

Dossier de presse

**Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire
du 18 décembre 2003**

VNF maître d'ouvrage des études d'avant projet du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe

Sommaire

Fiches :

- **Seine-Nord Europe** : lancement de la partie française de la grande liaison fluviale européenne Seine-Escaut
- VNF maître d'ouvrage des études d'avant-projet : conditions et dispositif
- Une infrastructure pour l'aménagement du territoire et le développement des régions desservies
- Une infrastructure au service du développement durable
- Connecter la France à l'Europe fluviale
- **Projet d'écluse fluviale du Havre Port 2000**

Annexes :

- Cartes du réseau fluvial français et européen

**Seine-Nord Europe :
lancement de la partie française de la grande liaison fluviale européenne
Seine-Escaut**

L'ensemble de la liaison « Seine-Escaut » comporte différents tronçons qui s'articuleront à terme pour ne former qu'une seule grande liaison fluviale européenne.

Le tronçon central de la liaison « Seine-Nord Europe », il s'agit de la partie française de cet aménagement. C'est un projet de nouveau canal de 105 km reliant le canal Dunkerque-Escaut à l'Oise à hauteur de Janville. C'est cette partie qui fait l'objet de la décision du CIADT du 18 décembre 2003.

Cette réalisation permettra l'acheminement de chargements pouvant atteindre 4400 tonnes sur le tronçon central entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut à comparer aux caractéristiques des deux canaux de jonction existants. S'agissant d'une infrastructure nouvelle, les caractéristiques visées pour le canal Seine-Nord (tronçon central) respectent les normes de la classification européenne des voies navigables d'intérêt international (classe Vb européenne).

Aux extrémités sud et nord de ce tronçon central, la Seine, l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut constituent les autres éléments de la liaison Seine-Nord Europe, qui font l'objet de programmes de modernisation déjà engagés (interventions sur la Seine et l'Oise pour fiabiliser les ouvrages de navigation et sur le canal Dunkerque-Escaut pour permettre à terme une circulation optimisée de la flotte européenne à grand gabarit par le relèvement des ponts notamment).

En région Wallonne, des investissements ont été déjà réalisés sur le canal du Centre (notamment l'ascenseur de Strépy-Thieu) et devraient permettre la réouverture du canal de Condé à Pommeroeul, afin de fiabiliser et de renforcer la liaison avec l'Escaut.

En région Flandre, l'aménagement de la Lys et de l'Escaut maritime permettra à terme une navigation à grand gabarit jusqu'au Rhin via le canal entre l'Escaut et le Rhin.

Un projet pour le Réseau transeuropéen de Transport (RTE)

Le projet Seine-Escaut est proposé par le Conseil des Ministres des Transports européens du 5 décembre 2003 comme projet européen prioritaire pour la révision en cours du Réseau transeuropéen de Transport (RTE-T). Il s'agit de l'un des 30 projets d'infrastructures jugés prioritaires et réalisables avant 2020.

VNF maître d'ouvrage des études d'avant-projet de Seine-Nord Europe : conditions et dispositif

Les études d'avant-projet et de projet, la procédure de déclaration d'utilité publique, les travaux du canal Seine-Nord Europe, constituent une œuvre exceptionnelle équivalente à la réalisation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse ou d'une liaison autoroutière. Cette étape est toujours conduite sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat ou de ses établissements publics. En effet, il s'agit de construire un ouvrage qui sera intégré dans le domaine public et le pilotage public est donc de mise.

VNF a donc prévu de mettre en place une organisation et des moyens à la hauteur de l'enjeu.

Le phasage du projet

Le canal Seine-Nord Europe est réalisable techniquement d'ici 2012/2014

Calendrier de réalisation

Rappel de la dernière décision ministérielle	Date		
Décision du Ministre chargé des Transports sur le choix du fuseau de tracé	6 avril 2002		
Etapes actuelles	Date		
Décision de lancement de l'avant-projet	18 déc 2003		
Etapes	Durées prévisibles	Date de début	Date de fin
<i>Avant-projet et Déclaration d'Utilité Publique</i>			
Avant-Projet et Déclaration d'Utilité Publique (DUP)	3 ans	jan-2004	décembre 2006
<i>Lancement des phases projet et travaux</i>			
Etudes détaillées, acquisitions foncières, passation des marchés et travaux de construction	7 ans	décembre 2006	2012-2014
Mise en service du canal		2012-2014*	

* Selon la solution juridique retenue pour la réalisation des travaux

Moyens financiers et calendrier de l'avant projet :

Le coût de l'avant projet peut être évalué à environ 10 M€ , y compris le coût de la structure de maîtrise d'ouvrage à constituer qui est estimé à 0,9 M€ par an.

Le financement de l'avant projet, y compris le coût de la structure de maîtrise d'ouvrage, sera assuré par l'Etat, VNF et les trois régions Ile-de-France, Picardie et Nord-Pas-de-Calais qui ont indiqué leur volonté de contribuer au financement du projet. Les études d'avant-projet pourront débuter dès janvier 2004, la déclaration d'utilité publique est prévue en décembre 2006. Ensuite, la phase du projet lui-même et des travaux de réalisation s'étendront jusqu'en 2012 / 2014, date prévue pour la mise en service du futur canal.

Une méthode garante du respect des étapes et des populations :

Pour mener à bien cette mission, VNF a préparé un dispositif efficace et transparent, dans le prolongement des étapes précédentes (études d'opportunité, études sur le choix du fuseau de tracé...). VNF entend conduire cette nouvelle phase en réaffirmant sa volonté d'exhaustivité et de transparence, devant permettre au débat avec les acteurs locaux et l'opinion publique de se dérouler sereinement et en toute confiance.

La structure envisagée pour conduire les études d'avant-projet sommaire (APS) s'articule en **cinq grands volets** :

Une structure bien articulée avec les compétences de VNF

Le fonctionnement de cette structure rattachée à la Direction générale sera bien articulé avec les autres directions du siège de VNF.

Une autre articulation sera mise en place vis à vis des Directions Régionales de VNF afin que les hommes et les femmes déjà sur le terrain disposent des informations leur permettant de continuer à porter et à expliquer le projet.

Une structure implantée au plus près du projet

Cette structure comportera deux parties : la partie pilotage général et la partie représentation locale. Cette dernière sera installée dans une localité à définir (idéalement au centre du projet) de façon à permettre une présence permanente auprès des interlocuteurs locaux. Elle aura aussi pour mission de prendre en charge les procédures administratives dans le domaine foncier, et pour la conduite des travaux préalables (sondages...).

Un « Comité scientifique et technique » garant de la bonne conduite de la maîtrise d'ouvrage tant en termes technique, environnemental qu'économique

Le chef de file de ce Comité sera le CETMEF accompagné du réseau scientifique et technique du Ministère de l'Équipement (notamment le CETE Nord Picardie). Ce comité scientifique s'adjoindra des experts français et étrangers compétents dans le domaine. Il aura une mission de conseil pour définir, orienter ou valider les choix techniques relatifs aux ouvrages (génie civil, automatismes, hydraulique, développement durable).

Un « Comité de pilotage » sous l'égide du Préfet coordinateur

Ce comité, présidé par un ingénieur général des Ponts et Chaussées, réunissant des experts, des élus et placé sous l'égide du Préfet coordinateur veillera au bon déroulement du projet dans ses trois aspects : étude, concertation, communication.

Une assistance à maîtrise d'ouvrage qui apportera un conseil permanent

- la mise en place de la structure à travers un bureau spécialisé;
- la concertation et l'information;
- la planification;

- le domaine juridique.

Les compétences réunies au sein de l'équipe de maîtrise d'ouvrage : « l'équipe projet »

Cette équipe sera placée sous la direction d'un **chef de projet** ayant conduit des projets similaires en phase études, déclaration d'utilité publique et de travaux.

Une infrastructure pour l'aménagement du territoire et le développement des régions desservies

Les voies d'eau constituent de véritables « colonnes vertébrales » pour nos territoires et leur paysage ou l'urbanisme des villes qui les bordent. Leur maîtrise valorise l'espace. Leur polyvalence est utile pour les territoires traversés.

Ainsi, le projet de canal Seine-Nord Europe apportera bien des avantages tant en termes d'aménagement que d'équilibre des régions du Nord de la Seine.

La desserte des territoires

La desserte de la région parisienne : La Seine dessert le cœur de l'agglomération parisienne. A moyen terme, l'engorgement des infrastructures terrestres traditionnelles pèsera inévitablement sur son développement, mais aussi et par voie de conséquence sur la croissance du pays compte tenu du poids relatif qu'occupe l'Ile-de-France dans l'économie nationale. Pourtant, le fleuve, qui en 2002 a traité 18 millions de tonnes de marchandises, dispose dès aujourd'hui de réserve de capacité très importante.

La question spécifique de l'approvisionnement en matériaux de construction reste en outre posée compte tenu d'une part des volumes considérables entrant en ligne de compte et d'autre part de l'épuisement des traditionnels sites d'extraction alluvionnaires. Seine-Nord Europe garanti la pérennité du recours à la voie d'eau sur le très long terme sur des marchés qui, en son absence basculeront inévitablement sur les voies d'accès terrestres dont la finalité doit par ailleurs et prioritairement s'attacher au transport des personnes.

La desserte du Nord - Pas-de-Calais : région industrielle traditionnelle, le Nord dispose de nombreux atouts géographiques et humains. Le tissu industriel et logistique y est dense. Dunkerque est un port maritime de tout premier plan. C'est aussi une région de transit, et l'un des enjeux majeurs des prochaines années consistera à en fixer la valeur ajoutée.

Toutefois, la congestion des réseaux terrestres tend à s'y développer de manière importante, notamment aux abords de la métropole lilloise.

Dans ce cadre, la connexion par voie navigable des centres logistiques régionaux et particulièrement du site de Dourges avec la Picardie, l'Ile-de-France, et la Haute-Normandie offre des perspectives importantes. Sait-on par exemple que faute de gabarit adéquat, le trafic fluvial réalisé entre la région et l'étranger est à ce jour 4 fois plus important qu'avec le reste de la France ?

La Picardie : une région doit profiter de l'infrastructure qu'elle accueille, c'est pourquoi il convient d'y fixer des activités liées au mode fluvial. Des potentiels de polarisation existent tant dans le compiégnois que le long du futur canal (plate-forme multimodale dans l'Amiénois, silos céréaliers, embranchements fluviaux...).

En particulier, la céréaliculture y joue un rôle de tout premier plan. Or, la navigation intérieure est traditionnellement un partenaire essentiel de cette activité économique. La concurrence internationale en matière de céréales est telle que le paramètre logistique pèse ostensiblement sur la compétitivité générale des produits cultivés. Se doter d'une artère navigable à grand gabarit, c'est garantir à la Picardie une solution durable d'accessibilité aux marchés de l'exportation.

La desserte de l'hinterland des ports français (Le Havre, Rouen, Paris, Dunkerque...)

Les ports français seront les premiers bénéficiaires des gains rendus possibles sur la Seine par les effets de réseau. En effet, même si les conditions d'accessibilité aux ports du Benelux doivent s'en trouver améliorées, elles progresseront dans des proportions identiques, voire supérieures, pour les ports français. La proximité des ports de Haute-Normandie avec le bassin parisien les place en situation concurrentielle favorable.

Le port du Havre est l'un des principaux ports du littoral nord-ouest européen. Dans le cadre de la réalisation de Port 2000, le projet d'écluse fluviale contribuera à renforcer la position des places portuaires séquanaises. De plus, dans le cadre de l'extension des terminaux à conteneurs du port havrais, la diversification des post et pré-acheminements terrestres représente un enjeu majeur.

Au-delà des conteneurs, les marchés stratégiques de vracs, tels que les céréales pour Rouen, reposent aussi sur le développement de ces chaînes logistiques de transport. Les ambitions, récemment traduites sous forme de convention entre l'ONIC et VNF, illustrent parfaitement cette prise de conscience.

Une des rares voies d'accès jusqu'au cœur des villes

En Ile-de-France, la Seine, loin d'être saturée, permet d'acheminer efficacement les marchandises au cœur de la région-capitale. Le canal Seine-Nord Europe contribuera à renforcer cette artère logistique essentielle pour le plus grand bénéfice des Franciliens. N'oublions pas que notre capitale est alimentée en matériaux de construction à 85% par le fleuve.

De même, les agglomérations de Lille et du Bénélux pourront profiter de cette nouvelle voie pour contribuer à désengorger leur trafic routier.

La création de 8.000 emplois directs et indirects

La construction du canal créera quelques 8000 emplois durant les cinq à sept ans de travaux.

De nombreux pans d'activités économiques sont concernés dans les régions traversées, avec un réel potentiel d'emplois : la création et le développement de zones d'activité industrielle « bord à canal », l'implantation d'activités de stockage, de manutention et de transport en liaison avec les plates-formes multimodales prévues ou envisagées (telles que celles de Dourges et Chaulnes) permettent d'espérer d'importantes retombées économiques. De même, le développement d'activités touristiques et de loisirs nautiques sur des sites en bordure de canal pourra être envisagé en liaison avec les collectivités concernées.

Une infrastructure au service du développement durable

La protection de l'environnement et le développement durable, ainsi que la hausse continue de la sensibilité environnementale dans l'opinion, imposent des choix de fond qui, pour être cohérents, supposent de favoriser la réalisation d'investissements publics qui entrent dans cette logique.

Une alternative au « tout routier »

Seine-Nord Europe est un élément majeur du rééquilibrage des modes de transport, qui ne peut plus rester du seul domaine du discours. Et on ne peut pas comparer aujourd'hui la construction d'une voie fluviale à celle d'une autoroute, tant en termes environnementaux qu'en termes de durabilité.

S'agissant de choix qui engagent les générations futures, une politique qui consisterait à ne recourir qu'à l'option routière en matière d'investissement paraît aujourd'hui totalement inadaptée. En outre, l'alternative ferroviaire ne peut être la seule réponse, compte tenu des problèmes de saturation qu'elle rencontre et de la nécessité pour les chargeurs de disposer d'offres complémentaires.

Contribuer à fluidifier l'axe Nord-Sud

L'axe Nord-Sud recueille une grande part de la très forte progression du trafic de marchandises sur longue distance en Europe, ce qui n'est pas sans effets en termes d'insécurité, de saturation, de pollution ou de nuisances sonores ...

Voie de communication principalement dédiée au fret, la liaison fluviale Seine-Nord Europe contribuera à fluidifier cet axe en permettant le transport de grands volumes de marchandises.

Un projet « environnementalement ambitieux »

Le canal Seine-Nord Europe bénéficiera d'une excellente intégration dans le paysage. Parmi tous les fuseaux étudiés, le fuseau retenu est celui qui occasionnera le moins d'impacts sur les habitations, le patrimoine, la faune et la flore. De par sa situation à flanc de coteau, le futur canal s'écarte en effet des fonds de vallées de l'Oise, de la Somme et de l'Escaut qui recèlent les plus fortes richesses écologiques.

De plus, les prélèvements d'eau dans le milieu naturel sont les plus faibles de tous les fuseaux pressentis. Ces prélèvements seront d'ailleurs interrompus en période sèche grâce au recyclage de l'eau par pompage en circuit fermé et aux réserves constituées sous la forme d'une surprofondeur de certains biefs ou de bassins de réserve.

Le canal Seine-Nord Europe jouera un rôle dans la gestion hydraulique de la Somme en prélevant de l'eau en période de risque d'inondation. L'étude d'alimentation en eau du canal a montré qu'il était nécessaire de stocker l'eau pendant l'hiver afin d'alimenter le canal pendant l'été. L'implantation d'une retenue d'eau dans la vallée de la Somme permettrait à la fois de diminuer les débits du fleuve en période de crue et d'assurer l'alimentation en eau en période d'étiage. Dans le cadre d'études complémentaires, et suite aux problèmes rencontrés dans le département de la Somme lors des graves inondations de l'année 2000, VNF a été chargé de conduire une étude destinée à évaluer l'impact positif du canal Seine Nord Europe sur la gestion hydraulique.

La voie d'eau :
un moyen de transport qui répond aux enjeux de développement durable

Le transport fluvial apporte une réponse concrète aux orientations définies par le protocole de Kyoto visant tout particulièrement à réduire la production de gaz à effet de serre. Il s'agit aujourd'hui de diviser les émissions de gaz à effet de serre avant 2050 à l'échelle de la planète.

Si la France a, jusqu'à présent, pu paraître relativement épargnée par les phénomènes météorologiques extrêmes, nous percevons déjà, sous nos climats tempérés, les effets du réchauffement climatique tels que la hausse des températures moyennes journalières d'environ 0,9°C en France, le recul de la mer de glace dans les alpes françaises ou bien encore le dérèglement du cycle végétatif des forêts du pays.



Le mode fluvial se caractérise par la faiblesse de ses coûts dits externes. Très peu polluant, maigre consommateur de carburant, le transport fluvial préserve les habitants et les paysages. Chaque convoi (ensemble constitué d'un pousseur et de deux barges) équivaut à 220 camions de moins sur les routes !

Connecter la France à l'Europe fluviale en forte croissance

En créant une interconnexion des réseaux à grand gabarit, le canal Seine-Nord Europe renforcera l'essor du trafic fluvial en France. Jusqu'ici, l'économie fluviale française souffrait de la juxtaposition de sous-marchés déconnectés les uns des autres. La création d'une voie à grand gabarit permettra au trafic fluvial français de bénéficier des avantages de la liaison de réseaux européens à grande capacité de transport.

Un trafic fluvial en forte croissance

En France : Le trafic fluvial français atteint d'ores et déjà cette année près de 7 milliards de tonnes-kilomètre, ce qui en fait le mode de transport ayant connu la plus forte progression en 2002 ainsi que sur la période de 5 ans qui précède (22 % d'augmentation de trafic). Notons que l'année 2002 aura été marquée par la baisse des trafics terrestres (-0,2 %) alors que la voie d'eau progresse de 3,3 % ce qui signe une conquête indéniable de la voie d'eau sur le marché intérieur.

Ce sont ainsi près de 60 millions de tonnes de marchandises qui ont été transportées, ce qui représente plus de la moitié du tonnage de fret ferroviaire pour un réseau fluvial « marchandises » 6,5 fois moins étendu (4600 Km de réseau fluvial pour 30 000 Km de réseau ferré).

En Europe : la Commission européenne indique que d'ici à 2020, le trafic fluvial pourrait progresser au rythme annuel de 2,5 %. Le volume de transport de l'Europe fluviale (France, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, Autriche et Suisse) oscille autour de 430 millions de tonnes par an, ce qui en fait le second mode de transport. Le trafic est assuré par un réseau d'un peu plus de 20 000 km, dont la moitié est accessible aux bateaux de plus de 1350 tonnes. Au sein de l'Europe des Quinze, 50 % des tonnages transportés par voie d'eau sont internationaux. Une proportion qui ne dépasse pas 10% si l'on prend en compte l'ensemble des modes de transport.

Des trafics nouveaux et diversifiés

De nombreux trafics nouveaux connaissent aujourd'hui un réel essor. On notera par exemple que le trafic de conteneurs a connu pour la seule année 2002 une progression de 14,8 % (en EVP/km), marquant un réel intérêt des acteurs économiques pour le mode fluvial, et plus largement pour la mise en œuvre de services intermodaux de plus en plus pertinents.

Un certain nombre de filières ont pris conscience des atouts que permet la massification fluviale. VNF a signé avec l'Office national interprofessionnel des céréales (l'ONIC) un contrat de progrès auquel se sont associées toutes les professions du fleuve pour que la part des céréales transportées par voie fluviale double dans les dix ans qui viennent.

Dans le domaine des déchets ménagers, les projets se mettent en place pour un transport par conteneurs vers les centres de traitement, sans passer par des routes saturées. Enfin, dans le domaine des matériaux de construction, il s'est avéré qu'il valait mieux créer des ports sablières régulièrement répartis le long de l'agglomération, pour que le trafic de ces matériaux de construction se limite aux derniers kilomètres les séparant des chantiers de construction.

L'effet réseau à grand gabarit

Les études conduites par VNF en 1998 et 1999 et expertisées par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, (réalisées sur la base d'enquêtes auprès des chargeurs), montrent l'importance du trafic potentiel du projet de canal Seine-Nord Europe. Dans l'hypothèse d'une mise en service en 2010, elles révèlent qu'à l'horizon 2015, 13 millions de tonnes de marchandises emprunteront annuellement la voie, contre 3,3 millions aujourd'hui. Le transport fluvial verra ainsi son activité quadrupler sur cet axe Nord-Sud.

Au-delà, la réalisation progressive de la liaison Seine-Nord Europe autorise des perspectives encore supérieures pour le transport fluvial à long terme. Compte tenu des potentialités du Nord-Pas-de-Calais, de la Haute-Normandie, de la Picardie et de l'Ile-de-France, la réalisation du canal Seine-Nord Europe permettra en effet d'apporter à cet horizon un trafic additionnel évalué à 2,3 milliards de T.km par an.

Ainsi, l'important potentiel de trafic des Pays-Bas et de l'Allemagne, puis à terme des pays d'Europe de l'Est, ainsi que l'effet « réseau à grand gabarit », devrait largement amplifier le trafic attendu à terme sur le canal Seine-Nord Europe.

Le développement de l'axe séquanien (axe Seine-Oise) semble lui aussi disposer d'un potentiel de trafic fluvialisable plus élevé. Outre la réserve de productivité liée à l'adoption des normes techniques commerciales du monde rhénan, Seine-Nord Europe permettrait, sans impacts environnementaux, des gains de productivité sur l'ensemble du bassin de la Seine, notamment sur la Seine entre le Havre et l'agglomération parisienne.

Seine-Nord Europe : un maillon indispensable pour ouvrir la France fluviale sur le reste du continent européen

Alors que le centre de gravité de l'Europe se déplace avec l'intégration des pays de l'est-européen, alors que l'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie et la Roumanie proposent dans le cadre des RTE, des améliorations sur le Danube pour développer un axe est-ouest, alors que l'Allemagne investit concomitamment vers l'Oder et la Pologne, la France doit choisir la logique européenne et renoncer à l'isolement.

La réalisation de l'axe nord-sud en France peut permettre une mise en cohérence de l'ensemble du réseau. L'enjeu dépasse largement celui des seules régions traversées par la future infrastructure et doit s'envisager dans une perspective européenne.

Le canal Seine-Nord Europe à grand gabarit permettra d'intensifier ces activités d'exportation et d'importation par voie d'eau, en ouvrant largement les portes des marchés belge, néerlandais et allemand avec, dans la continuité des liens fluviaux, un accès privilégié aux futurs partenaires européens d'Europe centrale et orientale. Les transporteurs et les chargeurs verront ainsi leur champ d'activité s'élargir dans des proportions considérables.

Le projet d'écluse fluviale Port 2000

Le projet Port 2000 au Havre ne prévoyait pas jusqu'à ce jour une connexion fluviale directe entre les nouvelles installations portuaires existantes.

Le CIADT décide que le projet d'écluse fluviale de Port 2000, dont le coût est estimé à 100 M d'Euros, sera lancé pour une mise en service fin 2007.

Il s'agit de doter le Havre d'un réel hinterland fluvial à l'instar de ce qui existe pour Amsterdam et Rotterdam. L'objectif est de limiter les transbordements à partir des navires en permettant aux bateaux fluviaux à portée de grue des navires maritimes.

Cette réalisation permettra d'augmenter l'essor du trafic fluvial sur la Seine qui s'est déjà caractérisé en 2003 par une augmentation de 80% du transport de conteneurs.

Dans l'attente de cette réalisation, le CIADT demande aux acteurs concernés de préciser les conditions techniques et économiques de la desserte fluviale de Port 2000 afin d'optimiser les coûts de transbordements.