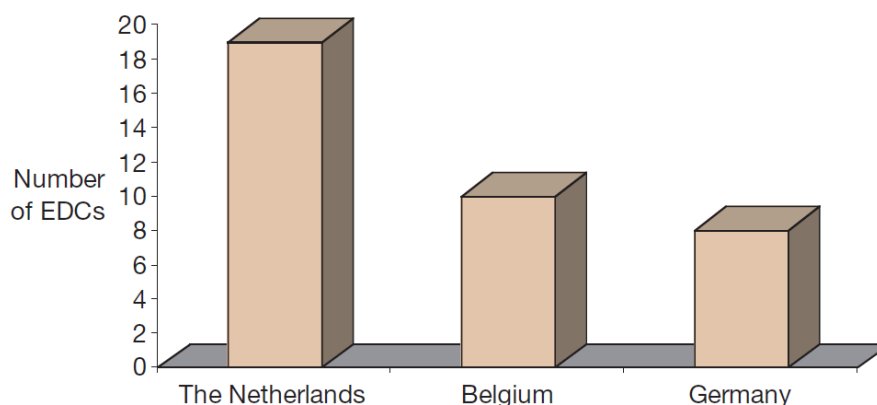


Figure 44 : Les trois premiers pays d'implantation de CDE en 2006 (Source : Capgemini – Prologis – 2006³¹)

- Le rythme de création de centres de distribution européen est de l'ordre de quelques unités chaque année;
- Raison de l'installation de Nike à Meerhooft :
 - o Besoin d'un accès import à 2-3 ports maritimes. Ceci pour des raisons de flexibilité et fiabilité. En effet, si l'activité d'un port est stoppée ou retardée (pour diverses raisons : grève, incident, etc.) ou si un bateau maritime est en attente, le centre de distribution continue ses approvisionnements en conteneurs depuis un ou plusieurs autres ports.
 - o Le canal Albert améliore cette accessibilité portuaire
 - o Disponibilité d'une main d'œuvre multilingue

³⁰ Europe's Most Wanted Distribution Center Locations – 2006 - Capgemini – Prologis

³¹ Europe's Most Wanted Distribution Center Locations – 2006 - Capgemini – Prologis

Selon une étude sur le positionnement géographique des CDE, la Picardie et le Nord Pas de Calais comme des zones de choix (cf. cartographie ci-dessous).³² Un potentiel existe donc pour les PFM de CSNE de drainer l'implantation d'un CDE. Ce potentiel est plus fort en Nord-Pas-de-Calais qu'en Picardie.

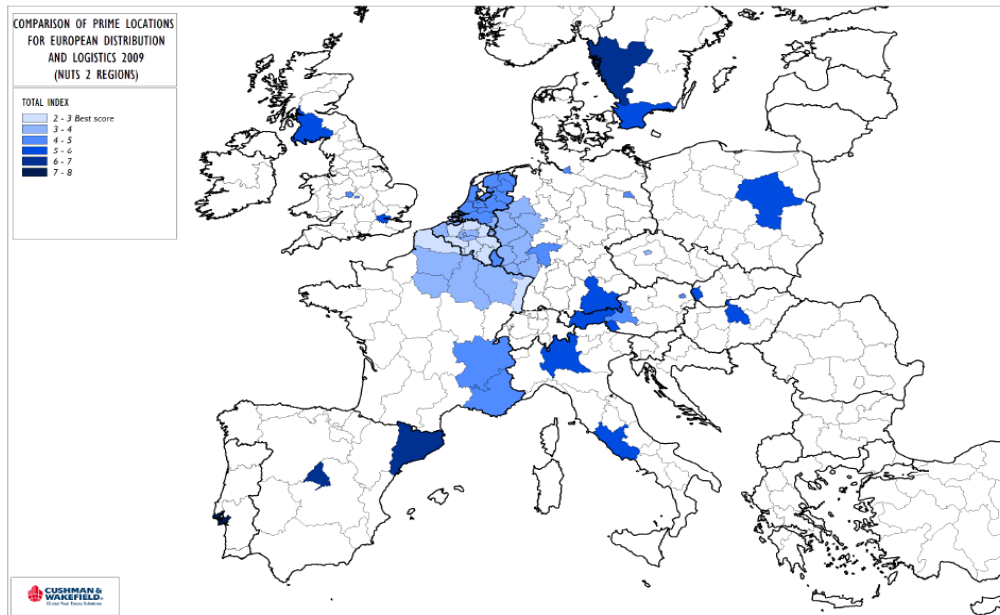


Figure 45: Comparaison des meilleures localisations pour l'implantation de centres de distribution européens (Source : Cushman & WakeField 2009³³)

7.3.3 Typologie d'activité potentielle sur les plateformes

Le diagramme ci-dessous présente la répartition par type d'activité des demandes d'implantation sur les quatre plateformes.

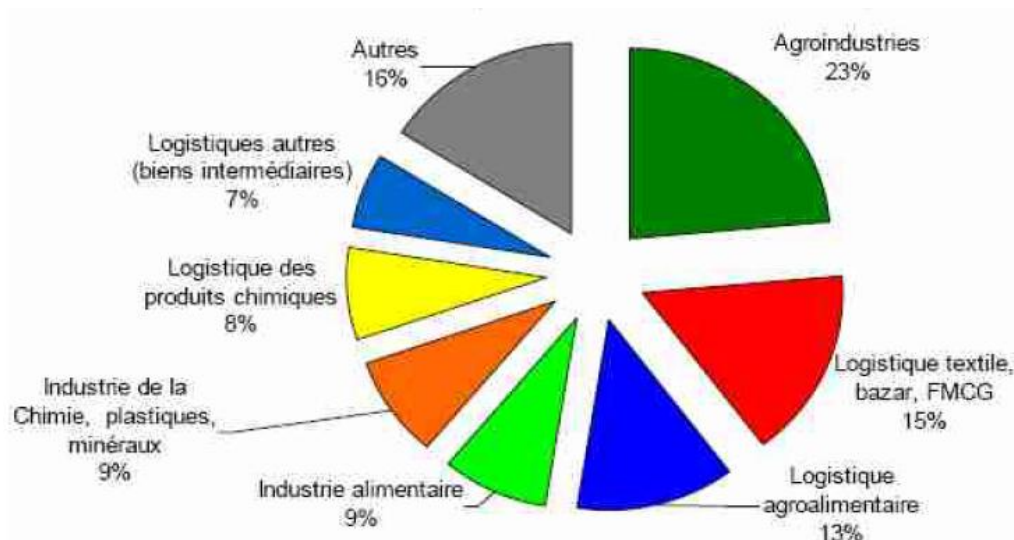


Figure 46: Répartition de la demande d'implantation par secteur (en ha) sur les 4 PFM (Source : VNF/Eurotrans)

³² COMPARISON OF PRIME LOCATIONS FOR EUROPEAN DISTRIBUTION AND LOGISTICS (Cushman & WakeField 2009)

³³ COMPARISON OF PRIME LOCATIONS FOR EUROPEAN DISTRIBUTION AND LOGISTICS (Cushman & WakeField 2009)

Les activités logistiques représentent 43% des demandes d'implantation. Ces demandes sont toutefois segmentées par secteur industriel, le textile et la grande distribution représentant la plus grande part. Le secteur de l'industrie agro-alimentaire représente quant à lui 32% des demandes.

Par ailleurs, l'analyse filière a permis de relever certains potentiels d'implantations ou d'utilisation des PFM. Sans être exhaustive, la liste ci-dessous récapitule les cas de chaque filière :

- **Automobile** : il existe un potentiel d'implantation d'unités industrielles en bord de canal.
- **Grande distribution** : il existe un potentiel d'implantation de centres de distribution sur les plateformes multimodales de CSNE. Dans le cas de centres de distribution européens, l'impact de CSNE se traduirait en termes de création d'emplois sur le territoire français.
- **Mécanique – colis lourds** : une implantation d'activités en bord de canal serait pertinente et dépendra de l'effet d'aubaine, la filière n'étant pas dans une dynamique de création de nouveaux sites.
- **Céréales** : il existe de forts potentiels d'implantation pour des unités industrielles de l'agro-industrie et des installations de stockage.
- **Chimie, engrais et produits pétroliers** : il n'y pas de potentiel d'implantation identifié à court terme, mais les plateformes multimodales pourraient avoir une fonction de transit.
- **Métallurgie** : il existe un potentiel d'implantation d'unités industrielles sur les plateformes multimodales de CSNE
- **Produits recyclables** : il existe un potentiel d'implantation d'unités industrielles sur les plateformes multimodales de CSNE

7.4 Mesures d'incitation pour l'implantation et l'utilisation du mode fluvial

7.4.1 Leviers pour la commercialisation des plateformes

La commercialisation des plateformes multimodales est une des clés de la réussite du projet CSNE. En effet, il est essentiel d'assurer un trafic de lancement pour la pérennité des services fluviaux qui se développeront au gré de la montée en charge du trafic. Divers leviers peuvent permettre de réussir la commercialisation des plateformes :

- Le choix des exploitants sur les zones portuaires et logistiques : les exploitants doivent générer du trafic et faire venir les marchandises de leurs clients depuis/vers les territoires proches ou éloignés. L'offre de service est à définir lors du choix des exploitants portuaires : des objectifs quantitatifs et qualitatifs sont précisés dans les contrats d'attribution des quais et des zones de services portuaires, pour les terminaux à conteneurs, les vracs, et l'organisation multimodale (pré-post-acheminement, relations ports maritimes). La durée et la forme du contrat d'exploitation dépendent du montant des investissements à la charge de l'exploitant ; l'incitation à l'amélioration des objectifs peut se traduire dans la part variable de la redevance.
- Choix des entreprises à implanter sur les zones industrialo-portuaires : Nécessité d'obtenir des clients un engagement de volume de trafic sur la voie d'eau pendant la durée d'occupation, possibilité de prévoir une incitation à l'amélioration des objectifs d'utilisation du transport fluvial. La durée d'occupation dépend du volume des investissements.
- Le travail de commercialisation pour cibler les clients prend en compte plusieurs marchés :
 - o le marché local et régional, pour les entreprises du territoire de proximité qui bénéficient d'une possibilité de report modal,
 - o le marché national et international, pour les entreprises en quête de relocalisation de leurs implantations pour bénéficier des possibilités offertes par la nouvelle infrastructure.
 - o Cette prospection commerciale est donc effectuée par une organisation globale pour l'ensemble des plates-formes à développer sur le corridor (approche type HAROPA), associant des partenaires connaissant les acteurs économiques locaux et les réseaux d'investissements internationaux, avec des outils de communication ; cette organisation fonctionnera dans la durée et veillera au respect du critère d'engagement de trafic et du

développement de la multi modalité (objectifs européens du corridor Mer du Nord/Méditerranée).

- La pré-commercialisation: au travers d'un « cercle des chargeurs », le GERIF se dit garant de la pré-commercialisation des plateformes dont il se verrait attribuer la gouvernance. Ce cercle des chargeurs est un ensemble d'entreprises qui s'engagent auprès du GERIF pour l'utilisation du mode fluvial via notamment les PFM de CSNE.
- En matière d'aide à l'implantation, on peut citer le cas du Canal Albert pour lequel l'Etat finance 80% de la construction du quai pour les entreprises privées. Cependant, pour être conforme à la législation européenne, le montant de la subvention totale pour l'infrastructure et la superstructure ne peut dépasser 50%. Ce sera en particulier le cas pour le CSNE, les quais et le canal étant réalisés par des fonds publics. VNF explique par ailleurs que le développement des PFM se fera à partir du développement des trafics de transit sur CSNE et ne requiert pas nécessairement des subventions. Ce qui prime en revanche, c'est la qualité de service, de fiabilité et la performance économique de l'offre globale de transport.
- Des mesures fiscales de type système des zones franches peuvent être envisagées à condition de l'être de manière globale pour l'ensemble des PFM et des installations en bord du canal.

7.4.2 Leviers pour le report modal

Parmi les leviers pour favoriser l'utilisation des modes ferrés et fluviaux, on peut citer :

- La qualité des services de transport et des autres services offerts sur les PFM :
 - o L'offre initiale de services de desserte et d'interopérabilité s'améliorera progressivement tout au long de l'exploitation et au fur et à mesure des étapes contractuelles, en lien avec les organisateurs de transport, dans un équilibre entre nécessité de concurrence et mutualisation.
 - o Les entreprises présentes sur le site et les utilisateurs réguliers des services portuaires constituent une communauté portuaire qui contribue à l'expression des besoins et à l'évolution des services.
- Maitrise du foncier et domanialité des PFM :
 - o La mise à disposition des terrains sur les PFM est consentie aux entreprises pour une durée définie selon le volume des investissements ; pas de vente de terrains en toute propriété de façon à garantir la pérennité de l'affectation au transport fluvial dans le long terme ; réaménagement à prévoir en cas de départ des occupants successifs, en valorisant les terrains situés près du canal. C'est ce qui est appliqué dans le cas du Canal Albert par exemple³⁴.
 - o Les modalités juridiques de maîtrise foncière peuvent être la propriété domaniale, l'affectation domaniale, la concession ou la convention d'occupation. Ces modalités ont peu d'incidence sur les objectifs de développement et la gouvernance portuaire, sauf pour les investisseurs financiers dans les bâtiments logistiques ou industriels, qui doivent accepter d'être titulaires de droits réels de longue durée plutôt que propriétaires.
- En tout état de cause, il est indispensable que l'organe de gouvernance se ménage un moyen de contrôle de la nature des trafics opérés par les chargeurs de la plateforme et des moyens d'incitation financière :
 - o Un système de ristourne sur la redevance (loyer) en fonction du trafic fluvial effectué, comme c'est le cas à Ports de Paris.
 - o Un système de réductions sur les coûts de passage chantier.

7.5 Impact portuaire

Les PFM auront par ailleurs un rôle à jouer vis-à-vis des ports maritimes. :

³⁴ Se reporter au paragraphe du benchmark du canal Albert et en particulier la stratégie de réserve foncière (paragraphe « Impact économique du canal Albert »).

- Elles peuvent constituer un échappatoire à la congestion routière autour des ports maritimes, particulièrement sensible dans les ports du nord de l'Europe,
- Elles pourraient permettre le report du stockage des conteneurs, pleins ou vides, au plus proche des clients chargeurs, à des conditions tarifaires qui pourraient être plus avantageuses que dans les ports maritimes (compte tenu du coût du foncier souvent moindre);
- Elles peuvent proposer des services comme la maintenance de conteneurs, et ce au plus près de la demande des chargeurs
- Elles constituent un lieu de massification des conteneurs vides qui peuvent être acheminés par des modes alternatifs à la route, en réponse au déséquilibre structurel des flux d'importation sur les flux d'exportation.

Dans notre cas précis, seule la plateforme de Nesle semble avoir à ce jour un rôle par rapport au Port de Rouen, en servant de base arrière pour l'activité céréales. En ce qui concerne les conteneurs, aucuns rapprochements n'ont pour l'instant été identifiés.

7.6 Impact sur le développement économique

Le nombre d'emplois potentiellement créé sur les plateformes est décrit dans le chapitre « emplois liées à l'infrastructure ».

Néanmoins, quelques éléments tirés de l'étude du CETE Nord-Picardie³⁵ permettent d'évaluer le nombre potentiel d'emplois liés au secteur d'activité logistique. Le schéma ci-dessous décrit les diverses fonctions présentes dans une plateforme logistique et ce qu'elles représentent en termes d'emplois.

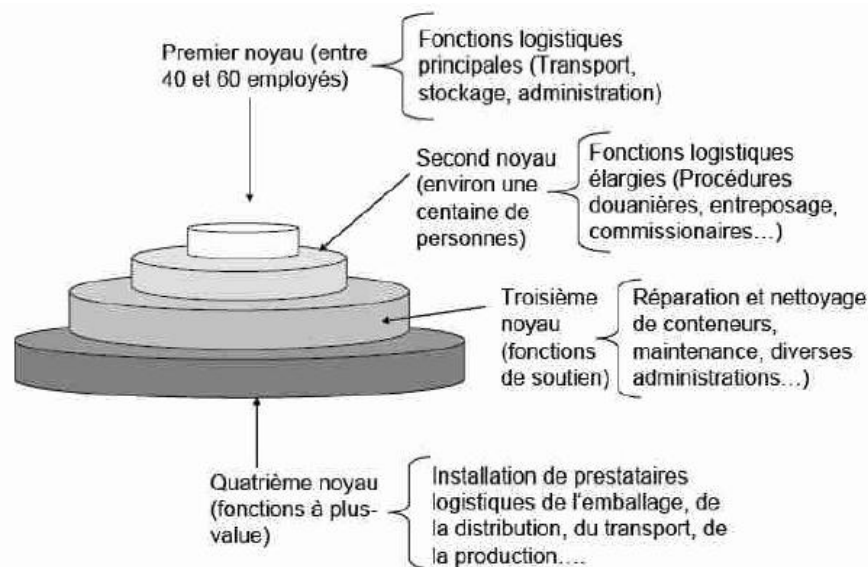


Figure 47: Nombre d'employés par type d'activité logistique (Source : CETE Nord-Picardie)

Une étude menée en 2007 par la DRE Nord-Pas-de-Calais donne quelques ordres de grandeurs de créations d'emplois par les activités logistiques :

- moyenne de 58 salariés pour 10 000 m² d'entrepôt construits, mais plus pour les entrepôts à vocation régionale : 73 salariés; et moins pour les entrepôts à vocation nationale ou européenne : 42 salariés
- plus l'entrepôt est grand moins il compte de salariés car l'automatisation y est plus développée

Toujours selon l'étude du CETE Nord-Picardie, le COS (Coefficient d'occupation des sols) des plateformes logistiques varie généralement de 0,25 à 0,5, un COS de 0,25 correspondant à des stratégies de conservation foncière en vue d'éventuelles extensions.

³⁵ Etude CETE Nord-Picardie (2008) : « Canal Seine-Nord Europe : quelles retombées socioéconomiques attendre des plates-formes logistiques et quelles dynamiques territoriales susciter? »

La surface totale réservée aux activités logistiques dans les 4 PFM est de 143 Ha. Ainsi, avec une hypothèse de COS précédemment citées, le nombre moyen d'emploi potentiels sur les 4 PFM serait de :

- 2073 emplois logistiques : hypothèse basse
- 4147 emplois logistiques : hypothèse haute

Par ailleurs, un autre ordre de grandeur issu d'études SETEC donne un nombre moyen d'emplois par hectare d'entrepôt logistique bâti serait de 61. En reprenant les mêmes hypothèses de COS utilisées pour le calcul précédent, les PFM permettraient de créer :

- 2180 emplois logistiques : hypothèse basse
- 4361 emplois logistiques : hypothèse haute

Enfin, en ce qui concerne les emplois industriels, nous considérons un ratio de 40 emplois par hectare bâti. Ce ratio est toutefois à consolider car il provient uniquement de la branche « industrie des matériaux de construction » (Source Ports de Paris). Ainsi le nombre d'emplois industriels créés sur les 4 PFM serait :

- 1490 : hypothèse basse
- 2980 : hypothèse haute

Le tableau ci-dessous récapitule les résultats d'emplois potentiels par plateforme.

	Surface logistique (ha)	Emplois logistiques		Surface industrielle (ha)	Emplois industriels		Total	
	61 emplois/ha bâti	COS = 0,25	COS = 0,5	40 emplois/ha bâti	COS = 0,25	COS = 0,5	COS = 0,25	COS = 0,5
Marquion	66	1 007	2 013	70	700	1400	1 707	3 413
Péronne	30	458	915	30	300	600	758	1 515
Nesle	17	259	519	43	430	860	689	1 379
Noyon	30	458	915	6	60	120	518	1 035
Total	143	2 181	4 362	149	1490	2980	3 671	7 342

Tableau 18 : Estimation du nombre d'emplois logistiques et industriels par plateforme

8 LES RECETTES ENVISAGEABLES POUR LA PUISSANCE PUBLIQUE

Un des aspects considéré pour la soutenabilité de la liaison Seine Escaut concerne les sources de financement pour l'exploitation de l'infrastructure. On s'intéressera dans cette partie au coût d'exploitation de l'infrastructure et aux différentes sources de recettes possibles pour la puissance publique.

8.1 Coûts d'exploitation de l'infrastructure

Les coûts liés à l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure estimés par VNF sont les suivants :

en milliers € 2013 (constant)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Coûts exploitation et maintenance	6,739	8,986	9,194	9,402	10,435	10,435	10,435	10,643	10,851	12,050	12,050
Coûts de renouvellement										57	84
	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	
	12,050	12,258	12,466	12,466	12,466	12,466	15,586	18,707	18,707	18,707	
	23,675	24,864	24,901	24,831	374	630	2,612	51,358	52,284	52,930	
	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	
	16,196	13,492	10,927	10,927	10,927	10,927	11,551	12,315	12,315	12,315	
	48,360	5,861	40,666	15,706	19,822	20,160	11,994	20,972	24,683	22,710	
	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	au-delà
	12,315	13,147	14,258	14,258	14,258	14,258	14,466	14,813	14,953	14,953	14,986
	26,713	37,981	31,298	7,997	2,014	41	10,935	14,039	14,092	14,092	18,276

Tableau 19 : Coûts liés à l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure en k€₂₀₁₃ (VNF/STRATEC)

On retiendra les coûts totaux aux horizons suivants :

- En 2030, 12 M€
- En 2048, 33 M€
- En 2060, 29 M€

La valeur actualisée de ces coûts est **511 M€₂₀₀₇**.

Nous ne connaissons pas la part de ce coût associés à la consommation énergétique de l'infrastructure. Comme nous le verrons plus tard, elle pourra être couverte par les installations de production d'énergie sur l'emprise du projet.

8.2 Redevances

Les redevances induites pour les PFM sont de :

- 5,25 M€₂₀₀₇ en 2025
- 7,53 M€₂₀₀₇ à partir de 2030

La somme actualisée des recettes perçues par les PFM est de 162 M€₂₀₀₇ d'après VNF. La VAN (recette-coûts) associée aux PFM dans le bilan socio-économique STRATEC s'élève à 125 M€₂₀₀₇.

8.3 Péages

8.3.1 Scénario de péage B2

Selon VNF, le péage fait partie intégrante du projet, et son élaboration doit se faire en concertation avec les chargeurs.

Les dernières prévisions de trafics menées dans le cadre de l'évaluation socio-économique du CSNE reposaient un scénario de péage nommé B2. Le niveau de tarification a évolué au fur et à mesure des

études menées. Le scénario B2 repose sur une segmentation par nature de marchandise (5 groupes) et selon le périmètre (7 sections), ainsi que sur une évolution entre 2020 et 2060. La valeur pivot est 2,9€₂₀₀₇/t sur la liaison de 350 km. Les tableaux ci-après présentent les niveaux de péage.

Péages (€/tkm)

Sections	01 Produits agricoles	03 Charbons	04 Produits pétroliers	05 Minerais	06 Métaux	07 Granulats	08 Ciment, chaux	09 Autres mat. de const.	10 Engrais	11 Chimie	12 Matériel de transp.	13 Divers manufac.	14 Cont. pleins et vides
France													
3 Conflans-Compiègne	0,00299 €	0,00263 €	0,00263 €	0,00263 €	0,00263 €	0,00208 €	0,00186 €	0,00186 €	0,00263 €	0,00208 €	0,00145 €	0,00145 €	0,00145 €
4 Compiègne-Aubenchœur	0,03853 €	0,03382 €	0,03382 €	0,03382 €	0,03382 €	0,02674 €	0,02389 €	0,02389 €	0,03382 €	0,02674 €	0,01865 €	0,01865 €	0,01865 €
5 Aubenchœur-Valenciennes	0,02347 €	0,02059 €	0,02059 €	0,02059 €	0,02059 €	0,01628 €	0,01455 €	0,01455 €	0,02059 €	0,01628 €	0,01136 €	0,01136 €	0,01136 €
7 Valenciennes-Brunehaut	0,02347 €	0,02059 €	0,02059 €	0,02059 €	0,02059 €	0,01628 €	0,01455 €	0,01455 €	0,02059 €	0,01628 €	0,01136 €	0,01136 €	0,01136 €
13 Deulemont-Comines	0,01514 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01050 €	0,00939 €	0,00939 €	0,01328 €	0,01050 €	0,00733 €	0,00733 €	0,00733 €
17 Condé-Pommerœul France	0,00540 €	0,00474 €	0,00474 €	0,00474 €	0,00474 €	0,00375 €	0,00335 €	0,00335 €	0,00474 €	0,00375 €	0,00261 €	0,00261 €	0,00261 €
26 Aubenchœur-Deulemont	0,01514 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01328 €	0,01050 €	0,00939 €	0,00939 €	0,01328 €	0,01050 €	0,00733 €	0,00733 €	0,00733 €
Tarification du corridor (€)	5,8 €	5,1 €	5,1 €	5,1 €	5,1 €	4,0 €	3,6 €	3,6 €	5,1 €	4,0 €	2,8 €	2,8 €	2,8 €

Tableau 20 : Péages appliqués aux sections entre Conflans et la frontière belge – 2030 (VNF/STRATEC)

Péages (€/tkm)

Sections	01 Produits agricoles	03 Charbons	04 Produits pétroliers	05 Minerais	06 Métaux	07 Granulats	08 Ciment, chaux	09 Autres mat. de const.	10 Engrais	11 Chimie	12 Matériel de transp.	13 Divers manufac.	14 Cont. pleins et vides
France													
3 Conflans-Compiègne	0,00497 €	0,00436 €	0,00436 €	0,00436 €	0,00436 €	0,00345 €	0,00355 €	0,00355 €	0,00436 €	0,00345 €	0,00401 €	0,00401 €	0,00401 €
4 Compiègne-Aubenchœur	0,06397 €	0,05613 €	0,05613 €	0,05613 €	0,05613 €	0,04438 €	0,04561 €	0,04561 €	0,05613 €	0,04438 €	0,05163 €	0,05163 €	0,05163 €
5 Aubenchœur-Valenciennes	0,03896 €	0,03419 €	0,03419 €	0,03419 €	1,36166 €	0,02703 €	0,02778 €	0,02778 €	0,03419 €	0,02703 €	0,03144 €	0,03144 €	0,03144 €
7 Valenciennes-Brunehaut	0,03896 €	0,03419 €	0,03419 €	0,03419 €	0,03419 €	0,02703 €	0,02778 €	0,02778 €	0,03419 €	0,02703 €	0,03144 €	0,03144 €	0,03144 €
13 Deulemont-Comines	0,02513 €	0,02205 €	0,02205 €	0,02205 €	0,02205 €	0,01744 €	0,01792 €	0,01792 €	0,02205 €	0,01744 €	0,02028 €	0,02028 €	0,02028 €
17 Condé-Pommerœul France	0,00897 €	0,00787 €	0,00787 €	0,00787 €	0,00787 €	0,00622 €	0,00639 €	0,00639 €	0,00787 €	0,00622 €	0,00724 €	0,00724 €	0,00724 €
26 Aubenchœur-Deulemont	0,02513 €	0,02205 €	0,02205 €	0,02205 €	0,02205 €	0,01744 €	0,01792 €	0,01792 €	0,01710 €	0,01744 €	0,02028 €	0,02028 €	0,02028 €
Tarification du corridor (€)	9,6 €	8,4 €	8,4 €	8,4 €	8,4 €	6,7 €	6,7 €	6,7 €	8,4 €	6,7 €	7,8 €	7,8 €	7,8 €

Tableau 21 : Péages appliqués aux sections entre Conflans et la frontière belge – 2060 (VNF/STRATEC)

On peut retenir les recettes aux horizons suivants :

- En 2030, 48,8 M€
- En 2048, 108,64 M€
- En 2060, 145,06 M€

En valeur actualisée, les revenus calculés sont de **1 938 M€** de péage

Les péages tels qu'ils sont définis font plus que couvrir les coûts d'exploitation et participent également au financement de la construction de l'infrastructure (27% selon VNF).

8.3.2 Eléments de retour d'entretiens

Si le thème des péages n'a pas été au centre de nos échanges avec les chargeurs et transporteurs, nous proposons ici d'exposer quelques considérations :

Les acteurs du granulat en Nord Pas-de-Calais

Les carriers du NPdC redoutent que CSNE induise un fort déséquilibre par rapport à la situation actuelle entre les trois bassins actuellement concurrents, et notamment qu'un péage trop bas favorise nettement le Tournaisis (qui a également des réserves de production) pour l'export vers l'IdF. Dans ce sens, le péage envisagé actuellement autour de 2,5€/t paraît convenir.

Par ailleurs, les difficultés rencontrées avec le mode ferré il y a quelques années étaient une des raisons de l'opposition des carriers au CSNE : en effet les carrières étant loin du canal, les carrières belges auraient probablement été les principales gagnantes pour la desserte de l'IdF. Maintenant que des solutions fer sont aussi possibles, les carriers se sentent mieux armés face à cette concurrence.

Sur le **Canal Albert**, le péage est symbolique : 0,025c€/tonne.km

Selon les **transporteurs fluviaux**, le modèle économique du transport fluvial est fragile et mis à mal ces dernières années face à la concurrence de la route qui améliore sans cesse sa productivité

- Il ressort que la consultation de VNF auprès des chargeurs a porté ses fruits dans la mesure où le principe du péage n'est pas perçu comme une menace pour ces acteurs. Les acteurs du granulat considèrent même que le péage est nécessaire pour maintenir les équilibres concurrentiels entre les carrières du Nord-Pas de Calais et celles du Tournaisis. Le point de vue est différent pour les transporteurs, qui s'inquiètent de la fragilité du modèle économique du transport fluvial. Pour autant la mise en réseau modifie de manière majeure cette filière et représente l'opportunité d'industrialiser cette filière.

8.4 Valorisation du foncier

Une piste de contribution envisagée par la mission de reconfiguration est une redevance sur le foncier en bord à voie d'eau concernant :

- Les gestionnaires de ports privés ou plateformes publiques
- Les ports publics concédés par VNF
- La contribution de Ports de Paris aux coûts de la fiabilisation et de la modernisation du réseau fluvial qui valorisent le domaine foncier qui lui a été confié

La contribution de chaque port pourrait participer au financement des parties du projet global qui l'intéresse.

A titre d'exemple, 27M€/an sont perçus en Flandres sur la base d'une redevance annuelle de location de 6% de la valeur des terrains connexes, sur 350km de réseau.

8.5 Production d'énergie³⁶

La consommation énergétique du canal en phase d'exploitation est évaluée à 87 GWh (gigawatt-heures) électriques environ chaque année, notamment pour assurer le fonctionnement des écluses. Dans sa démarche développement durable, VNF vise **l'autonomie énergétique du canal**. L'objectif global est de tendre vers une empreinte écologique nulle voir positive en développant la production des **énergies renouvelables (EnR) en bord de canal**. Les modes de production énergétiques envisagés sont :

L'EOLIEN

Les études préalables font ressortir 15 zones potentielles (83 éoliennes) pour une production de 207 MW.

LE PHOTOVOLTAÏQUE

La surface totale disponible, sur les plates-formes multimodales, pour implanter des panneaux (sheds) se décline de la façon suivante :

- Pour les toitures de l'espace à vocation logistique : **1 000 000 m²** au total sur les quatre PFM
- Pour les toitures de l'espace à vocation industrielle : 348 000 m² au total sur les quatre PFM

³⁶ Ce paragraphe est tiré de la note Valeur économique et sociale du canal Seine Nord Europe (VNF 2012)

- L'intégralité de la surface au sol de la zone de dépôt est en mesure de supporter des sheds, couvrant 30% de la surface totale, soit 30 hectares. Cela correspond à **360 000 m²** de surface utile.

L'estimation de la production générée par ces implantations serait aujourd'hui fragile. Pendant les prochaines décennies, il est très probable que les performances technologiques des panneaux solaires s'améliorent. On ne parle pas encore de rupture technologique envisagée dans les années à venir, mais d'une **amélioration de la production de la technologie cristalline**. En effet, à l'horizon 2015, les améliorations technologiques devraient permettre de bénéficier d'un rendement de 15 à 17% (contre 12-13% aujourd'hui) soit, à surface de module égale, d'une augmentation de puissance et de production de plus de 15%.

LE BOIS-ENERGIE

La production de biomasse sur les terrains attenants au Canal Seine-Nord Europe pourrait avoir une répercussion intéressante quant à l'empreinte carbone du projet. La pertinence de cette option est renforcée par le fait que le Conseil régional de la Picardie en a fait un de ses axes de travail en matière de développement durable. L'implantation d'unités de valorisation pourrait accompagner ces implantations.

On peut considérer que la production d'énergie servira avant tout à la consommation énergétique du canal et ne devrait pas dans une première approche créer de revenus supplémentaires.

8.6 Leviers

La mise en place d'un péage s'inscrit dans l'optimisation de la capacité contributive des usagers afin d'assurer la soutenabilité financière de l'opération.

La définition du principe et du niveau de péage nécessite un travail approfondi et concerté, et notamment des calculs de capacité contributive.

Le principe d'un péage et de son niveau a été concerté avec l'ensemble des acteurs de la filière depuis 2006 en France, et depuis 2009 au niveau européen, et accepté par les chargeurs et les bateliers. Il est d'ailleurs en œuvre sur les infrastructures neuves du bassin rhénan. Sans aller jusqu'à la gratuité de l'infrastructure, il paraît néanmoins opportun de limiter le niveau de péage de manière à garder une marge de compétitivité par rapport au mode routier.

L'instauration d'une redevance foncière sur l'ensemble des terrains bords à voie d'eau du réseau est une piste, qui va se heurter à :

- Acceptabilité du point de vue des ports.
- Contradiction le cas échéant avec les mesures d'incitation de nature financière (telle que les subventions au coût de pince) pour la commercialisation des plateformes. Il existe un risque de ralentir cette commercialisation et donc la réalisation de la totalité des recettes.

Cette taxe pourrait être modulée en fonction de l'utilisation de la voie d'eau sur le principe de la ristourne opérée par Ports de Paris. D'après VNF cependant, ce mécanisme paraît antiéconomique en conduisant à baisser les recettes à mesure que l'activité augmente, et n'est pas incitatif dans la mesure où les industriels qui s'installent sur les ports le font pour recourir au mode fluvial.

9 IMPACT SUR LES DYNAMIQUES D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Les chapitres précédents, notamment sur l'impact du Canal sur les filières industrielles et logistiques, les emplois liés au chantier, le tourisme... ont déjà mis en avant un certain nombre d'impacts économiques sur les territoires qui ne seront pas re-détaillés ici.

Les impacts sur les territoires ressortent en général peu des approches de type évaluation socio-économique, qui « se prêtent mal à une transposition en termes réels, ce qu'attendent et souhaitent généralement les différents groupes d'acteurs parties prenantes ou intéressés à un projet »³⁷.

Ainsi le bilan socio-économique d'un projet doit-il être complété par une démarche de concertation : « l'évaluation d'un projet doit contenir bien d'autres éléments de clarification des choix publics quantitatifs et qualitatifs, portant notamment sur [...] les effets structurants des transports en matière de développement territorial »³⁸.

Un travail important a été réalisé par VNF afin d'associer et de fédérer un grand nombre d'acteurs territoriaux autour du projet, notamment à travers les étapes suivantes :

- Information et concertation continue avec les territoires depuis début 2005 et soutien politique large dans les 2 régions (Nord-Pas de Calais, Picardie).
- Contribution financière des collectivités locales au financement du projet : protocole 2009, délibérations CR NPDC et Picardie, protocole PFM, groupes de travail PFM
- Implication et organisation des territoires en vue de tirer le plus grand bénéfice du projet : dispositif canal Emploi, Livre blanc 1 et 2, programmation des formations adaptées par les collectivités locales
- Mobilisation des parties prenantes économiques et territoriales à travers les rencontres de concertation
- Signature des principaux protocoles « Filières »
- Dialogue établi avec LMCU pour problématique d'approvisionnement en eau potable
- Résultats positifs du premier AMI Transport fluvial en phase chantier (14 réponses)
- Evaluation des retombées fiscales en NPDC et Picardie

La démarche du « Livre blanc »³⁹

La démarche du « Livre blanc », conduite par l'Association Seine Nord Europe à la demande du préfet coordonnateur et de VNF, a permis une expression de nombreux acteurs des 4 régions concernées sur leurs attentes et projets vis-à-vis du projet. Nourri de 110 contributions élaborées par 350 acteurs, il a été remis au mois de mars 2012 aux autorités ainsi qu'aux 2 groupements-candidats, devenant ainsi un instrument de dialogue entre les territoires et les candidats au contrat de partenariat.

Ce travail a permis notamment de mettre le projet en adéquation avec les besoins du territoire. L'impact du projet sur les territoires s'exprime à travers son impact sur l'activité économique comme le rappelle l'encart suivant.

³⁷ *La dimension territoriale d'un projet d'infrastructure fluviale : le canal Seine Nord Europe. Réflexion sur les outils et méthodes de l'évaluation socio-économique* (JOIGNAUX/COURTOIS, INRETS 2008)

³⁸ Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, 2004, *Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport*. Instruction cadre du 25 mars 2004 actualisée le 27 mai 2005, p.8.

³⁹ Fiche du projet CSNE pour la Commission Mobilité 21 (VNF 2012)

Le canal Seine Nord Europe au service des territoires⁴⁰

*Le canal Seine nord Europe se veut un projet au service des industries autant que des territoires. Un soin particulier est donc porté (...) à l'apport de ce projet pour les territoires traversés et des régions qui bénéficieront des retombées économiques. La valorisation des territoires passe avant tout par celui du projet. Ainsi, le développement d'activités complémentaires au canal telles que la production d'énergies renouvelables est attendu. De même, l'implantation des 4 plates-formes multimodales le long du canal, comme le développement d'un réseau de plates-formes dans son environnement, conduiront à l'implantation de nouvelles activités logistiques mais aussi d'activités économiques ou industrielles qui verront un avantage à s'implanter à proximité de ports fluviaux ou de la voie d'eau qui seront directement reliés à 7 ports maritimes du range nord et aux ports intérieurs européens situés le long des 20 000 km de voies européennes à grand gabarit. Cet avantage compétitif sera majeur pour les groupes industriels européens qui échangent entre leurs différentes plates-formes industrielles européennes. On identifie sur les 106 km du canal la création de 11 points d'interconnexion multimodales. Ces points (ports intérieurs embranchés au réseau ferré, quais de chargement/déchargement) seront **des centres de développement d'activité et de création de richesse et d'échanges pour les territoires**. L'une des ambitions est que l'organisation logistique fluviale qui sera mise en place puisse développer une complémentarité avec le mode ferroviaire pour conjuguer leurs atouts et les attentes de leurs clients. Les acteurs privés sont déjà en phase de structuration pour faire face à cet enjeu.*

On verra dans cette partie comment le projet Seine Escaut, au-delà des impacts décrits précédemment, aura un impact sur la dynamique des territoires, notamment à travers :

- L'accélération de la reconversion pour les anciennes régions industrielles
- L'amélioration de l'attractivité des territoires traversés par le CSNE
- L'effet d'entraînement pour les politiques publiques locales d'aménagement et de développement, notamment en termes d'intermodalité via le développement des liaisons routières et ferroviaires
- Les nouvelles dynamiques urbaines et métropolitaines en Ile-de-France et dans tout le quart nord-ouest du territoire

9.1 Impact sur la reconversion d'activité pour les anciennes régions industrielles et sur l'amélioration de l'attractivité du territoire

9.1.1 Les enjeux de la reconversion et de l'attractivité pour l'emploi⁴¹

LES TERRITOIRES DESINDUSTRIALISES AVEC UN CHOMAGE ELEVE

Les 2 régions qui seront traversées par le canal SNE sont parmi celles où le phénomène de désindustrialisation est le plus marquant et parmi les plus touchées par le chômage. Au plus fort de la crise (2008 et 2009) la Picardie a perdu 25000 emplois en 2 ans dont 4000 emplois dans l'industrie. La désindustrialisation historique n'a pu être compensée par le développement d'une économie tertiaire.

LA SITUATION ECONOMIQUE

Le Nord-Pas de Calais et la Picardie connaissent une situation économique toujours difficile bien que des signes de développement encourageants existent dans certains bassins. Globalement, les dernières années ont été marquées par une hausse importante du chômage (14% en NPDC fin 2012, 12% en Picardie) qui affecte tous les secteurs économiques. Le chômage de longue durée y est particulièrement important : respectivement de 43% en Nord-Pas-de-Calais et de 41% en Picardie. En particulier les bassins d'emplois de Cambrai (12,3% de la population active), Péronne (11,2%), Saint-Quentin (14,7%) demeurent à des niveaux de chômage élevés.

ENJEUX EN TERMES D'EMPLOIS

Ces territoires tireront parti des emplois directs (dont environ 30% pourvus localement) et emplois indirects créés par le chantier et vus au paragraphe 4. Les activités liées au développement des plates-formes créeront à l'horizon 2025, 3 200 emplois non délocalisables.

⁴⁰ Note *Valeur socio-économique du canal Seine Nord Europe* (VNF 2012)

⁴¹ L'analyse qui suit est tirée de la Fiche du projet CSNE pour la Commission Mobilité 21 (VNF 2012)

Au-delà de ces créations d'emplois directement liées à la construction de l'infrastructure et à son exploitation, l'attente est grande dans les territoires d'un effet plus global d'attractivité du territoire et de reconversion d'activité.

9.1.2 Nord-Pas de Calais

Le Nord-Pas-de-Calais a été confronté à des restructurations industrielles touchant ses secteurs de production traditionnels : acier, charbon et textile. La région s'est progressivement tournée vers des emplois de production mécanique, agroalimentaire et la grande distribution, ce qui la positionne au troisième rang des régions françaises exportatrices. Elle ambitionne de tirer parti de sa position au cœur d'un important réseau d'infrastructures de transport et à proximité immédiate des grandes capitales stratégiques et des grands ports du Benelux pour devenir une plate-forme logistique en Europe. Le canal Seine-Nord en donnant une offre de transport massifié vers le Grand bassin parisien vient renforcer le positionnement de la région, naturellement tournée vers le Nord, comme nœud d'échange dans le système de production et de consommation du vaste ensemble Nord européen.

- Ce positionnement devrait permettre de rapatrier les activités logistiques à forte valeur ajoutée. L'objectif est entre autres le marché des conteneurs qui aujourd'hui sont tous absorbés par des bases logistiques (centres de distribution) se trouvant dans les hinterlands des ports belges ou hollandais
- La plate-forme de Cambrai-Marquion (160 hectares) à l'intersection des flux Nord-Sud et Est-Ouest du Nord de l'Europe sera un outil stratégique pour la Région dans le développement de cette économie de la logistique

L'exemple de Delta 3 ci-après illustre la façon dont une plateforme multimodale adossée à une zone logistique participe à la dynamique d'un territoire, et à la constitution d'un pôle d'activité logistique.

La plateforme multimodale Delta 3 à Dourges : clés du succès et atout pour le territoire

La plateforme Delta 3 à Dourges est présentée comme un atout par la communauté d'agglomération pour accueillir des entreprises. Elle a participé au développement du territoire de la communauté d'agglomération d'Henin-Carvin avec notamment :

- *Création d'un centre de formation aux métiers de la logistique de la CCI intégré – entrepôt-école :*
- *Objectif de 2000 stagiaires par an*
- *Formations du BEP au Master2 voire doctorat*
- *Pôle d'excellence logistique CCI d'Artois*
- *Développement de logiciels*
- *Création d'un centre de recherche appliquée : comment concevoir les produits de demain*

On peut remarquer que l'environnement proche de Dourges, est globalement porteur pour la logistique. Ainsi, Amazon a ouvert en 2013 un entrepôt (le 4^{ème} en France) à Lauwin Planque entre Henin et Douai.

On peut noter également que le dynamisme économique de la communauté d'agglomération dépasse les activités de la logistique : automobile, métallurgie, chimie, agroalimentaire. Les parcs d'activités de l'agglomération accueillent déjà 3000 entreprises. Delta 3 n'est donc pas à l'impulsion du développement du territoire, mais participe à son attractivité.

Un autre facteur d'attractivité étant la position géographique relativement proche de l'agglomération lilloise et une offre foncière diversifiée pour les entreprises qui souhaiteraient s'y implanter.

La plateforme de Marquion pourrait ainsi avoir un rôle à jouer pour le territoire du Nord-Pas de Calais, comme en témoigne la vision du GERIF (Groupement d'Entreprises Régionale d'Intérêt Fluvial) :



La vision du GERIF

Les enjeux du CSNE identifiés par le GERIF sont :

- *Un enjeu industriel : donner aux industries du Nord Pas de Calais les moyens de se développer et de maintenir les emplois.*
- *Un enjeu social : la logistique est le « dernier ascenseur social », le GERIF parle de « ré-industrialisation logistique » (exemple de la cristallerie d'Arc qui a connu un plan social avec la destruction de 8 000 emplois suivie de la création de 8 000 emplois logistique).*
- *Un enjeu territorial à l'échelle régionale et européenne : l'Europe du Nord, avec 100 millions de consommateurs est le second bassin de consommation au monde. Le canal, en reliant l'Île-de-France et la Picardie à ce bassin est stratégique pour attirer les centres de distribution européens des grandes multinationales en Région Nord-Pas-de-Calais et développer l'industrie agroalimentaire en Picardie.*

Au-delà de l'activité logistique, le développement de la voie d'eau est susceptible d'être un catalyseur pour l'ensemble des activités industrielles de l'hinterland d'un port intérieur comme en témoigne la dynamique actuellement en œuvre autour du projet Dock Seine Nord Europe / Escaut porté par la CCI du Grand Hainaut et la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole.

Dock Seine Nord Europe / Escaut

L'objectif du projet est « d'aménager et d'organiser à la fois des sites et l'offre de services pour permettre au territoire de devenir une grande zone logistique, au service de la performance des entreprises, du développement économique et de l'emploi ». Parmi les atouts de Dock Nord Europe :

- *Sa position géographique idéale vis à vis des Grands Ports Maritimes pour une utilisation compétitive des modes massifiés*
- *Une plateforme multi-sites et multi-activité (vrac, conteneurs...)*
- *Des activités industrielles variées sur le territoire qui permettent d'équilibrer les flux imports et exports (automobile, grande distribution, métallurgie, recyclage...).*

A noter que le projet portuaire s'accompagne d'autres aménagements d'infrastructure (contournement routier...).

Le canal Seine Nord Europe serait un atout de plus pour le succès du projet, dans la mesure où il créerait une liaison vers le sud et l'Île-de-France, des trafics supplémentaires, et l'opportunité pour Dock Seine Nord Europe / Escaut de se positionner en hub important du bassin Seine – Escaut.

On remarque que dans le cas de Dourges comme dans le cas de Valenciennes, la plateforme portuaire n'est pas créatrice *ex nihilo* d'activité sur le territoire, mais constitue un relais d'attractivité et de compétitivité pour les entreprises du territoire.

IMPACT SUR LES FILIERES EN NORD-PAS-DE-CALAIS

Le territoire de cette région relativement dense regorge déjà d'un certain nombre d'infrastructures dédiées à la logistique et en lien avec le fluvial. La PFM de Marquion renforcera ce pôle d'activité qui connaît une forte dynamique, comme en témoigne le développement des différentes plateformes citées ci-avant.

Par ailleurs, d'autres filières seront impactées de façon positive par ce projet et en particulier :

- La filière granulats avec l'approvisionnement à grand gabarit de la Picardie et surtout de l'Île-de-France à partir des carrières du Boulonnais, du Tournaisien en Belgique et dans une moindre mesure celles de l'Avesnois.
- La filière des produits recyclables de manière générale qui gagne à se structurer autour du fluvial et plus particulièrement l'économie circulaire liée à l'industrie métallurgique qui occasionne un flux conséquent depuis l'Île-de-France vers les aciéries du Nord-Pas-de-Calais et du Benelux.
- La filière automobile.



9.1.3 Picardie

Territoire à forte vocation agricole et industrielle, la Picardie, par sa position géographique est historiquement une terre de passage et de liaison, une « terre traversée » :

- par le grand corridor Nord-Sud (A1, LGV Paris-Lille vers Londres et Bruxelles) dont elle ne tire pas suffisamment profit (seule Compiègne en tire réellement bénéfice), et dont elle subit parfois les désagréments (forte pollution, effet de coupure...);
- par d'autres corridors, pour l'instant moins importants : d'une part, les autoroutes (autoroute des estuaires, A16, A4, A26) et d'autre part la LGV Est qui traverse le Sud de l'Aisne.

La Picardie est par ailleurs prise en tenaille entre deux régions puissantes : pour la grande majorité de son territoire, la Picardie fait partie de la zone peu dense entre les grandes régions Île-de-France et Nord-Pas de Calais.

Le canal Seine-Nord Europe avec ses plates-formes vient fixer des lieux de traitement et de transformation de la marchandise et positionner la Picardie sur les nœuds des systèmes de transport multimodaux. Les zones d'activités portuaires et logistiques implantées en Picardie le long de CSNE (trois plates-formes multimodales) offriront des espaces de développement pour l'implantation d'activités industrielles (notamment en lien avec le développement des agro-ressources) et logistiques, attirées par le nouveau système multimodal mis en place. Il s'agira en particulier de fournir une offre fluviale de conteneurs performante à 300 exportateurs picards qui font partie des 3000 premiers exportateurs français⁴².

Outre les développements portuaires sur le nouveau canal, l'ouverture du bassin de l'Oise vers le nord contribuera à la croissance du trafic portuaire sur l'Oise. Le développement envisagé de nouveaux sites portuaires (Longueil-Sainte-Marie, Languoisin,) associé à un développement du trafic fluvial pour l'approvisionnement en granulats et sur des sites industriels ou agricoles (Ribecourt, Pont-Sainte-Maxence...) permet d'anticiper une forte croissance (de l'ordre de 50 % en 2020) des flux portuaires sur l'Oise à l'aval de Compiègne.

IMPACT SUR LES FILIERES EN PICARDIE

La principale filière impactée par le projet en Picardie est la filière des produits agricoles. L'encart ci-dessous rappelle un projet en particulier, la plateforme dédiée à cette activité à Languoisin, portée par un collectif d'acteur de la filière céréalière.

Plateforme Euroseine : une plateforme dédiée à l'activité agricole

Un acteur de la filière suggère l'implantation d'une plateforme dédiée à l'activité agricole installée en bord de canal à Languoisin pour plusieurs raisons :

- *L'activité céréales génère beaucoup de poussières ce qui pose des problèmes de sécurité*
- *La possibilité de fédérer autour des céréales d'autres produits agricoles en transit, en particulier les engrais en flux retour, les pulpes de betterave ou encore le sucre*
- *Répondre à la problématique de la massification : il conviendrait d'avoir des capacités de chargement de l'ordre de 1 500 tonnes pour les navettes fluviales, les barges de moins de 1000 tonnes n'étant pas assez compétitives pour basculer de la route au fleuve.*
- *Multimodalité : un report modal conséquent est à prévoir depuis le mode routier essentiellement. L'installation de la plateforme multimodale en bord à voie d'eau et embranchée fer encouragera fortement l'approvisionnement fluvial des Silos de Rouen depuis les silos installés à Languoisin. Au total, le trafic supplémentaire de céréales par voie d'eau vers les silos de Rouen serait d'1 million de tonnes/an.*

L'industrie agroalimentaire est bien sûr entièrement concernée par ce projet, en particulier les entreprises utilisatrices de céréales qui gagneraient fortement en synergie avec leurs fournisseurs. La chambre d'agriculture de la Somme estime pour sa part que les PFM pourront contribuer au développement des agro-ressources et que le gisement de productions agricoles à proximité immédiate constitue un atout indéniable pour le développement de l'agrochimie⁴³.

⁴² Source : VNF

⁴³ Source : Livre Blanc Tome 2

CSNE permettrait de préserver les industries chimiques de la région et de développer sur le territoire d'autres activités dans les filières automobile et produits recyclables.

Enfin, la présence du canal va permettre également le développement d'activités de production d'énergies renouvelables. Le potentiel de la zone en matière d'énergie éolienne est avéré. D'autres types de production comme la biomasse pourraient également y être développée.

En conclusion, le canal Seine-Nord Europe renforcera la compétitivité des productions picardes grâce à des coûts de transport réduits. Il sera un élément de la pérennisation des activités agro-industrielles sur ce territoire et notamment celles tournées vers l'exportation. Dans le même temps il sera l'opportunité du développement de nouvelles vocations du territoire telles que la logistique, la production d'énergie ou encore le tourisme. Toutefois, un grand nombre d'acteurs territoriaux partagent l'idée que le développement conséquent d'activités logistique ne doit pas se faire au détriment de l'activité industrielle, afin que la région soit aussi un pôle de création de valeur ajoutée⁴⁴.

9.1.4 Champagne-Ardenne

La région Champagne-Ardenne et l'Yonne seront touchés par le projet, à travers leur mise en réseau avec le canal. Ceci sera d'autant plus vrai avec la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine au sud de la Région. Le projet Seine Escaut améliorera donc l'attractivité pour l'installation par exemple d'industriels sur le Port de l'Aube ou d'acteurs importateurs ou exportateurs de conteneurs maritimes.

Plus au nord, dans la mesure où la région Champagne-Ardenne sera connectée au CSNE grâce au réseau intermédiaire existant, il y a là une opportunité d'industrialiser la production céréalière, notamment avec le plan silos (protocole agricole du 10 octobre 2012) et un élargissement de la conteneurisation.

Ainsi il existe une opportunité pour une PFM supplémentaire à l'est de Soissons, le long de la N31, afin de rabattre des trafics Est-Ouest en direction de Compiègne. Ce projet aurait également la vertu de soulager la N31 qui présente une accidentologie importante.

9.1.5 Ile-de-France

Le canal Seine-Nord Europe contribue à ancrer la Région d'Ile de France à la croisée des grands flux internationaux et à renforcer son poids économiques parmi les grandes métropoles européennes.

Parmi les objectifs du SDRIF⁴⁵, on peut citer :

- Améliorer la vie quotidienne des franciliens en construisant 70.000 logements en améliorant l'espace urbain et son environnement naturel,
- Consolider le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France à travers la refonte du dynamisme économique francilien, un système de transports attractifs, et la gestion durable de l'écosystème naturel.

Le transport par voie d'eau tant par la Seine que par le canal SNE contribuera pleinement à ces objectifs, notamment pour approvisionner en matériaux de construction et évacuer les déblais des ouvrages du Grand Paris de façon écologique (schéma non avéré pour le réseau de transport comme nous l'avons vu au paragraphe 3.2, mais possible pour les chantiers de déconstruction/construction).

Le projet Seine-Nord Europe, avec le désenclavement du bassin fluvial de la Seine qu'il induit, ouvre des perspectives sur la valorisation du fluvial comme mode alternatif à la route, aussi bien pour l'approvisionnement des industries que pour l'alimentation du bassin de consommation.

- La région est à la convergence de ces deux axes fluviaux est sera la première bénéficiaire en termes de retombées économiques (20% de la valeur ajoutée soit environ 2Mds€ sur 20 ans

⁴⁴ Source : Livre Blanc Tome 2

⁴⁵ Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

selon VNF). Le développement du trafic sur la Seine devrait en effet permettre une augmentation de la compétitivité des implantations logistiques existantes et le développement d'implantations conformes aux exigences économiques et écologiques des bassins de consommation franciliens.

- Ce projet s'inscrit pleinement dans le cadre de réflexion du Grand Paris aujourd'hui porté par l'ensemble des acteurs franciliens et normands. La problématique de l'approvisionnement des agglomérations et le rééquilibrage nécessaire des implantations logistiques au profit de l'Ouest francilien en sont 2 enjeux forts
- Les enjeux économiques sont importants pour des filières dont celle de l'automobile qui est très présente dans la région avec des implantations (comme Flins et Poissy) qui tournent aujourd'hui le dos à la voie d'eau alors qu'elles sont à proximité. Une réflexion commune avec le pôle de compétitivité MOVEO doit se mettre en place pour mieux intégrer le transport fluvial dans l'économie logistique de la filière automobile et bénéficier des compétences de recherche et d'innovation de ce secteur pour développer une filière fluviale française moderne et compétitive.

En Ile-de-France, le développement du transport fluvial et des fonctions logistiques associées contribue au rééquilibrage des territoires. Les plates-formes portuaires de l'Ile de France seront consolidées avec le maillage du réseau fluvial et par le développement de nouveaux sites portuaires sur la Seine et l'Oise. La valorisation des sites majeurs d'activités riveraines du fleuve sera encouragée pour assurer la réhabilitation des sites d'activités en friche et le redéveloppement économique et urbain. Ainsi, cinq grands sites industriels en mutation seront privilégiés pour redévelopper les activités économiques associées au fleuve : la Seine-Sud de Montereau à Évry, la Seine-Amont, la boucle de Gennevilliers, la Seine-Aval et les sites industrialo- portuaires de la vallée de l'Oise. A noter que ces dynamiques ne sont pas tributaires de CSNE, mais que l'ouverture du périmètre Seine – Escaut contribuera à leur succès.

9.1.6 Exemple du canal Albert

Canal Albert

Comme on le verra au paragraphe 10, le canal Albert a eu des impacts sur la dynamique de son territoire, parmi lesquels on peut citer :

- Effet d'attractivité industrielle et logistique avec l'installation d'activité tout au long du canal.
- Impact démographique

9.1.7 Synthèse des points clés

Il ressort de cette analyse que le CSNE aura un impact important sur :

- d'une part la reconversion des anciennes régions industrielles, en particulier le Nord-Pas-de-Calais : il s'agit de la troisième révolution industrielle avec un basculement vers les métiers de la logistique et l'ensemble des innovations et modernisations associées à ce domaine.
- d'autre part l'attractivité économique des territoires avec des conditions d'accessibilité multimodale optimisées et une offre foncière pour l'activité au travers des PFM. Cela pourra notamment contribuer à reconstituer l'industrialisation de la région picarde.

Parmi les actions à mener pour assurer la réussite du projet on peut citer les actions suivantes :

- Renforcer et finaliser l'engagement des collectivités territoriales sur l'ensemble des territoires de la liaison européenne Seine-Escaut, au-delà des territoires de SNE
- Mettre en œuvre les protocoles « Filières » avec les représentants des fédérations les principaux acteurs économiques des territoires, y compris secteurs du tourisme.
- Consultation des acteurs économiques
- Mettre en œuvre la démarche « Canal Entreprise »
- Garder la maîtrise du foncier

9.2 Attractivité touristique

Le Canal Seine Nord Europe aura par ailleurs un impact en termes de tourisme pour les régions traversées, comme vu au paragraphe 3.10.

Ce développement du tourisme s'ajoutera à l'attractivité économique des territoires concernés. Ainsi dans le livre blanc, les acteurs territoriaux considèrent que le canal renforcera l'identité et la notoriété du territoire, permettra de développer une nouvelle offre touristique mais également de valoriser les ressources et l'offre existante (tourisme de patrimoine et de mémoire, de nature etc.).

Au-delà de ces considérations, les acteurs du territoire souhaitent la valorisation du fluvial dans sa globalité (eau et terrestre), et du potentiel que le canal peut apporter à l'offre touristique et de loisirs existante et future (site de visite actuels, gastronomie, produits du terroir, hébergements...), la réappropriation par les habitants des voies d'eau existantes, la transformation des visites en séjours en réfléchissant dès maintenant à une augmentation de l'offre d'hébergement.

9.3 Effet d'entraînement sur les politiques publiques

L'arrivée du Canal Seine Nord Europe aura un impact sur les politiques publiques des territoires traversés. A titre d'exemple les projets portés par la communauté de commune du pays Neslois témoignent de cette démarche :

La communauté de communes du pays Neslois

La communauté de communes du pays Neslois, accueille aujourd'hui de grandes industries agro-alimentaires (Ajinomoto, Tereos Syral), une centrale de cogénération (biomasse) et des silos agricoles. Elle devrait accueillir une des plateformes du CSNE. La CC du Pays Neslois porte une vision « intégrée » de l'arrivée du canal afin d'impulser une vraie dynamique sur le territoire :

- *Anticipation de l'augmentation de l'activité et de ses incidences sur le trafic routier : 10 ha réservés pour la construction d'une nouvelle bretelle sur A29 + une nouvelle route desservant Nesle et permettant d'éviter des villages.*
- *Achat anticipés de terrains (~50ha à l'heure actuelle) pour développer l'activité à Nesle, au-delà des installations prévues par le canal et notamment :*
 - *Halte Nautique (plaisance) : 6/7ha en plus pour projet ultérieur de complexe pêche / loisirs / base nautique (fosse de plongée ...)*
 - *Terrains supplémentaires autour de la plateforme (projet d'hôtel 60 chambres, restaurant, ...)*

Objectif : attirer les investisseurs en maîtrisant le foncier.

Par ailleurs la communauté de communes porte un projet en terme de logement avec un programme d'amélioration de l'habitat (aides APAH) et de réhabilitation pour 500 logements, afin d'attirer des populations plus aisées.

Enfin la communauté de communes travaille avec la sous-préfecture sur des modules de formation et BTS pour former les ouvriers au chantier.

Dans leurs contributions au Livre Blanc les acteurs territoriaux ont fait le lien entre la réalisation du canal Seine Nord Europe et celle d'un certain nombre de projet du territoire Le tableau ci-après en rappelle certains par type de projet dans chacune des trois régions du CSNE.

	Nord-Pas-de-Calais	Picardie	Ile-de-France
Infrastructure	<p>construction d'une liaison ferroviaire entre Arras et Cambrai</p> <p>réalisation d'un échangeur des lignes TGV à Arras</p>	<p>projet de valorisation énergétique de la biomasse KOGEBAN⁴⁶</p> <p>renforcement de l'accessibilité routière et ferroviaire des plates-formes de Nesle et de Péronne</p> <p>création d'un fonds de développement des territoires alimenté par la Région et l'Etat</p>	<p>accélération de la réalisation du port d'Achères</p> <p>améliorer l'accessibilité routière et ferroviaire des ports en Ile-de-France</p> <p>relance du programme routier structurant d'Ile-de-France (A104, A16, échangeur A16-N1...), en particulier le prolongement de la Francilienne entre le Val d'Oise et les Yvelines</p>
Formation	<p>création d'une école d'ingénieurs et d'un pôle de recherche universitaire dans l'agro-alimentaire</p> <p>création de filières de formation spécifiques au monde fluvial</p>	<p>création d'un grand centre de formation aux métiers de la logistique en partenariat avec les universités de Compiègne et d'Amiens</p>	
Tourisme	<p>aménagement d'une véloroute Voie Verte le long du canal SNE</p>	<p>développement de l'activité « tourisme fluvial » sur le canal du Nord</p>	<p>projet de port de plaisance à l'Isle-Adam</p>

Tableau 22: Quelques projets territoriaux corrélés au CSNE (Source: Livre Blanc des acteurs territoriaux – Association SNE)

Le canal Seine Nord Europe sera donc vecteur de développement territorial pour les régions qu'il traverse. Son succès du canal Seine Nord Europe et la valeur additionnelle qu'il générera dépend de la capacité d'un large spectre d'acteurs à s'approprier le projet et anticiper son arrivée. Il est dans ces conditions primordial pour la puissance publique de communiquer un calendrier et de s'y tenir, sous peine de rompre la confiance des acteurs. Ainsi les acteurs du territoire seront à même de communiquer sur le projet pour attirer les investisseurs, d'inscrire le canal dans une stratégie de développement économique régional et d'engager des actions sur la formation professionnelle de la main d'œuvre locale.

9.4 Impacts sur le développement de la logistique urbaine

Le présent paragraphe cite largement la note *Accessibilité des marchandises au cœur des capitales européennes et des grandes agglomérations* (VNF 2013).

9.4.1 Constat

L'Ile-de-France a généré en 2010, environ 230 Mt de marchandises ventilées de la manière suivante sur les différents modes :

- 197 Mt sont transportées par la route (soit 84% des trafics échangés tous modes) sans prendre en compte le trafic de transit qui représente environ 20% de ces volumes
- 21 Mt sont transportées par la voie d'eau (soit 10% des trafics échangés tous modes)
- Environ 10 Mt sont transportées par le rail (chiffres estimés)

⁴⁶ réalisé depuis

Quatre catégories de marchandises représentent près de 90 % des tonnages échangés par l'Ile-de-France :

- Les matériaux de construction (101 Mt échangées soit 40% des trafics en Ile-de-France)
- Les produits manufacturés (78 Mt échangées soit 31 % des trafics en Ile-de-France)
- Les produits alimentaires (22 Mt échangées soit 9 % des trafics en Ile-de-France)
- Les produits agricoles (22 Mt échangées soit 9 % des trafics en Ile-de-France)

Les distances moyennes tous modes confondus sont de l'ordre de 124 Km avec 32 Km en interne en Ile-de-France et 237 Km en échanges avec les autres régions.

Ce constat met en évidence qu'une grande partie des marchandises échangées, les matériaux de construction, les produits manufacturés (Conteneurs) et les produits agricoles sont des produits dont le transport peut rechercher dans la voie d'eau une performance économique et écologique sur un réseau qui n'est pas saturé.

9.4.2 Effet attendu de Seine-Nord Europe

Le Canal Seine Nord Europe dans le cadre de la liaison Seine Escaut et de l'ensemble des PFM générées va permettre d'organiser plus efficacement l'interface entre l'acheminement sur une longue distance et la desserte de l'Ile-de-France et de l'agglomération lilloise en contribuant à la mise en place d'une livraison, d'une distribution et d'une logistique des marchandises en zones urbaines de manière écologique et en réduisant les émissions de CO2.

9.4.3 Les conditions et les partenariats à mettre en œuvre pour SNE

Le développement du transport fluvial passe nécessairement par le renforcement de la position des ports intérieurs au centre et en périphérie des agglomérations et donc un renforcement des ports, maillons clés dans la chaîne du transport, où le fret et les passagers sont transbordés et où se réalise la valeur ajoutée économique.

L'emplacement des ports intérieurs, dans la ville même, présente des opportunités pour de nouveaux concepts logistiques et spatiaux, comme la distribution urbaine, le transport régional de conteneurs et l'utilisation multimodale de l'espace.

L'innovation chez les transporteurs est aussi nécessaire pour s'adapter aux contraintes des zones denses : utilisation de bateaux auto-déchargeants dans les ports permettant d'augmenter les performances environnementales et économiques des ports intérieurs pour les marchandises vrac, palettisées mais également pour les conteneurs.

Les villes et leur population ont également un rôle à jouer pour promouvoir le transport fluvial et l'acceptabilité des ports intérieurs (qui sont encore trop souvent perçus négativement) en mettant en avant leurs avantages environnementaux, et en développant une vision à long terme. Seule une cohabitation durable peut légitimer le développement des ports intérieurs dans le contexte urbain

9.4.4 Les résultats obtenus en terme de logistique urbaine fluviale

Les essais de dessertes urbaines de voitures neuves au cœur de Paris, les trafics de conteneurs de la grande distribution dans Paris sur le port de la Bourdonnais aux pieds de la Tour Eiffel (Franprix), la préservation des centrales à béton sur les quais, la charte Sable en Seine pour l'intégration des zones portuaires dans un respect de l'environnement et l'utilisation partagé des espaces sont des signes encourageants. Plus récemment la démarche de Ports de Paris de Schémas de Services Portuaires en concertation avec les territoires illustre le changement qui s'opère.

La question de la palettisation

Selon une étude menée par une équipe du CNRS⁴⁷ le fluvial représente une solution aux congestions des transports globaux et métropolitains et permet de connecter les deux dimensions du global et du local. Pour répondre au problème du contenant (conteneurs pour les compagnies maritimes contre palettes pour les commerçants), le fluvial fournit une solution : la palettisation.

« Le hiatus entre les contenants globaux et locaux était jusqu'à présent résolu par le dépotage des conteneurs dans des entrepôts de banlieue où les colis étaient ensuite distribués par palettes au moyen de camionnettes dans Paris. »

Pour décongestionner la métropole, c'est dans de grands entrepôts fluviomaritimes au Havre – ou le long du Canal Seine Nord - que le passage du conteneur à la palette doit se faire avant l'envoi de barges à Paris.

« Cette technique de distribution de palettes par la voie d'eau est techniquement viable et déjà utilisée dans presque toutes les grandes villes d'Europe pour les matériaux de construction. Certains logisticiens commencent à s'en servir pour d'autres marchandises comme Tang Frères, le numéro un européen de l'épicerie asiatique, qui utilise LogiSeine depuis 1999 pour l'approvisionnement de ses supermarchés en palettes.

Les bateaux de dimension urbaine dotés de leur propre grue amènent les colis au bord des quais du centre-ville. Les marchandises sont alors livrées ensuite directement aux commerçants parisiens selon la technique dite « du dernier kilomètre ». Distrivaart de Mercurius (Pays-Bas) innove un concept de transport liant ces dimensions globale et régionale de la distribution au moyen de cette distribution fluviale du fret en palettes. Sa filiale River Hopper a ainsi déjà testé une automatisation du transbordement des palettes avec des brasseurs ainsi que Coca Cola. »

9.4.5 Synthèse des points clés

Traditionnellement structurante pour l'approvisionnement des métropoles en pondéreux, la voie fluviale est support du développement de logistique innovante qui pourrait répondre aux défis de l'expansion des métropoles et des flux associés (environnement, congestion, sécurité).

Parmi les leviers à mettre en œuvre pour contribuer à la réussite du projet on peut citer les points suivants :

- Faciliter le développement des PFM de regroupement en périphérie des grandes villes à l'instar de la PFM d'Achères qui permettra d'optimiser la massification des marchandises en offrant des ports de dépotage pour les conteneurs entrepôts logistiques pour fixer la valeur ajoutée et de regroupement pour les vracs, points de départ pour la logistique urbaine pour alimenter le cœur des agglomérations,
- Développer le partenariat avec HAROPA permettant de présenter la synergie entre le développement du trafic généré par le projet Seine Nord Europe et le développement endogène des ports urbains d'Ile-de-France,
- Développer le partenariat et le soutien de l'ensemble des ports de la liaison Seine Escaut, ports de l'axe Seine mais également ceux du réseau Nord-Pas de Calais,
- Développer une cale adaptée grâce aux démarches d'innovation pour assurer le développement des trafics de la liaison Seine-Escaut.
- Développer les outils de transbordement embarqués pour répondre aux contraintes de chargement / déchargement dans les ports urbains

⁴⁷ BAUDOUIIN-COLLIN-LE MARCHAND - Le fluvial pour une métropole parisienne durable, UMR CNRS 3221, Mars 2009

10 ETUDE DE CAS : IMPACTS ECONOMIQUES DU CANAL ALBERT

Le présent benchmark du canal Albert repose en grande partie sur l'entretien mené avec monsieur Erik Portugaels, directeur général de De Scheepvaart, l'autorité gestionnaire du canal Albert. Il cite en outre différents éléments tirés d'un benchmark du Canal Albert par VNF.

10.1 Présentation

10.1.1 Histoire et caractéristiques physiques

Le canal Albert a été construit entre 1930 et 1939. Les principales raisons à l'origine de ce projet sont :

- La création d'emplois en pleine crise économique : cet objectif avait été atteint puisque sa construction a nécessité le travail de 12 000 personnes à l'époque, les moyens matériels n'étant pas aussi développés qu'aujourd'hui ;
- L'évacuation du charbon wallon : le canal offrait au bassin minier de Liège, déjà desservi par ailleurs par la Meuse, un accès amélioré au port d'Anvers ;
- La résistance contre les assauts allemands : le canal Albert aurait permis de retarder d'une heure seulement l'invasion par les troupes allemandes.

La cartographie ci-après présente le réseau fluvial belge et le canal Albert entre Liège et Anvers.

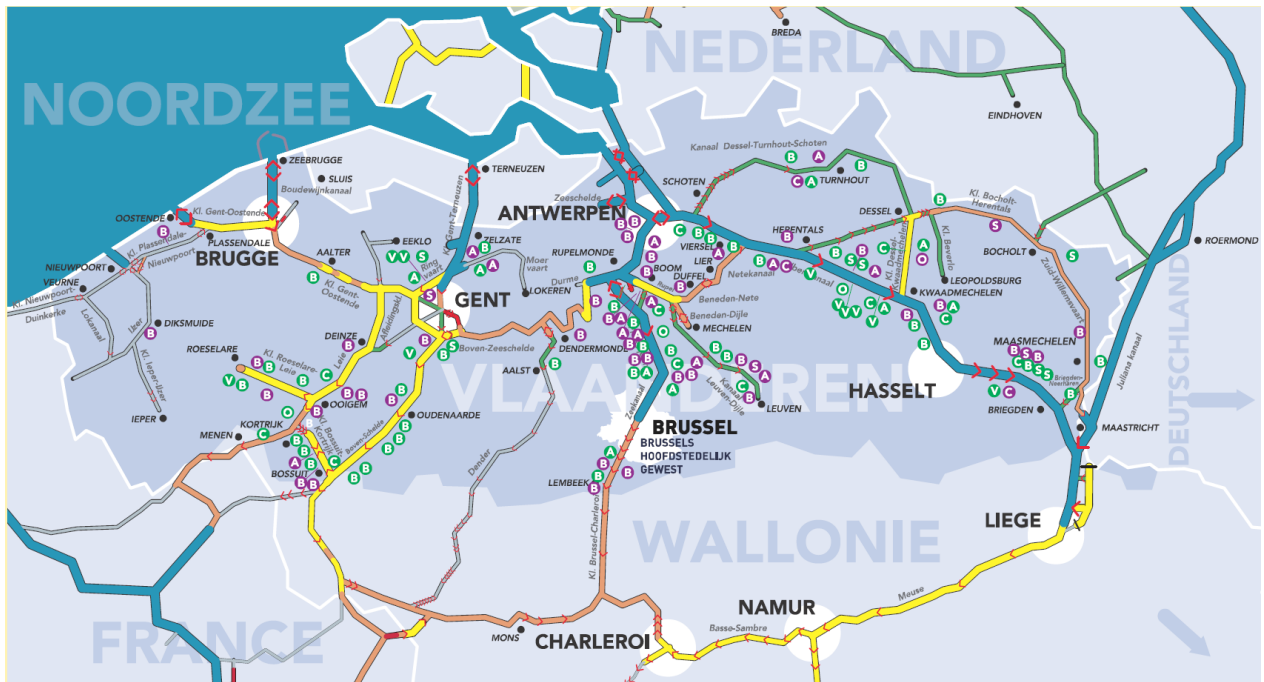


Figure 48: Réseau de voies navigables en Belgique

Le canal Albert présente les caractéristiques physiques suivantes :

- Longueur : 114 km
- Largeur : initialement de 50 m, la largeur a été doublée à 100 m.
- Dénivelé : 55 m
- 6 complexes d'écluses de 136x16 m

Le doublement de la largeur à 100 m et la création d'écluses adaptées aux convois poussés permettent un emport de 10 000 tonnes, ce qui correspond au gabarit VIIb.

10.1.2 Infrastructures portuaires

LE RESEAU DE QUAIS

Le canal Albert est maillé par un réseau de murs de quais publics mais également privés.

Les quais privés dépendent généralement d'entreprises implantées en bord du canal et qui réalisent une partie de leurs transports entrants et/ou sortants via le canal. Ces entreprises ont pu bénéficier pour certaines d'un financement étatique pour la construction de leur mur de quai moyennant un engagement de trafic sur le canal (Voir § 11.5 Leviers).

Les quais publics peuvent par ailleurs être utilisés par les usagers du canal pour leurs transbordements. La carte ci-dessous donne un aperçu de la densité de quais sur cet axe.

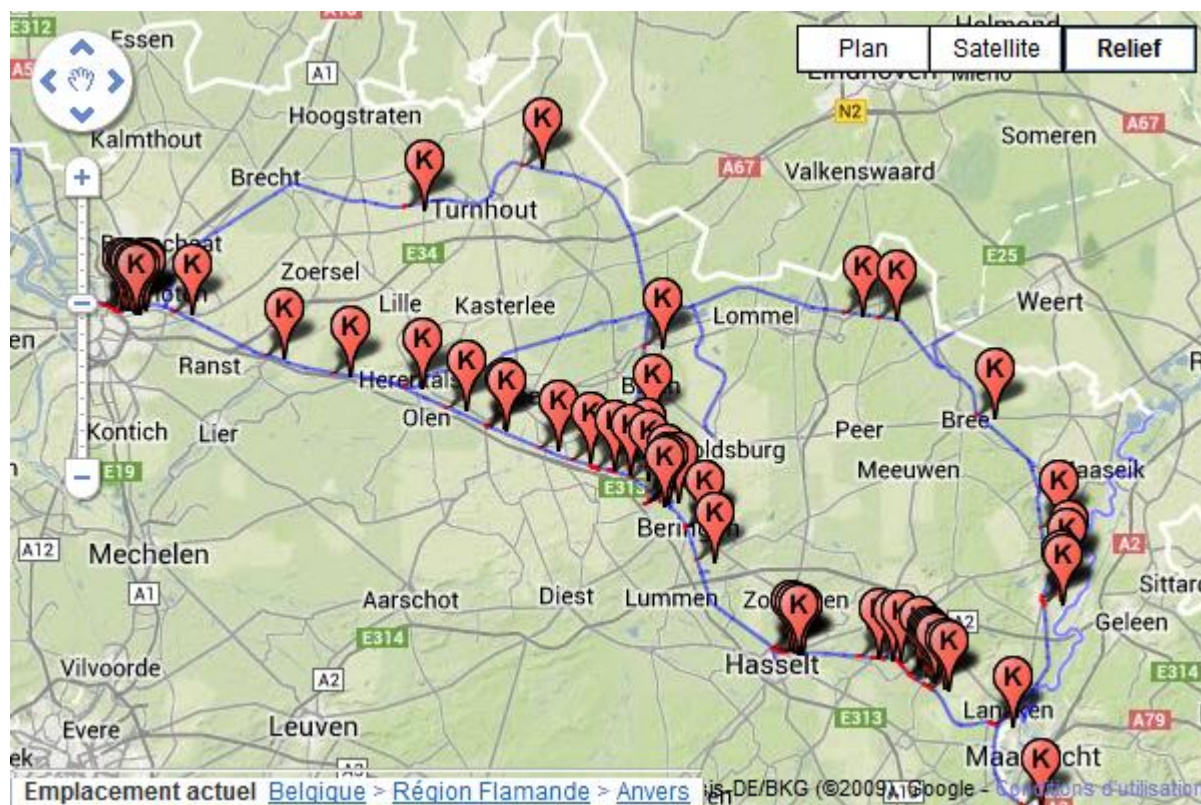


Figure 49: Réseau de murs de quais sur le canal Albert (Source : site internet de nv De Scheepvaart)

LES PORTS CONTENEURS CONCEDES A DES EXPLOITANTS PRIVES

Le terminal conteneurs Euroports Container de Meerhooft

Le trafic de conteneurs à Meerhooft se caractérise quasi entièrement par une combinaison bimodale eau-route. Soit les conteneurs arrivent par voie d'eau au terminal (en provenance des ports maritimes) et sont rechargés sur des poids lourds, soit l'inverse (ils arrivent au terminal par la route et sont chargés sur des barges). Autrement dit, aucun transport par rail n'est organisé vers ou depuis le terminal de Meerhooft, malgré la présence d'infrastructures ferroviaires. La raison évoquée à cela est le coût du transport par rail supporté par le chargeur. Du point de vue des clients du terminal de Meerhooft, les distances de transport vers ou depuis les ports maritimes et les capacités du transport par rail sont trop faibles que pour justifier son usage. Le rail n'est donc pas compétitif par rapport à la voie d'eau (dans le cas de Meerhooft). En 2013, les subsides belges convenus pour le fer cesseront, ce qui engendra nécessairement une hausse des coûts de ce transport et affaiblira donc davantage son niveau de compétitivité par rapport au fluvial.



Figure 50: Vue aérienne du terminal de Meerhooft (Source: Euroports)

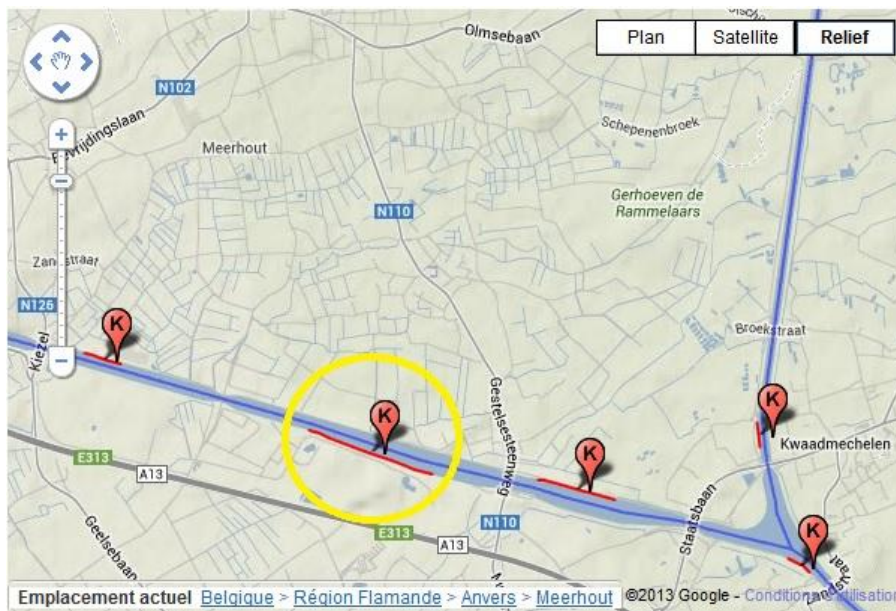


Figure 51: Plan de situation de la plateforme conteneurs de Euroports à Meerhooft (Source : site internet de nv De Scheepvaart)

Le terminal à conteneurs de Meerhooft se caractérise par les éléments suivants :

- superficie de 11 ha ;
- longueur de quai de 350 m ;
- 2 portiques ;
- 9 reach-stackers ;
- 2 voies ferrées de 320 m chacune ;
- capacité: 400 000 EVP/an (trafic réel de 280 000 EVP/an) ;
- Ouvert 6 jours sur 7, 24h sur 24.

Le Ports conteneurs de Haven Genk

Haven Genk propose des solutions logistiques pour marchandises en vrac et en conteneurs par bateau ou péniche, train ou camion. Les principaux services proposés sont :

- Le transbordement de marchandises, vrac et conteneurs
- Le stockage de marchandises en plein air ou en entrepôts couverts
- Le conditionnement de la cargaison
- La gestion des formalités douanières : déclarations en douane, le stockage dans les entrepôts de la douane ...
- Le pesage et la mesure pour les camions et trains
- Un terminal de charbon dédié

Le plan ci-dessous indique la situation du terminal.

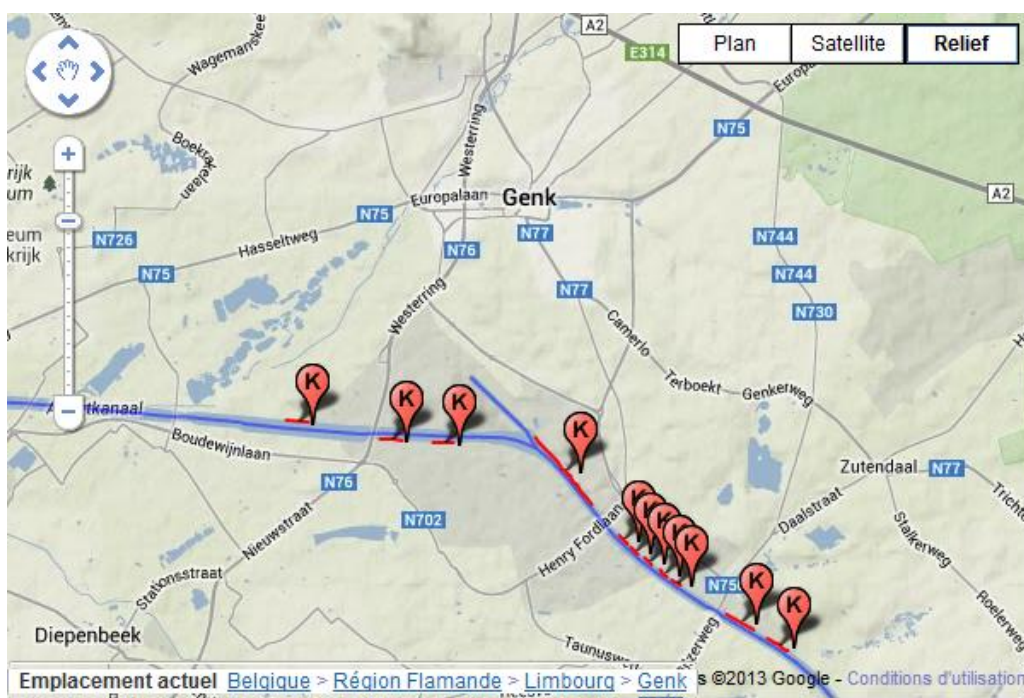


Figure 52: Plan de situation des terminaux de Haven Genk (Source : site internet de nv De Scheepvaart)

Les capacités en termes de stockage sont :

- Stockage couverte : 8.000 m²
- Stockage en plein air : 10.000 m²

Le terminal dispose d'un quai de 500 mètres de longueur et est par ailleurs équipé de :

- Portiques : 2, capacité de 50 tonnes
- Grues de transbordement mobiles pour les marchandises en vrac : 3
- Chargeuses sur pneus : 3
- Équipement de tamisage : 1
- Ponts-basculés : 3
- Les chariots élévateurs : 3-18 tonnes

10.2 Impact portuaire du canal Albert

Selon M. Portugaels, l'apport du canal pour le port d'Anvers est difficile à quantifier. Les entreprises sont attirées par Anvers et Rotterdam en raison de leur position barycentrique en Europe. Le rapport aux ports ne serait pas très important d'après M. Portugaels qui explique que le canal vit sur lui-même et représente une « source d'oxygène » pour les industries.

10.3 Impact sur le développement économique

10.3.1 Développement d'activités

Le canal Albert a été à l'origine de l'implantation progressive et spontanée d'usines sur le territoire traversé, le long du canal. Ces créations d'industries concordent souvent avec une bonne conjoncture économique :

- Années 60 : les industries chimiques
- Avant : l'industrie sidérurgique, l'industrie automobile
- Aujourd'hui : la logistique, Nike double son hub de distribution européen. Pour Nike le choix était entre agrandir le dépôt existant sur le canal ou en ouvrir un complémentaire en Angleterre ou en Allemagne. Les caractéristiques des trois sites potentiels étaient, selon l'agence de développement économique de la Flandre, quasiment similaires : main d'œuvre disponible, présence dans la « banane bleue », proximité des grands marchés de distribution, avantages publics similaires,... Le site de Meerhout était en revanche le seul à offrir l'opportunité de s'alimenter via la voie d'eau. L'agence de développement économique de la Flandre considère que ce choix d'agrandissement est lié à la situation géographique à moins de 5 kilomètres d'un Inland Terminal

Stratégie de réserve foncière intégrée

Un aspect important est soulevé par M. Portugaels : dans le cas du CSNE, il y a la possibilité de prévoir le « zoning industriel » et d'ainsi planifier les implantations d'entreprises, ce qui ne fut pas le cas pour le Canal Albert qui a connu des implantations spontanées. Face à la pression foncière de la part des entreprises mais également de la part de particuliers souhaitant habiter en bord du canal, l'enjeu était de contrôler ce foncier de manière à pouvoir garantir l'accès au canal aux acteurs utilisateurs du transport par voie d'eau.

Concernant les surfaces à prévoir pour les implantations industrielles et logistiques pour le cas du CSNE, M. Portugaels estime que la demande pourrait aisément atteindre 2000 hectares, ce qui correspond à plus de cinq fois la surface actuellement prévue sur les PFM. Bien que le cas du canal Albert soit assez particulier dans la mesure où la proximité du port d'Anvers a dû être un facteur de succès important, il semble primordial de mettre au point une stratégie foncière en adéquation avec le potentiel de demande en implantation en bord du canal, et ce au-delà des PFM déjà programmées.

De cela dépendra l'émergence d'un véritable « couloir industriel » sur les territoires traversés par le canal. De plus, la stratégie de maîtrise foncière est un levier d'incitation à l'utilisation de la voie d'eau, De Scheepvaart se réservant le droit de prioriser les acteurs économiques utilisateurs du fluvial pour l'implantation en bord du canal Albert.

10.3.2 Créations d'emplois

Monsieur Portugaels affirme que 50 000 emplois en lien avec le canal ont été créés (emplois actuels). Sa construction à elle seule a nécessité le travail de 12 000 personnes durant les années 1930.

De Scheepvaart a par ailleurs indiqué à VNF que ses estimations relatives à la création d'emploi étaient significativement sous-estimées, notamment du fait que VNF a fait l'hypothèse de 30% de chargement/déchargement sur CSNE et 70% de trafic en transit alors que le canal Albert présente un ratio inverse, le trafic en transit n'y représentant que 30% contre 70% en chargement déchargement sur

le canal et ce depuis que la fonction du canal s'est muée d'une fonction industrielle à une fonction logistique. Monsieur Portugaels explique en effet que l'OD Liège – Anvers ne représente que 25% du trafic du canal.

10.4 Impact sur les territoires

Les acteurs économiques et les autorités en charge du canal Albert s'accordent pour juger que l'infrastructure marque fortement le territoire flamand. Elle contribue à donner l'image d'une Flandres bien dotée en réseaux de transports et capable de développer son industrie sans que cela se fasse au dépend de la préservation de son environnement.

Monsieur Portugaels explique que ce canal a été et demeure une source d'oxygène pour le territoire tout le long de l'infrastructure. Selon lui, une autoroute ou une voie ferrée n'ont pas un tel effet, mais seraient plus de nature à générer un développement aux pôles qu'elles relient. En revanche, le canal n'a pas été déclencheur d'autres infrastructures, hormis les infrastructures touristiques.

En effet, le canal a eu un impact sur le développement touristique dans la région : aménagement de pistes cyclables, ports de plaisance, campings, etc.

- ⇒ Les revenus générés par l'activité touristique bénéficient avant tout à l'économie locale ;
- ⇒ Cependant les ports de plaisance et campings paient naturellement une redevance pour le foncier.

10.5 Leviers et facteurs de succès

10.5.1 Leviers pour le report modal

Face aux problèmes de congestion des routes belges et notamment à l'entrée d'Anvers, le gouvernement flamand a entrepris une série de mesures visant à orienter la politique en matière de transport de marchandises afin de dynamiser l'utilisation de la voie d'eau :

- Le financement d'une grande partie (près de 80 %) de la construction de nouveaux quais le long du canal. L'entreprise doit en contrepartie s'engager à utiliser la voie d'eau durant une période de 10 ans.
- Un rôle plus global accordé à l'autorité gestionnaire du Canal (De Scheepvaart). Elle dispose à présent d'une compétence d'aménageur le long des berges du canal⁴⁸. Elle peut ainsi se porter acquéreur d'un terrain et le commercialiser. Elle utilise cette nouvelle possibilité pour sélectionner exclusivement des entreprises utilisatrices de la voie d'eau sur ses terrains.
- Il faut rappeler que l'entreprise utilisatrice du canal – hors conteneurs – doit se situer le plus proche possible du canal. L'intérêt de la voie d'eau est sinon fortement diminué. (Une manutention supplémentaire, le brouettage, pour atteindre la barge de chargement - déchargement – aussi courte soit-elle – représente une surcharge de coût, qui peut être parfois rédhibitoire.)
- Des investissements importants pour améliorer encore plus la capacité du Canal. En 1965, la décision fut prise de transformer le canal Albert en canal à grand gabarit. Aujourd'hui la volonté est de passer du Vb au VIb. La hauteur du tirant d'air est aujourd'hui de 7 mètres (soit 3 étages de conteneurs), le souhait est de passer à 9 - 10 m (4 étages), afin de répondre à une préoccupation des chargeurs et transporteurs de conteneurs.
- L'accessibilité du Canal rendue pratiquement constante. Les plages d'ouverture sont constantes. Le canal n'est aujourd'hui plus fermé que le dimanche. Une ouverture progressive 24h sur 24h, 365 jours par an est en cours d'étude.
- Le bénéfice du positionnement européen du Canal. Le Canal Albert bénéficie d'un positionnement stratégique au cœur de la « *banane bleue* » européenne. Le nombre de

⁴⁸ En plus de nouvelle attribution, le statut juridique de Scheepvaart a également évolué. Auparavant entité publique gestionnaire du Canal, elle dispose aujourd'hui d'un fonctionnement interne plus souple et comparable à une Société d'Economie Mixte française.

demandes d'implantations d'entreprises est supérieur à l'offre du foncier. Les autorités publiques profitent de cette situation pour favoriser l'utilisation du canal par les entreprises. Elles offrent prioritairement les terrains disponibles aux entreprises qui s'engagent à utiliser la voie d'eau.

10.5.2 Condition de viabilité des inland terminals

CONDITIONS ECONOMIQUES DU TERRITOIRE

La zone de chalandise potentielle pour ces types d'entreprises est difficile à estimer. Elle peut être très variable, notamment selon la taille des hinterlands des ports maritimes.

- Water Container Terminal⁴⁹ (WCT) évalue son rayon de pré-post acheminement à 60 Km pour que son offre ne perde pas en flexibilité et reste compétitive.
- Le terminal Haven Genk juge que son service intéresse les industries qu'à deux heures de transport en camion.

Les Inland Terminal affirment - sans ambiguïté - qu'ils n'auraient pu s'implanter sans la présence de nombreuses industries potentiellement utilisatrices du canal – via les conteneurs.

- Lors de l'installation de WCT, les acteurs politiques et économiques étaient sceptiques sur sa viabilité. Sa proximité avec le port d'Anvers laissait penser que son avantage compétitif serait limité. Néanmoins, l'analyse de WCT a été de considérer que la densité d'entreprises à proximité de son lieu d'implantation pouvait permettre la réussite du projet. Depuis son implantation en 1997, le nombre de nouvelles entreprises installées à proximité n'a pas évolué. En revanche le nombre de ses clients a augmenté. Aujourd'hui une centaine d'industrie sont clientes du Terminal.
- Pour le terminal d'Haven Genk, le lancement du service de Terminal de conteneurs (en sus du transport de vrac et de charbon) a eu lieu au début des années 2000. Le Business plan a été validé à l'époque car il existait un tissu industriel suffisant pour alimenter le Terminal.
- Aujourd'hui le lancement de plusieurs nouveaux projets d'Inland Terminals sur le Canal Albert montre que sur ce territoire et pour ce canal les projets sont économiquement réalisables, malgré les investissements élevés de départ (grues, engins portant les conteneurs, zone de stockage, achat ou leasing de barges...).

CONDITIONS TECHNIQUES : CAPACITE, SERVICES ET INNOVATIONS

Influence des caractéristiques physiques du terminal :

Selon un responsable du terminal de Meerhooft, une longueur de quai de 350 mètres est insuffisante, car elle ne permet pas d'opérer plusieurs bateaux à la fois sur le terminal. Il insiste sur l'importance de la longueur de quai pour accroître la capacité théorique du terminal. Cette longueur de quai utile doit être définie en fonction de 2 critères :

- Le type de bateau (longueur) généralement employé sur la voie d'eau ;
- Le nombre de services effectués quotidiennement et donc, indirectement, le nombre de ports et d'industries concernés.

Qualité de service

Les terminaux considèrent que leur force se trouve moins dans le coût du transport qu'ils proposent (au final « plus faible » que le camion sur la liaison avec Anvers et Rotterdam si le client intègre le pré et le post acheminement par camion) que dans la régularité qu'ils offrent à leurs clients.

La fiabilité ressort comme la qualité première d'utilisation du canal (voir infra sur les clients de Terminaux). Cette condition peut être respectée uniquement grâce au précédent point sur la viabilité économique. En effet, c'est le volume d'activités qui permet d'assurer des navettes de péniches suffisamment fréquentes.

⁴⁹ Ancien gestionnaire de la plateforme de Meerhooft

Les clients des deux Inland Terminals rencontrés sont très fidèles (tous deux assurent n'avoir pratiquement pas connu de défections de clients). Cela s'explique par deux raisons : d'une part l'intérêt pour le service offert (cf. la fiabilité dans les horaires de livraisons notamment) et d'autre part la difficulté à modifier la logistique mise en place une fois le terminal choisi.

Pour assurer l'atout majeur de fiabilité, les terminaux proposent :

- Une zone de stockage pour leurs marchandises.
- Une liaison régulière vers les ports d'Anvers et de Rotterdam : les deux Inland Terminals ont mis en place des liaisons quotidiennes dans les deux sens avec le port d'Anvers. Ils proposent également 3 A/R par semaine avec le Port de Rotterdam. Pour le Canal Albert la liaison est principalement assurée jusqu'aux ports d'Anvers et de Rotterdam. Pour effectuer un aller-retour, les barges mettent environ 24 heures. Elles circulent 24h sur 24h. Arrivée au port, la barge effectue un circuit incluant 7 stops pour desservir les 7 lieux de déchargement de conteneurs. Cette régularité permet aux clients de disposer d'une visibilité forte et d'adapter leurs livraisons ensuite leur chaîne logistique de production.
- Un service complet incluant le post et le pré acheminement jusqu'au terminal. Le terminal d'Haven Genk par exemple propose le transport de marchandises par camion à partir de son terminal d'une durée maximum de deux heures.
- Un lieu de dédouanement sur site : la présence au sein des terminaux d'entrepôts de dédouanement permet de gagner du temps et d'éviter des procédures administratives. C'est le cas pour les terminaux de Genk et de WCT.

Clés de réussite du terminal Euroports

La réussite du terminal de Meerhout tient évidemment à sa localisation géographique avantageuse (proximité des plus grands ports européens), mais aussi à la stratégie développée par son opérateur, Euroports.

Pour être compétitif par rapport au transport routier, Euroports a développé un service journalier de livraison et d'enlèvement massifiés de conteneurs vers et depuis les ports maritimes. Cela permet en effet de développer, aux ports, des services réguliers, dédiés, y garantissant un faible temps d'attente. Le gain de compétitivité passe donc par une réduction du temps de transit de la marchandise vers et dans les ports. Pour ce faire, il est également nécessaire de limiter les multi-stops dans les ports entre différents terminaux (4 au maximum).

A cet égard, Euroports s'est muni d'un logiciel d'optimisation des flux par la réduction du temps de transit, l'équilibre des flux et la réduction des multi-stops. Ceci requiert l'utilisation de systèmes GPS dans les camions et IAS sur les bateaux.

Outre cette fiabilité accordée au transport par voie d'eau par les chargeurs, la sécurité (contre les vols et les accidents) et l'image « verte » qu'il garantit constituent deux facteurs de réussite du terminal de Meerhout et donc du transport fluvial par rapport à la route.

D'autres mesures, comme celle du Dépôt Virtuel (voir encart suivant), expliquent en partie la réussite et la pérennité du terminal et du groupe Euroports.

La technique du dépôt virtuel

L'un des objectifs actuels de Euroports consiste à développer un réseau de terminaux formé par des corridors (par exemple : corridor Anvers - Meerhout – Liège). En configurant son réseau de la sorte, Euroports garantit au client un service de qualité, mais à moindre coût. En effet, pourvu qu'il puisse livrer la marchandise Just-in-time au client, Euroports peut choisir le terminal par lequel il fera transiter l'un ou l'autre conteneur. Ce choix se fera notamment en raison de la quantité de conteneurs vides aux différents terminaux et des opportunités de leur repositionnement efficace sur le réseau. Combiner le repositionnement de conteneurs vides (qui coûte cher) avec les mouvements de livraison (facturés) assure dès lors une meilleure rentabilité. Cette technique, qui peut être exécutée tant à l'import qu'à l'export, s'intitule le Dépôt Virtuel.



11 IMPACT DES AUTRES PROJETS DE LA LIAISON SEINE-ESCAUT

Ce chapitre a pour objectif de rendre compte de l'impact éventuel des autres projets en cours sur le réseau fluvial Seine-Escaut (partie française). En effet, l'étude de trafic VNF/STRATEC et le bilan socio-économique associé tiennent compte d'une situation de référence intégrant certains de ces projets dont les aménagements en Nord Pas de Calais (écluse de Quesnoy, aménagement de la Deûle et de la Lys et Condé-Pommereul). Hors ces aménagements dans le cadre de notre étude font partie de la situation de projet et non de la situation de référence.

En conclusion, la situation de référence considérée par STRATEC se doit d'être dégradée. En d'autres termes, il conviendrait d'ajouter dans notre analyse – par rapport aux travaux effectués précédemment – les avantages associés à :

- Ecluse de Quesnoy
- Aménagements de la Deule et de la Lys mitoyenne entre Lille et Halluin
- Remise en navigation du canal Condé-Pommereul
- Navigation H24 en Nord-Pas de Calais
- Navigation H24 sur la Seine Amont
- Mise à grand gabarit de Bray Nogent

11.1 Bray-Nogent

La mise à grand gabarit de la Petite Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine aura un impact sur l'ensemble des filières d'activité analysées dans le cadre de la liaison Seine-Escaut. Ces impacts sont décrits pour chacune d'elle sur la base de l'étude socio-économique du projet. Il est cependant relativement indépendant du projet CSNE.

- **Céréales et produits agricoles** : La mise en service de la mise à grand gabarit de la Petite Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine aura un impact important sur la filière céréale, Nogent-sur-Seine concentrant plusieurs acteurs importants de la filière, dont les flux sont à destination de l'exportation via Rouen ou du Nord-Pas-de-Calais. On peut en tout état de cause considérer que l'impact sur la filière se fera là aussi en termes de compétitivité à l'export, et donc de balance commerciale française.
- **Granulats** : La mise en service de la mise à grand gabarit de la Petite Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine contribuera à sécuriser l'approvisionnement de l'Île-de-France en granulats.
- **Grande distribution – Conteneurs** : La mise à grand gabarit a un impact positif sur le transport des conteneurs de la filière, comme peuvent en témoigner les études socio-économiques du projet. Cela concerne notamment l'import de conteneurs maritimes (présence d'acteurs du secteur textile - tels Eurodif - près de Troyes) ou l'export de conteneurs (potentiel pour le champagne).
- **Automobile** : Le secteur automobile est présent dans la région de Troyes (Mefro Roues et Michelin en particulier). Le CSNE et la réalisation du projet Bray-Nogent représentent une opportunité pour une partie de l'import des matières premières (caoutchouc depuis Le Havre, acier de Belgique et des Pays-Bas...) et la quasi-totalité de l'export des produits finis (conteneurisés), sous réserve d'une gestion des conteneurs vides à Nogent-sur-Seine. Cela représente annuellement environ 1000 conteneurs à l'import et 2500 à l'export.
- **Produits recyclables** : La filière est concernée par le projet Bray-Nogent, notamment avec la papeterie Emin Leydier située à Nogent-sur-Seine. Avec la mise à grand gabarit, les flux voie d'eau d'Emin Leydier pourraient croître significativement.

11.2 Condé Pommeroeul

L'analyse de l'impact de la remise en navigation du Canal Condé-Pommeroeul se base sur une étude socio-économique de l'opération (VNF/SPW/Catram Consultants)⁵⁰.

- **Céréales** : Un flux potentiel majeur est identifié pour ce canal : 800 000 tonnes de céréales destinées à une usine nouvelle de bioéthanol ouverte entre Namur et Liège sur la dorsale fluviale wallonne. La moitié de son approvisionnement proviendrait de France dont 70% par voie d'eau. D'autres flux potentiels de céréales ont également été identifiés pour les usines Cérès (filiale du groupe Soufflet près de Bruxelles) et Ghlin Maltings qui s'approvisionne en orge en France (l'approvisionnement devrait cependant continuer à se faire en péniches Freycinet en raison du gabarit des canaux de départ). Le trafic potentiel de céréales sur le canal de Condé-Pommeroeul est évalué à moyen terme entre 800 000 tonnes et 1 million de tonnes⁵¹.
- **Granulats** : La mise en service Condé-Pommeroeul devrait avoir un impact sur la filière matériaux de construction notamment concernant des importations de ciments. En faisant l'hypothèse d'une continuité des trafics actuels et d'un report modal depuis le ferroviaire et le routier, cette étude évalue le trafic potentiel de matériaux de construction sur la voie d'eau au niveau du CCP entre 1,7 et 3,2 millions de tonnes à l'horizon 2015-2020 contre un peu moins de 750 000 tonnes en 2007.
- **Grande distribution – Conteneurs** :
 - Il existe un flux de 20 à 50 EVP tous les 15 jours entre le port et le Trimodal Logistic Center de Charleroi (CTLC), qui tourne sans fret retour (retour des conteneurs vides). L'ouverture du CCP ferait gagner 15% de temps de parcours pour cette ligne dont le trajet nécessite actuellement 3 jours. Cette ligne transporte des conteneurs de ferronickel du groupe ERAMET vers l'aciérie CARINOX à Charleroi, ERAMET étant le donneur d'ordre. Une pérennisation de cette ligne pourrait aboutir à terme à un trafic de 10 000 EVP annuels contre 2 600 en 2010. Cela nécessitera un second automoteur de 1350 tonnes en plus de celui actuellement utilisé.
 - Par ailleurs, des essais d'une compagnie d'affrètement (Groupe Portier) d'établir une navette entre Dunkerque, Dourges et Liège ont échoué en raison d'un manque de trafic. Cependant, il est à noter qu'un bateau met actuellement 5 jours pour un aller simple Liège-Dunkerque. L'ouverture du CCP apporterait un gain de 4 h de navigation ce qui correspond à 10% du temps de navigation sur la rotation A/R. Ce gain de temps engendrerait une économie de 1000€ sur la rotation complète soit environ 10€ par conteneur.
 - Généralement, les transporteurs jugent que le développement d'un trafic pérenne et conséquent entre l'Est de la Belgique et le port de Dunkerque dépend de la capacité de celui-ci à capter les trafics maritimes de conteneurs et à se positionner en véritable alternative aux ports belges et néerlandais.
 - A moyen terme, les trafics potentiels de conteneurs entre la France et la dorsale wallonne pourraient s'élever entre 8 000 et 11 000 conteneurs par an.
- **Chimie, engrais, produits pétroliers** : L'usine de bioéthanol située entre Liège et Namur citée pour l'import de céréales françaises expédie actuellement une partie de sa production vers Dunkerque par la route. Une partie de ces expéditions pourraient être reportée sur la voie d'eau et transiter par le bassin fluvial du Nord-Pas-de-Calais. Avec les produits pétroliers reçus par les utilisateurs actuels qui devraient se maintenir (engrais et produits chimiques), 120 000 tonnes sont espérés sur la voie d'eau vers la France entre 2015 et 2020⁵².
- **Colis lourds** : L'export de pièces d'éoliennes depuis l'Allemagne (notamment depuis Magdebourg, Hambourg ou Dresde) vers la France où l'éolien est considéré comme l'énergie renouvelable ayant le meilleur potentiel de développement à court terme transite par Liège,

⁵⁰ Evaluation socio-économique relative à l'opération de remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul (VNF/SPW/Catram Consultants) – version n°4 du 5 janvier 2010.

⁵¹ Evaluation socio-économique relative à l'opération de remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul (VNF/SPW/Catram Consultants) – version n°4 du 5 janvier 2010.

⁵² Evaluation socio-économique relative à l'opération de remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul (VNF/SPW/Catram Consultants) – version n°4 du 5 janvier 2010.

Charleroi ou Tournai où les pièces doivent être transférées sur des camions. Selon la destination, les gabarits de voie d'eau en France sont en effet insuffisants. La réouverture du CCP et de SNE et l'amélioration du gabarit du réseau navigable en France, en particulier le tirant d'air à 7 mètres, simplifierait considérablement le transport de colis lourds en raccourcissant les parcours de desserte finale et donc en réduisant les tâches d'étude d'itinéraires, de demande d'autorisation et d'organisation des transports exceptionnels sur les routes.

- **Métallurgie** : L'étude VNF/SPW/Catram Consultants⁵³ cite les chargeurs enquêtés qui semblent plutôt captifs du mode ferroviaire et perçoivent le fluvial uniquement comme une alternative intéressante pour maintenir la concurrence. Le développement de la plateforme multimodale de la Louvière est donné comme exemple de ce fonctionnement. Le trafic potentiel de produits métallurgiques est évalué entre 1 et 2,4 millions de tonnes sur la voie d'eau, mais cette estimation intègre les effets combinés du CCP et de SNE. Ce trafic était de 620 000 tonnes en 2007 à l'écluse de Péronnes (Belgique).

11.3 Nord Pas de Calais : Lys mitoyenne et écluse de Quesnoy

Les projets d'aménagement du réseau fluvial dans le Nord-Pas-de-Calais font partie intégrante des projets prévus dans le cadre de l'amélioration de la liaison Seine-Escaut. Nous ne disposons cependant pas d'étude socio-économique relative à ces projets. Néanmoins, il est possible de citer de façon qualitative certains impacts sur les filières et notamment :

- **Granulats** : Les aménagements sur Lille-Halluin qui permettent une plus grande massification auront un impact positif sur l'économie de la filière (flux orientés principalement dans le sens importation).
- **Grande distribution - Conteneurs** : Les aménagements permettant le passage du grand gabarit entre Lille et Halluin représentent un enjeu en termes de coûts de transport, notamment pour les flux de conteneurs entre les ports maritimes (Zeebrugge ou Anvers) et les zones logistiques du Nord de la France (Lille, Dourges et les plateformes du CSNE et de l'Île-de-France). Si l'on remarque que les bateaux de gabarit IV pour les services de navette fluviale opérant ces relations semble convenir aux acteurs, au regard des volumes actuels, il représenterait dans la perspective des trafics futurs :
 - un frein au développement prévu des trafics futurs en provenance des ports du Range Nord
 - un risque de perte de rentabilité pour le projet dans son ensemble. .
- **Chimie, Engrais, Produits pétroliers et Colis lourds**: Pour ces filières, l'impact de ces projets est semblable à celui de la remise en navigation du Canal Condé-Pommeroeul et ne concerne que certains flux bien identifiés, tel ceux de l'usine de bioéthanol entre Liège et Namur qui expédie par route une partie de sa production vers Dunkerque et les flux de mats d'éoliennes entre l'Allemagne et la France qui subissent un transbordement fleuve-route à l'approche de la frontière française en raison de l'insuffisance de gabarit du réseau fluvial français pour certaines destinations.

11.4 H24 : cas de la Seine amont

La Seine amont a fait l'objet d'études relatives à l'ouverture de la navigation en H24. Certains éléments de ce chapitre sont tirés du rapport de l'étude Seine amont (SETEC/STRATEC pour VNF).

L'augmentation des plages horaires de la navigation n'affecte l'horaire réel de navigation que pour certaines classes de bateaux :

- Ainsi, les bateliers indépendants, travaillant en famille sur des bateaux de classe I à IV, sont moins affectés par l'élargissement des plages horaires. Selon la SCAT (Société Coopérative Artisanale de Transport), l'organisation des équipages pour les bateaux opérés par des artisans bateliers permettrait cependant la navigation avec des plages horaires plus importantes.

⁵³ Evaluation socio-économique relative à l'opération de remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul (VNF/SPW/Catram Consultants) – version n°4 du 5 janvier 2010.

L'équipage est classiquement formé du commandant, de sa compagne et d'un commandant en second.

- Par contre, les bateaux de classe V comme les grands Rhénans ou les convois poussés sont régulièrement affrétés par des sociétés de transport qui emploient des équipages de salariés pouvant travailler 18h/24h ou 24/24h. Elles seront intéressées par cette amélioration parce qu'elle permet de réduire les frais fixes horaires des bateaux.

Il est par conséquent nécessaire de lier le type d'exploitation à l'amplitude de la plage horaire pour l'évaluation des scénarios plages horaires car il n'est pas opportun d'augmenter l'amplitude horaire si le mode d'exploitation ne s'industrialise pas.

Cette amélioration a aussi un impact sur la fiabilité. Si la plage horaire est augmentée, le chargeur pourrait rattraper pendant la nuit les retards accumulés durant la journée.

Au-delà de l'approche par type de flotte, il est possible d'approcher de façon qualitative l'impact sur les différentes filières :

- **Céréales** : Le passage à 24 heures sur 24 du réseau n'aura pas un impact économique majeur mais touchera néanmoins les bateaux de classe V comme vu précédemment.
- **Granulats** : Pour le secteur des granulats, il faut souligner que la fermeture des écluses durant la nuit ne permet pas aux bateaux d'atteindre Paris à tout moment. Une certaine part de marché est ainsi perdue puisqu'une partie du trafic se fait par la route qui n'est pas soumise à cette contrainte horaire. Cet élément est toutefois à nuancer car beaucoup de centrales à béton sont fermées pendant la nuit de manière à ne pas gêner les riverains. Ainsi, même si les bateaux étaient en mesure d'accéder à Paris à toutes heures, ils ne pourraient pas tous décharger leur cargaison.
- **Grande distribution – Conteneurs** : L'ouverture du réseau en 24 heures sur 24 représente la levée d'un frein important, en particulier dans le cas des flux aval, démassifiés et en flux plus tendu :
 - Transport de palette
 - Distribution urbaine

Un opérateur de distribution urbaine actuellement expérimentée entre les ports de Bonneuil-sur-Marne et de la Bourdonnais, témoigne des difficultés opérationnelles et du frein induits par cette limitation de la plage horaire.

- **Chimie, Engrais, Produits pétroliers** : La disponibilité horaire du réseau à 24 heures sur 24 aura a priori peu d'impact sur la logistique de la filière.
- **Colis lourds** : En première approche, les autres projets inclus dans le périmètre n'ont pas d'impact significatif sur cette filière, dans la mesure où les contraintes de temps de transport sont faibles.
- **Métallurgie** : Etant donné la faible sensibilité au transit time pour les flux potentiellement captable, à savoir les flux amont de déchets métallique, l'ouverture horaire à 24 heures sur 24 ne semble pas avoir un impact majeur sur la logistique de la filière. Néanmoins, si les acteurs français de la sidérurgie optent pour un report modal fer-fleuve, l'ouverture horaire à 24 heures pourrait permettre de répondre aux problématiques de juste-à-temps.
- **Automobile** : Etant donné les contraintes de juste à temps de la filière automobile, le passage des horaires d'ouverture du réseau à 24 heures sur 24 pourrait représenter la levée d'un frein important à l'utilisation de la voie d'eau.
- **Produits recyclables** : Au regard de la faible valeur des produits transportés et de la quasi absence de sensibilité au transit time comparé au coût, l'ouverture horaire à 24 heures sur 24 ne semble pas d'impact majeur sur la logistique de la filière en première approche.

12 IMPACT ECONOMIQUE DE LA PARTIE FRANÇAISE DE LA LIAISON SEINE-ESCAUT : SYNTHÈSE

12.1 La performance portuaire de la France

Dans un contexte de compétition entre les différents ports du range Nord, le projet présente donc des atouts pour renforcer la compétitivité des ports maritimes français, en particulier du port du Havre, et valoriser le potentiel logistique mais aussi industriel des zones traversées, en particulier sur les plateformes multimodales :

- Augmentation de la compétitivité du mode fluvial par la liaison du bassin de la Seine et de celui du Nord-Pas de Calais
- Augmentation de la compétitivité des ports maritimes par l'augmentation des parts modales du mode fluvial
- Elargissement de l'arrière-pays des ports par l'accès à un réseau élargi et enrichi de plateformes multimodales par voie fluviale.

Pour le port du Havre :

- Sur le marché des conteneurs, le projet permet d'élargir l'arrière-pays de l'ensemble des ports du range Nord. Cet effet semble plutôt équilibré entre les différents ports, et plutôt au bénéfice du port du Havre dont le statut de port maritime naturel du bassin de la Seine n'est pas remis en cause par le projet.
- Les gains attendus résident principalement dans l'augmentation de la compétitivité du mode fluvial, atteinte grâce au projet lui-même mais aussi grâce à l'effet réseau.

Aussi, pour maximiser les impacts positifs et minimiser les risques du projet Seine-Escaut sur le trafic du port du Havre, il nous semble que les actions prioritaires suivantes devraient être lancées :

- Permettre aux opérateurs fluviaux d'avoir une visibilité sur le projet, leur donner la possibilité d'investir à temps (ni trop tôt, ni trop tard), s'engager sur un planning précis et s'y tenir
- Régler la problématique de la gouvernance des ports intérieurs
- S'assurer que les améliorations prévues sur l'axe Seine soient réalisées à l'horizon de l'ouverture du canal Seine Nord, notamment l'amélioration de l'accès direct à Port 2000⁵⁴
- Travailler sur les freins au développement du fluvial, c'est-à-dire les coûts des pré-post acheminements routiers et les coûts de manutention
- Lancer Port Seine Métropole et favoriser le développement de zones logistiques en bord à voie d'eau efficaces et attractives pour des grands entrepôts européens

Concernant le port de Rouen dont l'enjeu est ici fortement lié à la filière céréales :

- Le projet Seine-Escaut permet d'optimiser la desserte de l'arrière-pays actuel, voire de l'étendre en direction de la Champagne.
- L'augmentation sensible de la part modale du mode fluvial bénéficiera à la compétitivité du port et des producteurs sur le marché mondial des céréales, mais aussi à son insertion au sein de l'agglomération de Rouen (diminution des nuisances liées au transport routier).

Les actions suivantes nous semblent prioritaires pour maximiser les impacts positifs et minimiser les risques du projet Seine-Escaut sur le trafic du port de Rouen :

- Permettre aux acteurs de l'export des céréales d'avoir une visibilité sur le projet, leur donner la possibilité d'investir à temps (ni trop tôt, ni trop tard), s'engager sur un planning précis et s'y tenir
- Régler la problématique de la gouvernance des ports intérieurs

⁵⁴ A noter que cet accès existe déjà aujourd'hui et devrait être amélioré par le nouvel arrêté Route Nord – Route Sud

Enfin le projet permet un élargissement de l'hinterland du port de Dunkerque surtout pour les vracs. Concernant le trafic de conteneurs, le projet ne devrait pas avoir d'impact significatif, leur croissance sera surtout conditionnée par les politiques d'escales des compagnies maritimes.

12.2 Le développement économique régional, national et européen

Les chantiers de la liaison Seine-Escaut permettront la création de 64 000 à 75 000 emplois.ans. Au-delà, le projet sera créateur de 10 000 à 15 000 emplois au bout de 10 ans (directs et indirects). Au titre des emplois directs, on compte :

- Exploitation linéaire du canal : 60 emplois
- Ports intérieurs (manutention portuaire, logistique et activité industrielle localisée sur les ports) :
 - o 3 200 emplois sur les 350 ha des 4 plates-formes de SNE à l'horizon 2025
 - o Augmentation du nombre des emplois induits par l'augmentation du trafic et des activités portuaires sur les ports et quais de la liaison Seine Escaut (233 quais actifs bassin de la Seine, et 112 quais actifs en Nord Pas de Calais), création ou augmentation prévue de nouveaux ports.
 - o les emplois de la batellerie et des chantiers navals, liés à l'augmentation du nombre de bateaux, à leur équipement et à la maintenance : 2500 emplois créés à l'horizon 2025
- Activités touristiques : 700 emplois
- Les emplois créés par les activités complémentaires : énergie renouvelable (éoliennes, photovoltaïque, biomasse), ainsi que le transfert d'eau pour les agglomérations du nord de la France

A ces emplois directement liés à l'exploitation de la liaison nouvelle s'ajoutent les emplois indirects et les emplois induits.

A long terme, 45 000 emplois seraient créés en prenant en compte la croissance des trafics et les effets vertueux du réseau sur la compétitivité des activités du périmètre, notamment à travers la multiplication possibles des échanges.

Le projet Seine-Escaut aura également un impact sur le tissu économique. Le résumé ci-après ne se veut pas exhaustif mais a pour but de recenser les effets les plus probables. On précisera également les potentiels d'implantation sur les plateformes multimodales du CSNE :

CEREALES

CSNE bénéficiera largement à cette filière tant par les réductions de coût de transport associés à la massification que par les installations de stockage et de transbordement en bord à voie d'eau. Les gains économiques associés pour la filière seront en faveur de la balance commerciale de la France et de la santé de la filière (investissements et maintien de la compétitivité).

Il existe un fort potentiel d'implantation d'installation de collecte de céréales et d'usines agro-alimentaires sur les PFM.

GRANULATS

La filière représente une opportunité certaine pour le CSNE. En effet, les volumes de trafics attendus sont relativement conséquents, de l'ordre de 5 MT tous flux confondus (Picardie et Ile-de-France). De plus, peu d'incertitudes planent sur ce potentiel trafic.

L'impact important du Canal Seine Nord Europe pour la filière granulat ne s'exprimera pas directement en terme de volume de production, de création d'emploi mais plutôt :

- en termes stratégiques, à travers la sécurisation de l'approvisionnement de la Région Ile-de-France.
- de façon indirecte en termes environnementaux à travers la traduction du surplus économique en investissements consolidant les chaînes logistiques alternatives à la route



Le mode fluvial permettra aussi une meilleure pénétration en Ile-de-France et la conservation de sillons ferroviaires pour des activités à forte valeur ajoutée et non reliées à la voie d'eau.

GRANDE DISTRIBUTION

Les opportunités du CSNE concernent les flux imports entre les ports maritimes et les entrepôts du périmètre, les flux continentaux d'approvisionnements fournisseurs, les flux inter-entrepôts palettisé (fluvial ou fleuve-route). En outre et de façon indirecte, CSNE créerait un effet d'entraînement sur la distribution fluviale urbaine par dynamisation des trafics et modernisation de la cale.

Il existe un potentiel d'implantation de centres de distribution sur les plateformes multimodales de CSNE. Dans le cas de centres de distribution européens, l'impact de CSNE se traduirait en termes de création d'emplois sur le territoire français.

CONTENEURS (CONDITIONNEMENT TRANSVERSE A TOUTES LES FILIERES)

Le transport par conteneurs maritime fait l'objet d'une analyse spécifique. Ce mode de transport concerne en premier lieu la filière grande distribution (produits manufacturés) mais également de plus en plus : d'autres filières telles que céréales, déchets, chimie (avec les conteneurs citernes)...

CSNE représente un potentiel de trafic fluvial de conteneurs qui participera à la compétitivité de l'ensemble des filières utilisatrices.

CHIMIE, ENGRAIS ET PRODUITS PETROLIERS

CSNE pourrait avoir une pertinence pour le transport de produits intermédiaires entre les raffineries des grands ports maritimes (Le Havre et zone ARA) et les usines situées le long du canal. Cette pertinence est certaine pour les usines en bord à voie d'eau. L'étendue de la zone de pertinence autour du canal reste à étudier. CSNE pourrait également être pertinent pour le transport d'engrais ou encore la biomasse.

On peut considérer que dans la filière chimie, les gains que représenterait l'usage du canal joueraient en faveur de la compétitivité des industries françaises et donc à la préservation des emplois dans un contexte où les industries européennes sont en difficulté.

Enfin, il ressort que les plateformes multimodales pourraient avoir avant tout une fonction de transit mais n'accueilleraient pas à court/moyen terme d'installation industrielle.

MECANIQUE – COLIS LOURDS

CSNE permettra d'étendre l'utilisation du fluvial par les acteurs de cette filière, en ouvrant de nouvelles opportunités de desserte (par le canal en lui-même et l'effet mise en réseau de la Seine et des canaux du Nord). D'une façon générale, la voie d'eau est également l'opportunité de transporter des grands éléments de chantier à destination des centres urbains. Au regard des volumes concernés, la traduction en économie réelle (chiffre d'affaire...) des gains associés au projet serait limitée.

Une implantation d'activités en bord de canal serait pertinente et dépendra de l'effet d'aubaine, la filière n'étant pas dans une dynamique de création de nouveaux sites.

METALLURGIE

La branche recyclage de la filière métallurgie représente une bonne opportunité pour le CSNE et notamment la massification des flux de déchets métalliques entre la région parisienne et le Nord-Pas de Calais et le Benelux. Le gain économique permis par une telle optimisation logistique serait réinvesti dans l'innovation et le processus d'industrialisation du recyclage.

Il existe un potentiel d'implantation d'unités industrielles sur les plateformes multimodale de CSNE

AUTOMOBILE



Des opportunités existent, notamment en ce qui concerne les flux amont en conteneurs maritimes, mais aussi de transport continental de pièces détachés, pour lequel l'utilisation du fluvial serait conditionnée par l'innovation, notamment pour le transport de palettes. Dans le cas d'une restructuration géographique des parcs fournisseurs, le canal permettrait la relocalisation d'emplois industriels en France, et une réduction de coûts de transport pour les constructeurs. Les économies générées seraient essentiellement mises à profit dans la R&D ou les investissements destinés à maintenir la compétitivité des usines.

PRODUITS RECYCLABLES

Au-delà des déchets métalliques précédemment évoqués, le développement de la conteneurisation des déchets représente une opportunité pour le canal, car elle permettrait des flux retours. D'une façon générale, l'économie circulaire est en pleine maturation et pourrait se structurer autour de la voie d'eau. Dans ce cas, elle représenterait une bonne opportunité pour CSNE tant en termes de trafics que d'implantation le long du canal.

On constate que la quantification des impacts de Seine-Escaut en terme d'économie « réelle » (volumes de production, chiffre d'affaire, valeur ajoutée, emplois) est délicate. En effet, comme expliqué en annexe 1, la répartition du surplus entre les différents acteurs (transporteurs, chargeurs...) est difficile à établir. Les gains calculés du projet portent essentiellement sur le coût de transport, activité sans valeur ajoutée, mais ils peuvent impacter l'économie de la filière (production, emplois...). Cependant, pour les filières les plus concernées en termes de volume (granulats, céréales), les impacts du projet ne s'exprimeraient pas tant en terme de variation de volumes qu'en termes de compétitivité sur le marché mondiale ou de stratégie d'approvisionnement. La matrice ci-après résume les impacts de CSNE par filière. Les filières sont classées en fonction du caractère probable/court terme des impacts.

	Compétitivité	Valeur ajoutée	Emplois	Relocalisation Territoire	Ouverture UE	Accessibilité bassins de conso	Accessibilité Export
Céréales	++				+		++
Granulats						++	
Grande distribution	+		++	++	++	++	
Métallurgie	+	+	+	+	+		+
Chimie	+	+	+	+	+		+
Produits recycl.	+	+	+	+		+	
Automobile	+	+	+	+		+	+
Mécanique Colis Lourds	+	+	+	+		+	

Tableau 23 : Impact de CSNE sur l'économie des filières

Aux impacts mentionnés ci-dessus doivent s'ajouter les impacts des autres opérations de la liaison Seine-Escaut et notamment le projet Bray-Nogent qui a un fort impact sur les filières céréales (compétitivité à l'export), granulats (approvisionnement de l'Île-de-France) et sur les conteneurs.

12.3 L'aménagement du territoire

Le Nord-Pas de Calais et la Picardie sont deux régions qui ont connu ces dernières années une baisse de leur activité industrielle et une hausse importante du chômage. Aussi un projet tel que CSNE représente-t-il un enjeu en terme de reconversion d'activité, d'attractivité, de création de dynamique territoriale. Les autres régions du périmètre Seine Escaut, telles que Champagne-Ardenne, Ile-de-France et Normandie devraient également bénéficier des vertus du projet en termes de dynamique du territoire.

NORD PAS DE CALAIS

Le Nord Pas-de-Calais a déjà entamé sa mutation et ambitionne de devenir une plateforme logistique du Nord de l'Europe. En ouvrant le corridor vers Paris, CSNE va conforter le positionnement de la région, avec un potentiel de rapatriement de centre de distributions sur le territoire.

Au-delà de la logistique, c'est l'ensemble des filières industrielles du territoire qui pourront bénéficier de la dynamique de l'activité fluviale et portuaire, comme l'illustrent les dynamiques actuelles dans le secteur de Douges ou celui de Valenciennes.

PICARDIE

Région industrielle et agricole, la Picardie est également une terre de passage, région peu dense entre les pôles métropolitains du Nord-Pas de Calais de l'Ile-de-France. CSNE, à travers ses plateformes, va permettre de fixer des lieux de traitement et de transformation sur le territoire.

Ces plateformes vont permettre de poursuivre le développement de l'agro-industrie sur le territoire mais également l'arrivée de nouveaux métiers tels que la logistique (centres de distribution). A plus long terme, il pourrait également y avoir des opportunités pour d'autres industries telles que les pièces automobiles, ou encore l'économie circulaire (recyclage des produits métalliques, papiers cartons...). Les implantations pourraient dépasser le cadre des plateformes et investir le linéaire. A titre d'exemple, sur le Canal Albert en Belgique, des industriels et logisticiens se sont implantés sur tous les espaces disponibles le long du canal, formant ainsi un véritable « couloir industriel ». Cet effet sera toutefois tributaire d'une stratégie de réserve foncière.

Enfin, l'attractivité du territoire sera augmentée par le développement du tourisme et un processus en marche de valorisation du territoire : identité, gastronomie, patrimoine naturel, architectural, historique...

ILE-DE-FRANCE

Le projet Seine-Escaut permet de désenclaver le bassin de la Seine et améliorera la compétitivité des implantations logistiques de la Région. Il favorisera également un développement équilibré géographiquement des zones logistiques vers l'Ouest et en bord à voie d'eau, conformément aux objectifs du SDRIF. La voie d'eau pourrait également devenir un atout pour la filière automobile.

D'autre part, l'une des vertus du projet sera l'amélioration de l'accessibilité de l'Ile-de-France. En effet un défi majeur du Grand Paris sera la gestion des flux de marchandises nécessaires à son approvisionnement. Le CSNE permettra notamment de sécuriser l'approvisionnement en matériaux de construction et de libérer des sillons ferroviaires dans un contexte de congestion.

CHAMPAGNE-ARDENNE

Pour la Champagne-Ardenne, la liaison Seine Escaut sera également facteur de développement, grâce à la connexion du réseau intermédiaire existant au CSNE au niveau de Noyon (plan silo pour la production céréalière). Au sud grâce au projet Bray Nogent, l'attractivité sera également favorisée avec le développement du port de l'Aube.

Les contributions des acteurs territoriaux au Livre Blanc nous montrent que l'arrivée du canal entraînerait la réalisation d'autres projets du territoire, parmi lesquels on peut citer au compte des infrastructures de transports :

- Sécurisation de la RD939 au niveau des zones d'accès



- Echangeur complet A2-A26
- Renforcement de l'accessibilité routière et ferroviaire des PFM

A ces projets s'ajoutent de nombreux projets relatifs à la formation professionnelle, à des aménagements de zones d'activité et des aménagements dédiés aux loisirs.

Enfin le projet Seine-Escaut s'inscrit dans le développement de nouvelles dynamiques métropolitaines, notamment en Ile-de-France et en métropole lilloise. Les métropoles génèrent des flux considérables de marchandises, qui sont facteur de nuisance (congestion, pollution, sécurité). Déjà aujourd'hui, les structures portuaires permettent de traiter une partie des marchandises les plus pondéreuses (construction = 40 % des trafics de l'IdF, produits agricoles = 9%). La branche des produits manufacturés (31% des trafics en IdF) est également une opportunité en développement pour la voie d'eau, à travers le transport par conteneur. Conscients des enjeux et opportunités, Ports de Paris et Ports de Lille sont aujourd'hui dans une dynamique de développement et nouent de nouvelles alliances (Ports de Paris avec Le Havre et Rouen (HAROPA) et Ports de Lille avec Dourges et Dunkerque (Nord Ports Shuttle). Autre nouvelle tendance : la volonté de coordonner ce développement en synergie avec celui des territoires à travers des démarches concertées tels que les Schéma de Services portuaires d'Ile-de-France.

Le projet Seine Escaut mettant en réseau les métropoles lilloise et parisienne entre elles, améliorant leurs accès aux ports maritimes et augmentant les liaisons possibles par ses PFM permet de renforcer le rôle de la voie d'eau pour maîtriser les flux de marchandises dans les métropoles. A travers une plus grande massification et concentration des marchandises sur des plateformes multimodales et la dynamique créée sur la cale (construction de bateaux innovants), il permettra de consolider la pertinence économique de nouveaux schémas de distribution telle que la distribution urbaine par voie fluviale ou le transport de palettes.

12.4 Les leviers permettant d'assurer un développement du transport fluvial en vue d'un report modal substantiel

12.4.1 Synthèse des leviers pour la commercialisation et le report modal

COMMERCIALISATION DES PFM

La commercialisation des plateformes multimodales est une des clés de la réussite du projet CSNE. En effet, il est essentiel d'assurer un trafic de lancement pour la pérennité des services fluviaux qui se développeront au gré de la montée en charge du trafic. Divers leviers peuvent permettre de réussir la commercialisation des plateformes :

- **Le choix des exploitants sur les zones portuaires et logistiques** : les exploitants doivent générer du trafic et faire venir les marchandises de leurs clients depuis/vers les territoires proches ou éloignés. Des objectifs quantitatifs et qualitatifs sont précisés dans les contrats d'attribution des quais et des zones de services portuaires, pour les terminaux à conteneurs, les vracs, et l'organisation multimodale (pré-post-acheminement, relations ports maritimes). La durée et la forme du contrat d'exploitation dépendent du montant des investissements à la charge de l'exploitant ; l'incitation à l'amélioration des objectifs peut se traduire dans la part variable de la redevance.
- **Choix des entreprises à implanter sur les zones industrialo-portuaires** : Nécessité d'obtenir des clients un engagement de volume de trafic sur la voie d'eau pendant la durée d'occupation, possibilité de prévoir une incitation à l'amélioration des objectifs d'utilisation du transport fluvial. La durée d'occupation dépend du volume des investissements.
- **Le travail de commercialisation pour cibler les clients prend en compte plusieurs marchés** :
 - le marché local et régional, pour les entreprises du territoire de proximité qui bénéficient d'une possibilité de report modal,
 - le marché national et international, pour les entreprises en quête de relocalisation de leurs implantations pour bénéficier des possibilités offertes par la nouvelle infrastructure.
 - Cette prospection commerciale est donc effectuée par une organisation globale pour l'ensemble des plates-formes à développer sur le corridor (approche type HAROPA),



associant des partenaires connaissant les acteurs économiques locaux et les réseaux d'investissements internationaux, avec des outils de communication ; cette organisation fonctionnera dans la durée et veillera au respect du critère d'engagement de trafic et du développement de la multi modalité (objectifs européens du corridor Mer du Nord/Méditerranée).

- **La pré-commercialisation**: au travers d'un « cercle des chargeurs », le GERIF se dit garant de la pré-commercialisation des plateformes dont il se verrait attribuer la gouvernance. Ce cercle des chargeurs est un ensemble d'entreprises qui s'engagent auprès du GERIF pour l'utilisation du mode fluvial via notamment les PFM de CSNE.
- En matière d'**aide à l'implantation**, on peut citer le cas du Canal Albert pour lequel l'Etat finance 80% de la construction du quai pour les entreprises privées. Cependant, pour être conforme à la législation européenne, le montant de la subvention totale pour l'infrastructure et la superstructure ne peut dépasser 50%. Ce sera en particulier le cas pour le CSNE, les quais et le canal étant réalisés par des fonds publics. VNF explique par ailleurs que le développement des PFM se fera à partir du développement des trafics de transit sur CSNE et ne requiert pas nécessairement des subventions. Ce qui prime en revanche, c'est la qualité de service, de fiabilité et la performance économique de l'offre globale de transport.
- **Des mesures fiscales** de type système des zones franches peuvent être envisagées à condition de l'être de manière globale pour l'ensemble des PFM et des installations en bord du canal.

REPORT MODAL

Parmi les leviers pour favoriser l'utilisation des modes ferrés et fluviaux, on peut citer :

- **La qualité des services de transport et des autres services offerts sur les PFM :**
 - L'offre initiale de services de desserte et d'interopérabilité s'améliorera progressivement tout au long de l'exploitation et au fur et à mesure des étapes contractuelles, en lien avec les organisateurs de transport, dans un équilibre entre nécessité de concurrence et mutualisation.
 - Les entreprises présentes sur le site et les utilisateurs réguliers des services portuaires constituent une communauté portuaire qui contribue à l'expression des besoins et à l'évolution des services.
- **Maitrise du foncier et domanialité des PFM :**
 - La mise à disposition des terrains sur les PFM est consentie aux entreprises pour une durée définie selon le volume des investissements ; pas de vente de terrains en toute propriété de façon à garantir la pérennité de l'affectation au transport fluvial dans le long terme ; réaménagement à prévoir en cas de départ des occupants successifs, en valorisant les terrains situés près du canal. C'est ce qui est appliqué dans le cas du Canal Albert par exemple⁵⁵.
 - Les modalités juridiques de maîtrise foncière peuvent être la propriété domaniale, l'affectation domaniale, la concession ou la convention d'occupation. Ces modalités ont peu d'incidence sur les objectifs de développement et la gouvernance portuaire, sauf pour les investisseurs financiers dans les bâtiments logistiques ou industriels, qui doivent accepter d'être titulaires de droits réels de longue durée plutôt que propriétaires.
- En tout état de cause, il est indispensable que l'organe de gouvernance se ménage un moyen de contrôle de la nature des trafics opérés par les chargeurs de la plateforme et des moyens d'incitation financière :
 - Un système de ristourne sur la redevance (loyer) en fonction du trafic fluvial effectué, comme c'est le cas à Ports de Paris.
 - Un système de réductions sur les coûts de passage chantier.

⁵⁵ Se reporter au paragraphe du benchmark du canal Albert et en particulier la stratégie de réserve foncière (paragraphe « Impact économique du canal Albert »).

12.4.2 Sources de financements pour l'exploitation de l'infrastructure

Un des aspects considéré pour la soutenabilité de la liaison Seine Escaut concerne les sources de financement de l'infrastructure. On s'intéressera dans cette partie aux différentes sources possibles et à leur impact sur le report modal.

Parmi les sources de recettes possibles on peut citer :

- Les redevances des plateformes CSNE
- Les péages
- La valorisation du foncier
- La production d'énergie.

La VAN issue des plateformes CSNE représente en VAN 125€₂₀₀₇. A titre indicatif, l'exploitation du CSNE représente environ 500 M€ en VAN. Des solutions complémentaires sont donc nécessaires pour financer la construction et l'exploitation de l'infrastructure.

La mise en place d'un péage s'inscrit dans l'optimisation de la capacité contributive des usagers afin d'assurer la soutenabilité financière de l'opération.

La définition du principe et du niveau de péage nécessite un travail approfondi et concerté, et notamment des calculs de capacité contributive.

Le principe d'un péage et de son niveau a été concerté avec l'ensemble des acteurs de la filière depuis 2006 en France, et depuis 2009 au niveau européen, et accepté par les chargeurs et les bateliers. Il est d'ailleurs en œuvre sur les infrastructures neuves du bassin rhénan. Sans aller jusqu'à la gratuité de l'infrastructure, il paraît néanmoins opportun de limiter le niveau de péage de manière à garder une marge de compétitivité par rapport au mode routier.

L'instauration d'une redevance foncière sur l'ensemble des terrains bords à voie d'eau du réseau est une piste, qui va se heurter à :

- Acceptabilité du point de vue des ports.
- Contradiction le cas échéant avec les mesures d'incitation de nature financière (telle que les subventions au coût de pince) pour la commercialisation des plateformes. Il existe un risque de ralentir cette commercialisation et donc la réalisation de la totalité des recettes.

Cette taxe pourrait être modulée en fonction de l'utilisation de la voie d'eau sur le principe de la ristourne opérée par Ports de Paris. D'après VNF cependant, ce mécanisme paraît antiéconomique en conduisant à baisser les recettes à mesure que l'activité augmente, et n'est pas incitatif dans la mesure où les industriels qui s'installent sur les ports le font pour recourir au mode fluvial.

Enfin il ressort que la production d'énergie couvrirait avant tout la consommation énergétique du canal en phase d'exploitation (évaluée à 87 GWh (gigawatt-heures) et ne devrait pas dans une première approche créer de revenus supplémentaires.

ANNEXES



ANNEXE 1 : LES EVALUATIONS SOCIO-ECONOMIQUES

Parmi les nombreuses études exploitées pour réaliser la présente analyse figurent les évaluations socio-économiques dont a fait l'objet le Canal Seine Nord Europe.

Le présent paragraphe a pour but d'exposer les principes et les différentes évolutions de ces évaluations depuis 2006, et la mesure dans laquelle on pourra réutiliser les résultats de ces études pour la présente analyse.

Ces évaluations socio-économiques qui représentent une somme de travail considérables, reposent notamment sur des prévisions de trafic sur la base d'un modèle macro-économique dont on résume ci-après les grandes étapes :

- Etablissement des réseaux de transports en situation de projet et situation de référence (voie d'eau, route, rail, ports) sur l'ensemble du périmètre Seine-Escaut
- Constitution de matrices de demande tous mode
- Etablissement des fonctions de coûts par mode
- Etablissement de formules de choix modal

Il est important de noter que ces prévisions de trafic ont été suivies et approuvées par un Comité scientifique, et qu'elles ont fait l'objet d'actualisations, notamment en 2007 avec l'étude de péages, 2010 pour actualisation, fin 2012 dans le cadre du rapport IGF/CGEDD et tout récemment en octobre 2013 afin de prendre en compte les pistes de reconfiguration du projet et les nouvelles normes d'évaluation socioéconomiques préconisées dans le rapport Quinet⁵⁶. On peut remarquer que la dernière évaluation socio-économique a apporté des réponses à certaines critiques formulées par le rapport IGF/CGEDD (notamment sur l'ajustement post-crise des perspectives de croissance).

12.5 Exploitation des évaluations socio-économiques de CSNE

On exploitera pour notre analyse certains résultats des évaluations socio-économiques⁵⁷, en particulier le bilan socio-économique recensant les avantages et coûts pour les différents acteurs. On retiendra les VAN associées aux :

- Coûts d'exploitation du CSNE (on dispose également d'une série chronologique)
- Péages
- Plateformes (recettes associées à la commercialisation)
- Surplus usagers

12.5.1 Répartition du surplus usagers

Les résultats de l'étude socio-économique VNF/STRATEC donnent une estimation du surplus des usagers en 2030 (226M€₂₀₀₇) ainsi que sa répartition par filière que nous avons pu exploiter.

12.5.2 Interprétation du surplus usagers

Dans l'évaluation socio-économique, le « surplus usager » correspond au gain correspondant à la réduction du coût de transport entre la situation de projet et la situation de référence. On s'efforcera alors si possible de traduire ce surplus dans l'économie « réelle », à savoir en termes de volume de production, valeur ajoutée, chiffre d'affaire, emplois, investissements... Cette traduction du surplus dans l'économie réelle sera spécifique à chaque filière.

⁵⁶ L'évaluation socioéconomique des investissements publics (commissariat général à la stratégie et à la prospective – septembre 2013)

⁵⁷ Adaptations apportées aux modèles de trafic et à l'évaluation socio-économique du projet CSNE – rapport final V11 – 5 novembre 2013 (VNF/STRATEC)

Dans l'hypothèse où l'intégralité du surplus d'une filière se traduit en chiffre d'affaire (ce qui n'est pas toujours le cas), on pourra utiliser les statistiques suivantes :

Ratios par M€ de production	Emplois	Valeur ajoutée
Agriculture, Ind. Agr. Alimentaire	7,40	0,27
Energie	1,55	0,23
Minéraux, minerais, sider.	5,27	0,39
Industrie chimiques	3,74	0,28
IND. Mécanique électrique	7,23	0,32
Autres industries	3,34	0,26
Bâtiment Travaux Publics	6,82	0,41
Transports et Télécomm.	6,27	0,49
Hébergement Restauration	10,97	0,55
Commerces	10,01	0,53
Autre services	8,48	0,65

Tableau 24 : Ratios emplois et valeur ajoutée⁵⁸ par M€ de production (statistiques SETEC sur la base de données 2007)

On peut remarquer que selon les filières, le surplus ne se traduira pas forcément en termes d'emploi ou de valeur ajoutée. Le paragraphe ci-après explicite l'interprétation du surplus obtenu par le calcul socio-économique.

Le calcul socioéconomique usuel et l'identification des effets⁵⁹

Le calcul socioéconomique tel qu'il est pratiqué fonctionne en analyse partielle. Il ne considère que les gains et pertes des acteurs du marché sur lequel agit l'investissement : pour un projet d'autoroute, les usagers, la société concessionnaire, l'État. Mais ces gains et pertes que subissent dans un premier temps les acteurs du marché vont se diffuser à travers toute l'économie et modifier les rentes foncières, les prix et les quantités produites de multiples biens. Ainsi, les gains de temps procurés aux résidents d'une zone mieux desservie seront en partie captés par l'augmentation du prix des terrains, au profit des propriétaires fonciers. De même, lorsque le coût des transports de marchandises se réduit, c'est le prix des biens transportés qui va baisser, au profit des consommateurs de ces biens.

Ce n'est qu'au prix d'hypothèses assez fortes, revenant à supposer que l'économie est en situation de marché parfait, que le calcul usuel des bénéficiaires initiaux sur le marché impacté par le projet fournit la valeur exacte de la somme des surplus des bénéficiaires finaux. Ainsi, au prix de ces hypothèses, le chiffre fourni par le calcul usuel est exact, mais il ne dit rien sur la répartition finale entre les agents.

(...)

La seconde conséquence est que, pour connaître les effets macroéconomiques d'un projet, leur cheminement temporel, pour en identifier les bénéficiaires et en évaluer avec précision les effets redistributifs, il faut aller au-delà du calcul socioéconomique traditionnel qui ne fournit qu'un chiffre et utiliser des modèles qui fournissent la description des mécanismes économiques et de leur jeu à la suite de la réalisation du projet.

12.6 Les infrastructures prises en compte dans l'évaluation socio-économique

La dernière version de l'évaluation socio-économique s'est attachée à coller au plus près de la définition du projet en cours dans le cadre des travaux de reconfiguration. Le tableau ci-après présente les caractéristiques de l'infrastructure fluviale Seine Escaut dans les différentes situations.

⁵⁸ La valeur ajoutée utilisée pour ces ratios intègre les salaires à la différence de la valeur ajoutée au sens fiscal qui porte sur l'excédent brut d'exploitation (EBE) hors salaires.

⁵⁹ L'évaluation socio-économique des investissements publics (commissariat général à la stratégie et à la prospective – septembre 2013)

Localisation aménagement			Scénario 0	Scénario 1 sans doublement des écluses	Scénario 1 avec doublement des écluses		Scénario 3 sans dédoublement des écluses	Scénario 3 avec dédoublement des écluses	
			Référence	Projet	Projet		Projet	Projet	
Aval du CSNE	Confiens	Creil	Mmax = 72 Vracs : Vb Conteneurs : 2 couches	Mmax = 72 Vracs : Vb (avec alternat)	Mmax = 72 Vracs : Vb (avec alternat) Conteneurs : 2 couches		Mmax = 72 Vracs : Vb Conteneurs : 2 couches	Mmax = 72 Vracs : Vb Conteneurs : 2 couches	
	Creil	Compiègne	Mmax = 56 Vracs : Va+ (135m) Conteneurs : 2 couches	Conteneurs : 2 couches			Mmax = 56 Vracs : Va+ (135m) Conteneurs : 2 couches	Mmax = 56 Vracs : Va+ (135m) Conteneurs : 2 couches	
Canal latéral à l'Oise	Compiègne	Pont l'Evêque	Mmax = 28 Vracs : IV Conteneurs : 1 couche Nb écluses = 2	Mmax = 73 Vracs : Vb Conteneurs : 3 couches Limite capacité 19 Mt	2030 Mmax = 73 Vracs : Vb Conteneurs : 3 couches Limite capacité 19 Mt	2060 Mmax = 73 Vracs : Vb Conteneurs : 3 couches Limite capacité 38 Mt	Mmax = 57 Vracs : Va + (135 m) Conteneurs : 3 couches Limite capacité 14 Mt	2030 Mmax = 57 Vracs : Va + (135 m) Conteneurs : 3 couches Limite capacité 14 Mt	2060 Mmax = 73 Vracs : Vb Conteneurs : 3 couches Limite capacité 35 Mt
Canal du Nord / CSNE	Compiègne	Arleux	Mmax = 11 Vracs : II Conteneurs : 1 couche Limite capacité 3,8 Mt						
Amont du CSNE	Arleux	Douai	Vracs : Va+ (135 m) Conteneurs : 2 couches						
	Douai	Lille - Dunkerque Condé	Vracs : Va+ (135 m) Conteneurs : 2 couches						
Amont du CSNE (partie de la Lys)	Lille	Gent	Vracs : Vb Conteneurs : 3 couches						
Autres projets	Réouverture du canal Condé-Pommerœul		Vracs : Va+ (135 m) Conteneurs : 2 couches						
	Ecluse Du Havre		NON	OUI					
	Liaison Bray-Nogent		Non réalisée ==> Vracs : II et Conteneurs : 2 couches matrice conteneurs affectée sans BN et sans CSNE en REF et sans BN et avec CSNE en PROJ						
Notes			Mmax = code du type de bateau, voir la terminologie dans le rapport C726 livrable A, page 39						

Tableau 25 : Scénarios d'infrastructure testés dans l'évaluation socio-économique 2013 (STRATEC)

On retiendra ici le scénario 1 dont on pourra exploiter les résultats sans problème d'homogénéité. La situation de projet intègre tous les projets de Seine Escaut à l'exception de Bray-Nogent.

Concernant la situation de référence (ici scénario 0) : dans l'étude STRATEC, elle inclut les aménagements en Nord Pas de Calais (écluse de Quesnoy, aménagement de la Deûle et de la Lys et Condé- Pommerœul). Hors ces aménagements dans le cadre de notre étude font partie de la situation de projet et non de la situation de référence.

En conclusion, la situation de référence considérée par STRATEC se doit d'être dégradée. En d'autres termes, il conviendrait d'ajouter dans notre analyse – par rapport aux travaux effectués précédemment – les avantages associés à :

- Ecluse de Quesnoy
- Aménagements de la Deule et de la Lys mitoyenne entre Lille et Halluin
- Remise en navigation du canal Condé-Pommerœul
- Navigation H24 en Nord-Pas de Calais
- Navigation H24 sur la Seine Amont
- Mise à grand gabarit de Bray Nogent

Nous suggérons donc de compléter l'analyse avec des données issues des études suivantes :

- L'évaluation socio-économique du projet Bray Nogent : cette étude réalisée par SETEC/STRATEC est à notre disposition mais l'utilisation de ses résultats nécessite l'autorisation de VNF.
- Les évaluations socio-économiques du projet Condé- Pommerœul : nous disposons de cette étude qui donne assez peu de détail sur les prévisions de trafic et aucun sur le surplus usager. Néanmoins, son utilisation même partielle nécessiterait l'autorisation de VNF
- L'étude d'itinéraire Seine Amont (qui donne notamment des impacts économiques pour l'élargissement à l'horaire H24) : cette étude réalisée par SETEC/STRATEC est à notre disposition mais l'utilisation de ses résultats nécessite l'autorisation de VNF.

L'impact de ces projets fait l'objet d'un chapitre spécifique.

ANNEXE 2 : BIBLIOGRAPHIE

- Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du canal Seine Nord Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Filière céréales (VNF 2012)
- Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du canal Seine Nord Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Filière granulats (VNF 2012)
- Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du canal Seine Nord Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Filière Grande distribution (VNF 2012)
- Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du canal Seine Nord Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Filière Automobile (VNF 2012)
- Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du Canal Seine-Nord-Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Filière Chimie – Pétrole – Engrais (VNF, février 2011)
- Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du canal Seine Nord Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Filière métallurgie (VNF 2012)
- Processus de réflexion sur les conditions d'une utilisation efficace du canal Seine Nord Europe : analyse préliminaire de l'attractivité de SNE – Produits recyclables (VNF 2012)
- Les schémas des carrières des départements de l'Ile-de-France
- Projet Bray-Nogent / Socio-économie / Rapport de l'approfondissement – (VNF/SETEC/STRATEC - Juin 2013)
- Evaluation socio-économique de l'itinéraire Seine Amont – Yonne et des investissements à mener sur la section Bray-Nogent – (VNF/SETEC/STRATEC - Juin 2010)
- Missions de prestations intellectuelles en phase de préparation et de déroulement du débat public pour le projet de port d'Achères - Etude prospective - Prévisions de trafics – (Ports de Paris/SETEC/STRATEC - Juillet 2013)
- Etude relative aux effets sur l'aménagement et le développement des territoires traversés -Volet 2 – Benchmarking - Enseignements tirés du canal Albert (VNF/SETEC Organisation 2005)
- Fiche Grand Paris : Source VNF
- La Logistique de la Grande Distribution (SETRA, Juin 2008)
- Le Tourisme fluvial – Partie I – « Touristicité » et potentiel des territoires (VNF/DTZ)
- Canal Seine-Nord Europe, Dossier d'enquête publique – pièce H, VNF, 2006
- Note Valeur économique et sociale SNE, VNF, 05/09/2012
- Livre Blanc - Synthèse des contributions des acteurs territoriaux, Tome 1, Association SNE, Mars 2009
- Livre Blanc - Synthèse des contributions des acteurs territoriaux, Tome 2, Association SNE, Mars 2012
- Etude sur les besoins en formation aux métiers de la filière transport fluvial, EPF, Juillet 2012
- Etude CETE Nord-Picardie (2008) : « Canal Seine-Nord Europe : quelles retombées socioéconomiques attendre des plates-formes logistiques et quelles dynamiques territoriales susciter? »
- Europe's Most Wanted Distribution Center Locations – 2006 - Capgemini – Prologis
- COMPARISON OF PRIME LOCATIONS FOR EUROPEAN DISTRIBUTION AND LOGISTICS (Cushman & WakeField 2009)
- La dimension territoriale d'un projet d'infrastructure fluviale : le canal Seine Nord Europe. Réflexion sur les outils et méthodes de l'évaluation socio-économique (JOIGNAUX/COURTOIS, INRETS 2008)
- Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, 2004, Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport. Instruction cadre du 25 mars 2004 actualisée le 27 mai 2005,
- Fiche du projet CSNE pour la Commission Mobilité 21 (VNF 2012)
- Note Valeur socio-économique du canal Seine Nord Europe (VNF 2012)
- Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
- BAUDOUIN-COLLIN-LE MARCHAND - Le fluvial pour une métropole parisienne durable, UMR CNRS 3221, Mars 2009
- Evaluation socio-économique relative à l'opération de remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul (VNF/SPW/Catram Consultants) – version n°4 du 5 janvier 2010.
- L'évaluation socioéconomique des investissements publics (commissariat général à la stratégie et à la prospective – septembre 2013)

- Adaptations apportées aux modèles de trafic et à l'évaluation socio-économique du projet CSNE – rapport final V11 – 5 novembre 2013 (VNF/STRATEC)
- Convention de partenariat VNF_MOV'EO 260712



ANNEXE 3 : ACTEURS INTERROGES

Afin d'illustrer et affiner notre analyse, nous avons interrogé les personnes suivantes :

- Henri AMBER (Directeur d'usine) - INEOS STYRENICS
- André SALOME (Président) - Communauté de Communes du Pays Neslois
- Olivier RICHARD (Responsable de l'achat des prestations de transport) - SITIA - SRS
- Romain PAYS (Chargé de Mission Performance Economique & Industrielle) - EDF Colis Lourds
- Reynald DEBAUT-ENOCQUE (Responsable de la logistique interne) - Toyota
- M. PAPINUTTI (Directeur Général) - VNF
- Nicolas BOUR (Directeur de projet) - VNF
- Sylvie SZYMURA (Responsable Administratif et Logistique et Représentante A.U.T.F. Nord-Pas-de-Calais) - CDF Energie
- Jean-François DIDIER (Président) et Philippe LECLERCQ (Secrétaire Général) - UNICEM Nord-Pas de Calais
- M. BRUNIAU (Responsable organisation-transport et pilote la principale activité fluviale - Division général cargo) - Norbert-Dentressange
- Laurent MARTEL (Directeur Général) - Senalia
- Christian DECOCQ (Délégué Général du GERIF) et Jean-François DUTILLEUL (Président de Rabet Dutilleul Investissement) - Groupement d'entreprises régionales d'intérêt fluvial
- Frank GRIMONPREZ (Fondateur et Directeur Général) - Logistique Grimonprez devenu Log'Solutions en 2013
- Emmanuel FAVREUILLE (Directeur Général) et Anne-Valérie DUFOUR (Directrice Commerciale) - Delta 3
- Benoît MELONIO (Directeur du développement) et Didier DEPIERRE (Responsable études et prospective) - Ports de Paris
- Olivier FRANÇOIS (Directeur du développement et de l'environnement) - Galloo
- Erik PORTUGAELS (Administrateur Délégué) - De Sheepvaart
- Xavier ROSE (Responsable du service conteneurs FluvioFeeder) et Vincent SAUREL (Directeur régional) - Marfret
- Caroline TISSERAND (Directeur du développement durable) et Gautier HOTTE (Chef de projet logistique) - CCI Grand Hainaut
- Sébastien DELQUIGNIES (Président) - Club Logistique du Grand Hainaut – Delquignies Logistique
- M. DREGÉ (Président Directeur Général) - Unigrain
- Didier CHEVAL (Directeur du site de Dunkerque) - Arcelor Mittal
- Christophe THEBAUD (Directeur régional Seine-Nord) et Steve LABEYLIE (Chargé de missions) - CFT
- Philip MAUJE (Directeur du développement) - SCAT
- Philippe DEISS (Directeur) – Grand Port Maritime de Rouen
- Hervé Martel (Directeur) – Grand Port Maritime du Havre
- Christine Cabau-Woerhel (Directrice) – Grand Port Maritime de Dunkerque
- Michel HOULE (Consultant indépendant logistique fluviale)
- Michel VALACHE (Directeur Général Adjoint France) - Veolia Propreté