

Seine-Escaut – projet RTE-T n°30 et le canal Seine-Nord Europe

La liaison Seine-Escaut, qui va permettre 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, représente un élément déterminant du développement du réseau fluvial européen vers l'Europe centrale et orientale jusqu'à la mer Noire.

Avec ce maillage européen à grand gabarit, Seine-Escaut permettra de répondre de manière durable au défi d'une croissance continue du trafic de marchandises. Le projet constituera, au sein du réseau fluvial à grand gabarit qui irrigue les grands pôles économiques de l'Europe, un nouveau système pour le transport de marchandises.

L'espace traversé par la liaison est caractérisé par des flux de marchandises transfrontaliers intenses et par une saturation routière parmi les plus importantes du continent sur cet axe nord-sud : 132 millions de tonnes de marchandises ont franchi ce corridor nord en 2000. En favorisant le recours au transport fluvial, Seine-Escaut participera fortement à la réduction des nuisances liées aux activités du transport. Le report modal de la route vers la voie d'eau généré par l'ouverture de Seine-Escaut représentera 4,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2020, soit 500 000 poids lourds en moins en 2020, et jusqu'à 2 millions en 2050.

Avec l'aménagement de nouvelles plates-formes multimodales le long du canal Seine-Nord Europe et le développement des plates-formes existantes, Seine-Escaut va restructurer et rééquilibrer l'organisation de la logistique au Nord de l'Europe.



Les objectifs de Seine-Escaut

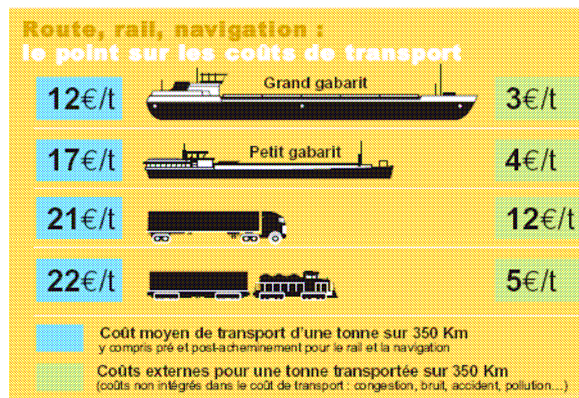
Seine-Escaut est un projet global, porteur d'un véritable système de transport mais aussi d'aménagement du territoire et de développement économique durable. Son ambition est de permettre une meilleure structuration du réseau fluvial nord-européen pour mieux répondre aux besoins de la logistique moderne.

Libérer le potentiel de croissance du transport de marchandises et rééquilibrer l'organisation de la logistique

En levant les obstacles à l'expansion du trafic de marchandises par voie fluviale en Europe, Seine-Escaut a pour vocation première de permettre une intensification des échanges commerciaux et par la même un développement et un rééquilibrage de l'activité logistique en Europe. La suppression du goulet d'étranglement côté français pourrait en effet permettre de libérer près de 15 millions de tonnes de fret dès les premières années d'exploitation du Canal Seine-Nord Europe.

Assurer le développement du transport fluvial pour contribuer au rééquilibrage des modes de transport

Ce développement du trafic doit parallèlement s'accompagner d'un transfert de capacité de la route vers le fluvial, basculement qui permettra à terme de résorber la saturation des grands axes routiers du nord de l'Europe. Ceci sera facilité dans la mesure où l'accroissement du tonnage maximal des bateaux permettra de diminuer considérablement les coûts de transport. Ainsi, la voie fluviale redeviendra une alternative compétitive au transport routier. A moyen terme, ce rééquilibrage des modes de transport aura également une série d'impacts positifs, tant sur la population que sur l'environnement des régions traversées.



Le canal Seine-Nord Europe va donc offrir aux entreprises utilisatrices de la voies d'eau mais aussi et surtout à celles qui convoient aujourd'hui leurs marchandises par d'autres moyens, des solutions logistiques nouvelles s'appuyant sur les atouts inhérents au transport fluvial que sont la fiabilité et la sécurité ; mais aussi sur l'important atout supplémentaire du grand gabarit : la compétitivité des prix.

Favoriser l'essor économique et industriel des territoires traversés

Pour répondre aux enjeux économiques de la conteneurisation maritime, Seine-Escaut permettra de créer, à l'intérieur du continent, des pôles d'activité et des plates-formes logistiques multimodales alimentées par la voie d'eau et/ou par la route et le rail. La réalisation de ces sites portuaires permettra de développer de véritables bassins d'emploi, de stimuler la croissance économique et de renforcer le rôle moteur et le rayonnement industriel des régions traversées.

Permettre un développement durable et respectueux de l'environnement

En termes environnementaux, Seine-Escaut contribuera de façon décisive aux objectifs de développement durable et ce, de plusieurs manières. En détournant une partie du trafic routier, la voie fluviale permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Elle peut également apporter une contribution positive sur des problématiques hydrauliques, qu'il s'agisse d'alimentation en eau ou de gestion des crues, notamment en réduisant les effets néfastes et dramatiques des crues de rivières comme l'Oise et la Somme. Enfin, la voie d'eau est porteuse d'une valorisation touristique des territoires traversés, de leurs atouts naturels voire culturels : elle revêt ainsi un caractère multifonctionnel qui en fait, plus que toute autre, l'infrastructure par excellence du développement durable.

Seine-Escaut : projet prioritaire des Réseaux Trans-Européens de Transport

L'Union Européenne a retenu dès avril 2004 Seine-Escaut comme l'un des 30 projets prioritaires du réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T).

La France, la Flandre et la Wallonie, partenaires du projet Seine-Escaut, ont déposé en juillet 2007, auprès de la Commission européenne, une demande conjointe de subvention. L'unité de cette démarche, également soutenue par les Pays-Bas, a montré, au-delà du caractère géographique transfrontalier du projet, la volonté politique commune et transfrontalière des partenaires.

Cette volonté s'est également traduite dans la déclaration commune signée le 20 juillet 2007 par la France, la Flandre, la Wallonie et les Pays-Bas, dans laquelle les partenaires se sont engagés à mettre en place une Commission Intergouvernementale (CIG) et une structure commune type Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE).

420 millions € de financements européens pour la liaison européenne Seine-Escaut

Le commissaire européen en charge des transports, M. Jacques Barrot, a présenté le 21 novembre au Parlement européen les propositions de la commission pour le programme pluri-annuel 2007-2013 de financement des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T).

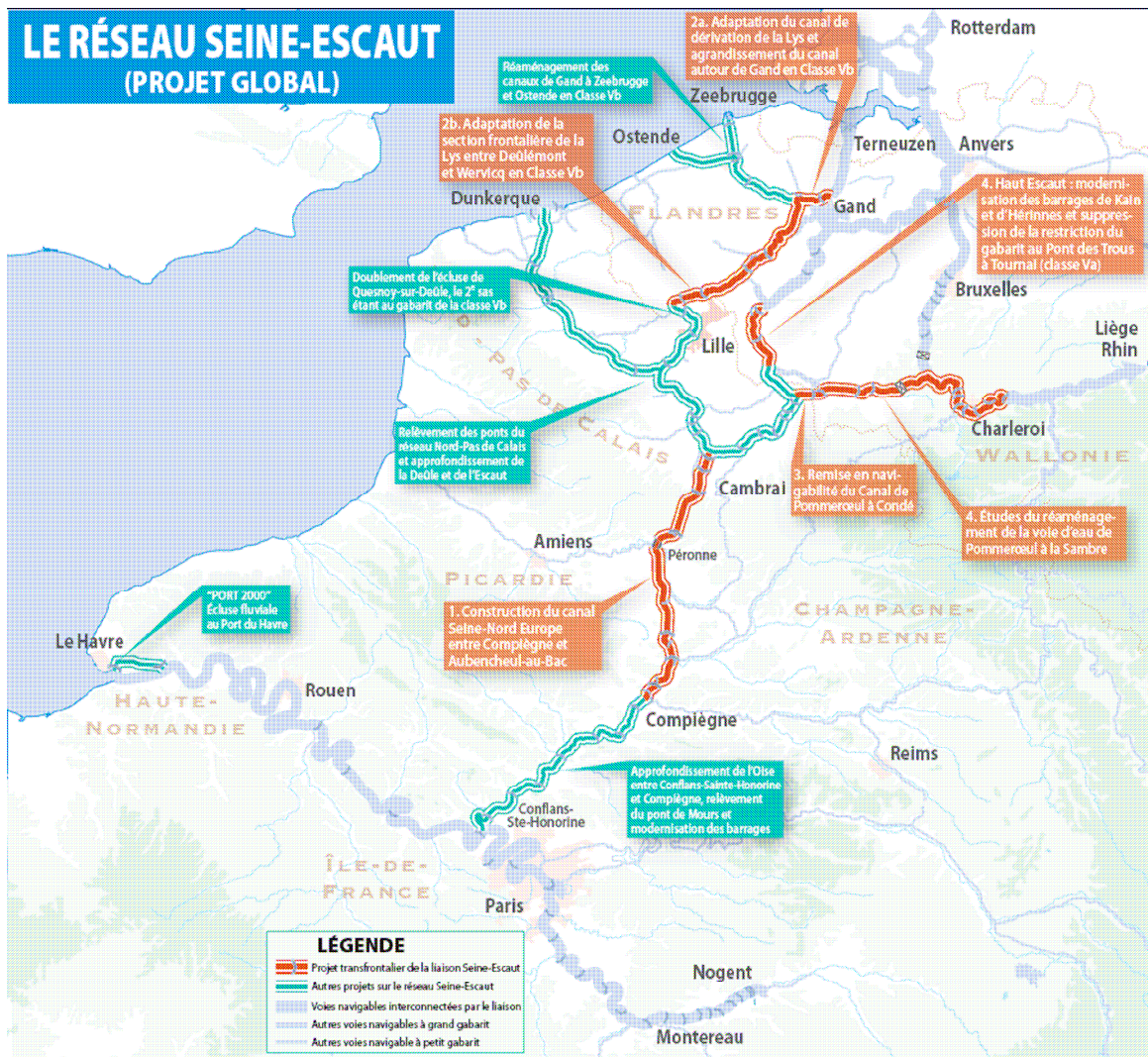
En raison des contraintes budgétaires et d'une enveloppe financière limitée à 5111 millions €, la Commission européenne a souhaité, parmi les 30 projets prioritaires, concentrer son aide sur les projets-clé à grande valeur ajoutée européenne, levant un goulet d'étranglement majeur en Europe, dont la maturité et le caractère transfrontalier étaient des garanties de réussite et d'efficacité pour la mobilité des personnes et la fluidité du transport de marchandises en Europe.

A ce titre, il a été proposé d'allouer 420,19 millions d'euros à la réalisation de la liaison Seine-Escaut. 350 millions d'euros étant destinés au canal Seine-Nord Europe (tronçon français), soit 100 % du montant demandé par la France dans le cadre du dossier commun.

Avec l'autre liaison fluviale européenne Rhin-Main-Danube, qui s'est vue attribuer 190 millions d'euros, les projets fluviaux totalisent 11,5% du budget européen des RTE-T alors qu'ils ne représentaient que 1,2 % ces 25 dernières années.

Ce retour du financement européen pour la voie fluviale est la preuve que ce mode de transport est de nouveau reconnu comme un acteur majeur du transport de marchandises en Europe

Seine-Escaut : un projet transfrontalier



La liaison Seine-Escaut comporte plusieurs sections :

- **en France** : le projet de canal Seine-Nord Europe entre Compiègne et l'ouest de Cambrai et l'aménagement des prolongements nord (aménagement des canaux Dunkerque-Escaut et de la Deûle, aménagement de la Lys, réouverture du canal Condé-Pommeroeul) et sud (l'Oise de Compiègne à Conflans-Sainte-Honorine) ;
- **en Belgique**, avec des projets d'aménagements en Flandre (Lys et Escaut inférieur) et en Wallonie (Escaut et dorsale wallonne).

Le canal Seine-Nord Europe

Le canal Seine-Nord Europe, maillon central de la liaison Seine-Escaut, va permettre de relier, à grand gabarit, l'Oise (à Compiègne) au canal Dunkerque-Escaut (à Aubencheul-au-Bac, à côté de Cambrai).

Seine-Nord Europe en chiffres

- 8 biefs connectés par 7 écluses d'une hauteur de chute de 6,4 et 30 m, dotées de bassins d'épargne d'eau,
- 2 bassins réservoirs pour l'alimentation en eau durant les périodes d'étiage,
- 3 pont-canaux dont un de 1 300 m de long permettant le franchissement de la Somme,
- 59 franchissements routiers et ferroviaires,
- 55 millions de m³ de mouvements de terre,
- 2 450 ha d'emprise globale,
- 4 plates-formes multimodales
- 7 quais de transbordement servant d'échange avec les autres modes de transport (route et rail),
- 5 équipements d'accueil pour la plaisance



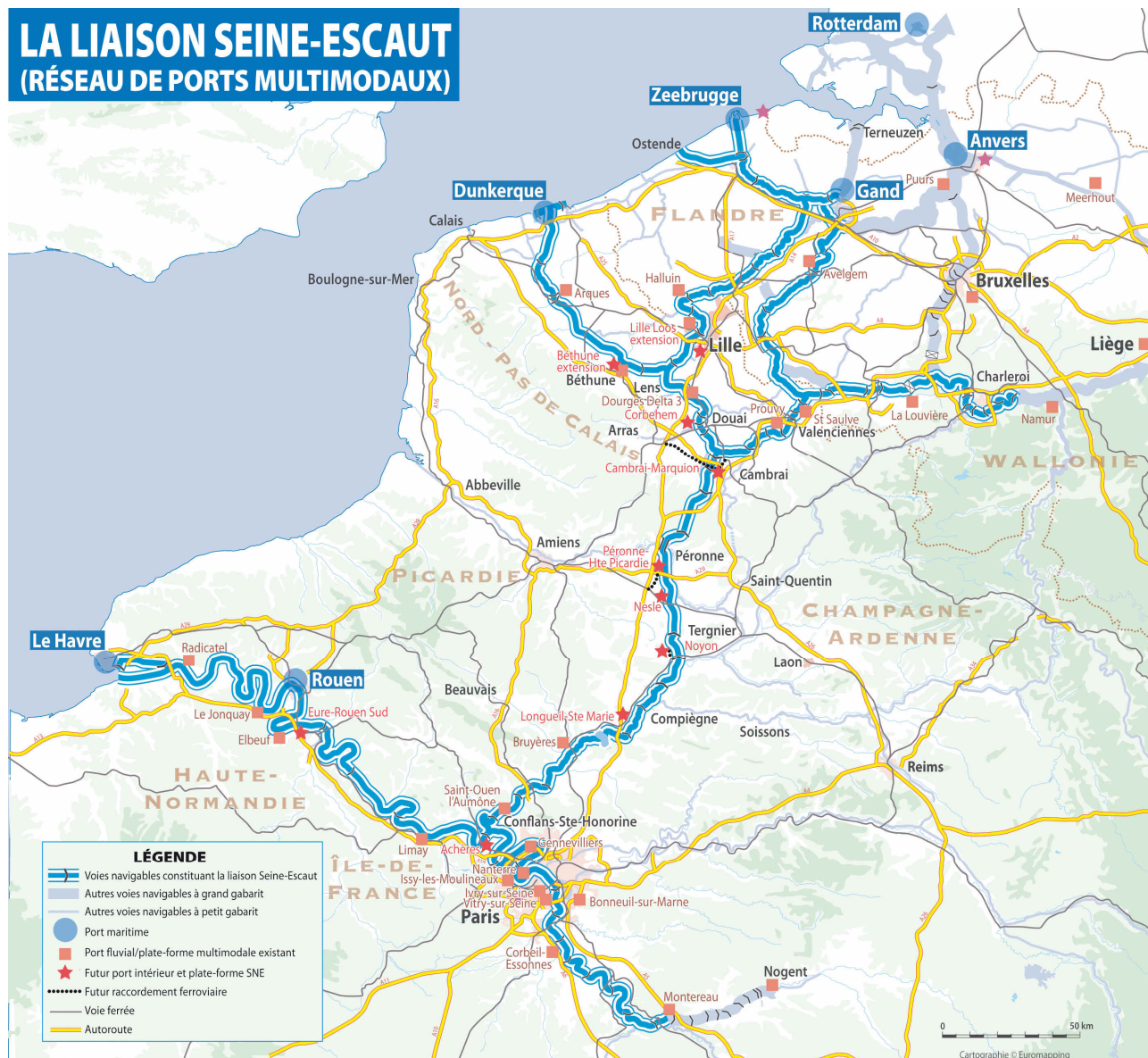
Un réseau de plates-formes multimodales intégré au projet

La réalisation de 4 plates-formes multimodales intégrées constituera de nouvelles sources de croissance, de développement économique et de création d'emploi.

Pourvoyeuses de valeur ajoutée, leur vocation est d'offrir à la fois des services de transport multimodaux (navettes fluviales régulières à destination des ports maritimes, navettes ferroviaires) et des espaces d'implantations privilégiés pour l'industrie ou les activités logistiques créatrices de valeur ajoutée.

La localisation des sites a été retenue en tenant compte des complémentarités des infrastructures (ferroviaires sur Nesle, routières ou autoroutières sur Cambrai-Marquion, Péronne-Haute Picardie et Noyonnais), permettant aux plates-formes portuaires de jouer un rôle de « hub » au service d'un vaste territoire.

LA LIAISON SEINE-ESCAUT (RÉSEAU DE PORTS MULTIMODAUX)



Le développement des activités annexes

La voie navigable est une infrastructure multi-usage dont les fonctions ont historiquement été développées dans divers domaines : transport de marchandises, réseau de ports intérieurs, activités logistiques, activités industrielles, gestion hydraulique, activités touristiques, cadre de vie / urbanisme, production énergétique.

Le projet de canal Seine-Nord Europe intègre totalement cette multi-activité. A côté du transport de marchandises et du développement d'activités économiques, industrielles et logistiques autour des plates-formes multimodales, diverses activités annexes vont pouvoir être développées :

- tourisme (avec le développement des croisières fluviales, du tourisme de mémoire)
- activités nautiques et de loisirs (particulièrement sur le bassin de Louette)
- production énergétique (éoliennes le long du canal...)

Les atouts d'une réalisation en contrat de partenariat public privé

En France, la Mission d'Appui à la réalisation des contrats de Partenariats Public-Privé (MAPPP) a confirmé, dans son avis du 13 octobre 2006, l'éligibilité du projet Seine-Nord Europe à un contrat de partenariat public-privé (PPP).

Le recours à un PPP permet d'optimiser le projet, d'optimiser le coût du projet et de réduire les délais de construction. Par ailleurs, la constitution des groupements de partenaires privés permet de réunir des compétences diverses, très spécialisées et spécifiquement adaptées aux différentes fonctions du projet, au niveau européen.

Cet outil permet aussi de gérer plus globalement des projets complexes, en intégrant l'infrastructure ainsi que les activités complémentaires qui y sont liées dans un seul et même contrat. Ce montage crée une forte dynamique autour du projet en mobilisant l'ensemble des acteurs concernés et participe au développement des territoires.

Selon la MAPPP, les besoins en financement public pour Seine-Nord Europe seraient, grâce au PPP, réduits de 6% à 40% suivant les hypothèses. De plus, le projet pourrait, à travers la procédure de « dialogue compétitif », être enrichi par le développement d'activités économiques annexes proposées par le partenaire privé dans le cadre du projet.

En effet, le dialogue compétitif offre aux opérateurs privés et à la personne publique la possibilité de d'optimiser progressivement le projet, pour aboutir au choix de la solution la plus adaptée au projet dans des conditions de risques maîtrisées. Ces discussions et échanges d'idées ouvrent souvent la voie à la mise en œuvre de solutions nouvelles et innovantes.

Le projet de loi Grenelle 1 confirme que le projet sera réalisé dans le cadre d'un contrat de partenariat. La procédure d'avis d'appel public à la concurrence puis de dialogue compétitif dans le cadre d'un tel contrat de partenariat Public-Privé devrait être lancée pour la partie française Seine-Nord Europe à l'automne 2008.

Un partenariat européen

Bien que situé sur le territoire français, le canal Seine-Nord-Europe est un projet européen dont la conception, la construction, l'exploitation, la régénération, la mise en œuvre des plates-formes et des activités annexes nécessitent un partenariat européen.

Ce projet global et complexe a besoin de la multiplicité des compétences et de la diversité des expertises des partenaires privés issus des différents pays européens.

Cette collaboration et cet échange entre les partenaires privés européens sont des éléments fondamentaux de la réussite du projet.

Planning prévisionnel pour une ouverture du canal en 2015

Mi-2008	Obtention de la Déclaration d'Utilité Publique
2009-2010	Phase de dialogue compétitif
Début 2011	Signature du contrat de partenariat
2009	Début des travaux (préparatoires)
2011-2015	Travaux
2015	Mise en service du canal