

Canal Seine Nord Europe

1 . Le but :

Le projet de Canal Seine - Nord Europe s'inscrit dans le dessein plus global de liaison fluviale européenne Seine-Escaut qui comprend :

- des résolutions de régénération sur la Seine,
- l'accès fluvial à Port 2000 au Havre
- le projet MAGEO sur l'Oise
- la réouverture du canal transfrontalier de Condé à Pommeroeul
- l'aménagement de la Lys mitoyenne.

Cette liaison, inscrite sur la liste des programmes prioritaires du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), constitue un des projets majeurs du réseau central, identifié comme un goulet d'étranglement du corridor Mer du Nord - Méditerranée.

La déclaration de Tallin du 17 octobre 2013, co-signée par la Commission européenne et les Ministres chargés des voies navigables, de la Belgique, des Pays-Bas, de la France, a permis de réaffirmer l'importance du développement de cette liaison fluviale.

Il est prévu d'étendre son périmètre de l'embouchure de la Seine, au niveau du port du Havre, jusqu'au réseau fluvial du Nord-Pas-de-Calais, à la frontière avec la Belgique.

Le développement de cette liaison Seine-Escaut doit permettre :

- Le comblement du retard au niveau des services du réseau d'infrastructure fluvial
- De concourir au développement des hinterlands des ports français de la façade nord, du Havre à Dunkerque
- De dynamiser l'économie des territoires traversés.

Sur le plan technique, le projet reconfiguré consiste en une infrastructure nouvelle de 107 km de longueur entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, au gabarit Vb, ménageant un rectangle de navigation de 38 mètres x 4 mètres, et une hauteur libre sous les ponts de 7 mètres. Les 6 écluses séparant les 7 biefs de l'ouvrage autorisent le passage de convois poussés de 185 mètres de long sur 11,40 mètres de large.

Le projet comporte des équipements techniques, un développement économique lié à la voie d'eau. Il s'agit :

- un bassin réservoir pour l'alimentation en eau du canal en période de basses eaux
- les aménagements fluviaux de plates-formes multimodales
- des quais céréaliers
- des équipements pour la plaisance.

2 . Les Evolutions récentes du projet :

Ce projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2008.

Après avoir fait le constat de l'impasse financière générée par le mode de dévolution d'un partenariat public-privé, le Gouvernement a décidé d'arrêter la procédure et de redéfinir le dossier dans ses aspects techniques et financiers.

Suite à la mission de reconfiguration du projet, le président, M. Rémi Pauvros, député du Nord, a remis son rapport au Ministre en décembre 2013.

Plusieurs propositions ont été faites sur des pistes d'optimisation :

- techniques : réduire le coût du projet
- financières : pour une maîtrise d'ouvrage publique avec une participation plus forte des collectivités territoriales et de l'Union Européenne.

Dans ce contexte, l'année 2014 a été l'occasion de consolider le volet technique et d'approfondir le volet financier.

Sur le volet technique du projet :

- Voies navigables de France a conduit des études d'avant-projet sommaire modificatif pour préciser les coûts prévisionnels et approfondir les pistes d'optimisation envisagées.
- Une phase de concertation publique au niveau local a été conduite par le Préfet de Picardie au début de l'été 2014.
- L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative sera lancée d'ici la fin de l'année 2015.

Sur le volet financier et de la gouvernance du projet, deux missions ont été mandatées par le Gouvernement :

- La première, administrative, des corps d'inspection des Ministères des Finances et de l'Ecologie (IGF et CGEDD) pour proposer des solutions opérationnelles concernant les modalités de gouvernance, de conduite du projet et de son financement ;
- La seconde, au parlementaire Rémi Pauvros, pour fédérer les acteurs des territoires concernés autour de la structuration du projet et la préfiguration d'une démarche « Grand Chantier ».

Depuis, le Premier Ministre a confirmé le 26 septembre 2014 l'engagement du Gouvernement pour la réalisation du projet, avec un objectif de lancement des travaux en 2017 et une mise en service en 2023.

Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a reçu le 23 janvier 2015 les conclusions du rapport de la mission administrative. Elle préconise la création d'une société de projet chargée de la réalisation du canal Seine-Nord Europe.

En effet, l'Assemblée Nationale a donné son feu vert pour la création par ordonnance d'une société de projet destinée à réaliser la construction du

Canal Seine-Nord Europe, via l'adoption d'un amendement gouvernemental au projet de loi Macron.

La France dépose donc depuis le 26 février d'une demande de subvention à la Commission européenne sur la période 2014-2020 à hauteur du taux maximal, soit 40% du coût des travaux du Canal à grand gabarit. L'État français prendrait à sa charge un milliard, de même que les régions et départements, le solde soit 500 millions d'euros devant être empruntés pour une longue durée à des taux privilégiés.

Le gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de neuf mois à compter de la publication de la loi, toute mesure relevant du domaine législatif sur la création d'un établissement public, société de projet associant notamment des représentants de l'État, d'établissements publics de l'État et de collectivités territoriales participant au financement du projet du canal à grand gabarit.

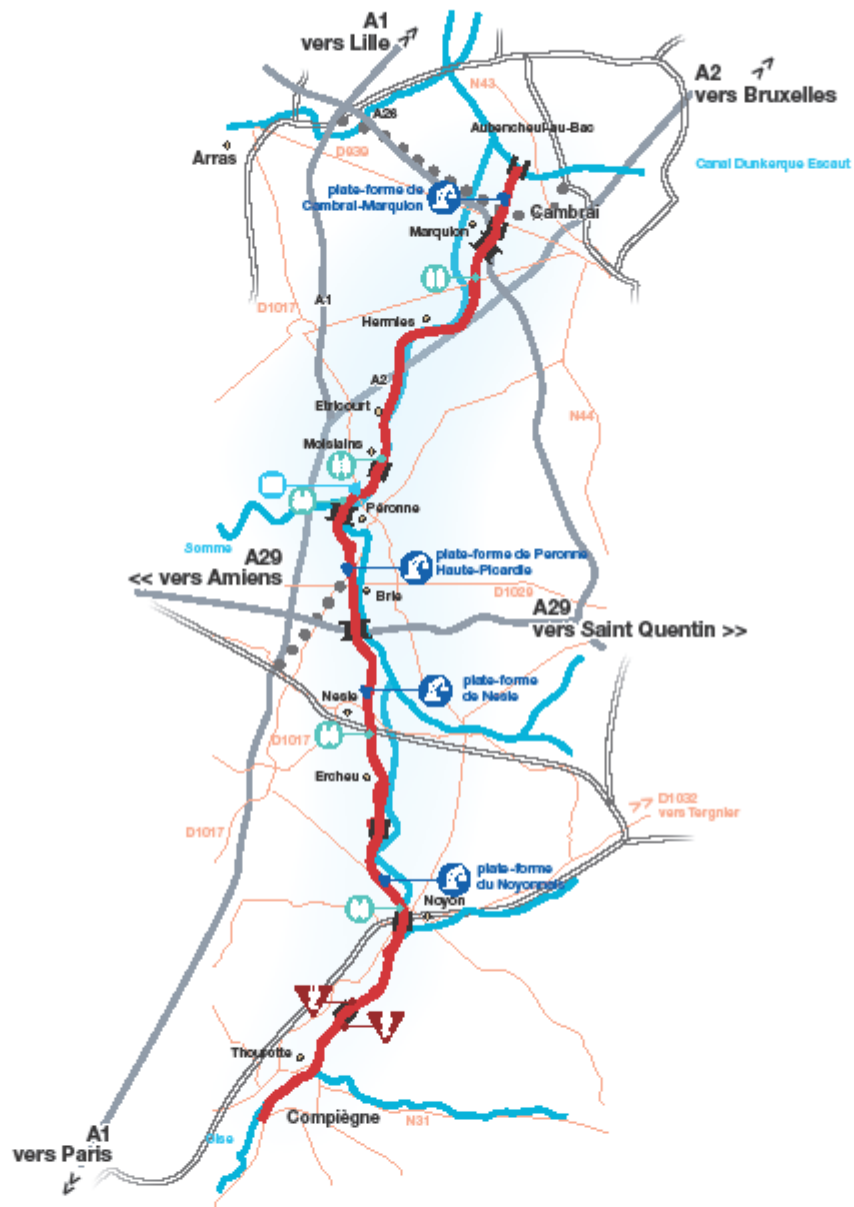
Sur ces bases, le Gouvernement a déposé un amendement au projet de loi « Croissance et Activité », permettant la création d'une société de projet publique pour le Canal Seine-Nord Europe, qui a été adopté par l'Assemblée nationale mercredi 28 janvier 2015.

Le 5 mai 2015, Alain Vidalies s'est vu remettre le second rapport du député Rémi Pauvros sur le Canal-Seine-Nord-Europe, visant à préfigurer une démarche « Grand Chantier » et fédérer l'ensemble des acteurs.

Autour de 10 propositions, ce rapport propose une feuille de route de structuration du projet, à la fois sur son développement économique, son financement, ainsi que sur la gouvernance de la société de projet.

Alain Vidalies va examiner ces propositions dans les semaines à venir.

Canal Seine-Nord Europe



- | | | | |
|------------|----------------------------------------------|--|---------------------------------------------|
| 107 | km de long | | 2 quais de transbordement |
| 54 | mètres de large | | 5 équipements pour la plaisance |
| 4,5 | mètres de profondeur | | 1 bassins réservoirs d'eau |
| 55 | millions de m ³ de terre déplacés | | tracé du canal après reconfiguration (2014) |
| | 6 écluses | | autoroute |
| 3 | ponts canaux | | route |
| 61 | ponts routiers et ferroviaires | | voie d'eau (fleuve, canal...) |
| | 4 plates-formes d'activités | | voie ferrée |
| | 5 quais céréaliers | | futur raccordement ferroviaire |

3 . Contribution CRTE IDF :

Ce canal est une opportunité pour un véritable rééquilibrage entre modes de transports

La perspective de raccordement des voies navigables franciliennes au réseau à grand gabarit national et européen (connexion avec le Rhin et au-delà le Danube) est une nécessité, afin de pouvoir faire naviguer des convois de 5000 t et 180 m de long (contre actuellement 650 t sur le canal du Nord et 350 t sur celui de St-Quentin).

Afin de relier le bassin de la Seine au réseau à grand gabarit européen, dans une perspective de développement durable, le CRTE IDF soutient la réalisation de la liaison Seine / Nord Europe, depuis les ports de la Basse Seine.

En effet, la capacité de la voie d'eau redimensionnée au réseau à grand gabarit permettrait d'assurer le transport d'environ 32 millions de tonnes de fret par an sur l'ensemble de l'Ile-de-France, induisant une réduction de 1,6 millions de camions par an.

Le CRTE IDF ne peut être d'accord avec le recours au partenariat public-privé, qui traduit un désengagement de l'Etat dont la conséquence est une privatisation de l'ingénierie, de la maintenance, de l'exploitation des voies navigables, constituant une menace du contrat social des personnels. Nous nous félicitons donc, de l'abandon de cette possibilité.

Aujourd'hui 90% des marchandises sont transportées par la route, 8% par la voie d'eau et 2% par le fer.

Les contraintes liées à la saturation des infrastructures routières, la pression sans cesse croissante sur les coûts de l'énergie, les nuisances environnementales plaident en faveur de ce projet.

La massification des transports via la voie d'eau - à condition que des aménagements de l'Oise pour le grand gabarit soient réalisés rapidement - permettra un premier rééquilibrage entre les différents modes de transports et répondra à une demande prioritaire du Schéma Directeur de l'Ile de France (SDRIF) pour la construction de logements nouveaux, pour le transport des matériaux de construction en provenance de la Belgique et de l'Europe du Nord.

D'autant que le port autonome de Paris, est aujourd'hui le premier port fluvial de France et le deuxième en Europe avec 20 millions de tonnes transportées par voie d'eau en 2008.

Dans le domaine du tourisme - transport de passagers, activités d'animation - il occupe avec plus de 7 millions de passagers qui sont passés de la terre à l'eau en 2008 la première place mondiale des ports touristiques., dispose de 20 ports urbains dans Paris intra-muros pouvant permettre une meilleure organisation logistique du trafic par une spécialisation (Ciment, matériaux de construction, déchets, distribution, verre recyclable, etc.) et ainsi permettre l'approvisionnement de la capitale par des transports massifiés.

Sans le trafic fluvial lié à son existence, il faudrait doubler plusieurs autoroutes en Ile-de-France. Il assure en effet 13 % de l'approvisionnement régional en marchandises.

Deuxième fleuve navigué d'Europe, aménagé à grand gabarit, la Seine (avec ses affluents) accueille sur ses berges les trois principaux ports du Port autonome de Paris, tous raccordés au réseau ferré et au réseau routier : Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne et Limay.

Sur les grandes plates-formes multimodales du Port autonome de Paris, jusqu'à cinq modes de transport se combinent : fluvial, bien sûr, maritime, routier, ferroviaire et comme à Gennevilliers ou Nanterre avec un oléoduc. 70 ports de stockage-distribution, 1 000 ha d'espaces portuaires, un million de m² d'entrepôts, de locaux d'activités et de bureaux (dont 300 000 m² lui appartiennent en propre) complètent l'offre du Port autonome de Paris.

Depuis sa création en 1970, cet établissement public, grâce aux équipements réalisés, a favorisé le développement d'un véritable « métro de marchandises » indispensable à l'économie et à l'écologie urbaine (évacuation des déchets ménagers, transports industriels, ou liés au BTP). Mais pour cet équipement qui utilise le fleuve et ses berges, sites sensibles s'il en est, l'effort d'intégration paysagère, environnementale, architecturale et urbanistique que consent le Port est justifié.

Actuellement, les grands gabarits provenant des ports de l'Europe du Nord, tels Anvers et Rotterdam, doivent faire un détour par le Havre, pour atteindre le Bassin parisien. Ou bien subir une « rupture de charge » en scindant leur contenu.

Une liaison sans rupture de charge du nord de l'Europe vers le Havre sera possible via ce canal et ira dans le sens du projet HAROPA 2030. De plus, le transport routier sur l'axe Amsterdam - Paris est quasiment saturé. Ce nouveau canal permettra de diminuer d'autant la pression du trafic routier de fret en Ile de France.

Développer le fer en complémentarité de la voie d'eau

Actuellement le port du Havre qui concentre actuellement plus de 60% du trafic conteneurisé français a augmenté son trafic avec notamment, le dimensionnement de écluse fluviale. Cette réalisation permet également aux bateaux venant de Paris d'atteindre directement le terminal maritime porte-conteneurs « Port 2000 » du Havre.

En complémentarité à la création de ce nouveau canal, la CRTE IDF demande donc une mise en œuvre rapide du projet de rocade ferroviaire ou « corridor fret » Le HAVRE - AMIENS - REIMS, afin de favoriser une desserte optimum de l'interland de « port 2000 » et irriguer les plateformes logistiques envisagées le long du canal à grand gabarit.

La réalisation rapide, de ce « Corridor fret » est une nécessité pour absorber cette augmentation de trafic et créer une véritable solution alternative à la route déjà saturée et aboutir à une complémentarité des modes de transport, dans une logique de développement durable, au meilleur coût écologique, économique et social.

D'autant que ce projet de « Corridor fret » est une demande commune des CESER de Haute-Normandie, de Picardie, Champagne-Ardenne et d'Ile de France.