

5 à 7 de PROMOFLUVIA du 28 juin 2012

Sur le projet de canal «Seine Nord Europe»



M. Jean-François **GROS**, président de PROMOFLUVIA,
présente M. Pierre **BOUVELOT**, chef de division infrastructure à VNF.

Il remplace M. Nicolas **BOUR**, directeur des liaisons européennes et de l'innovation à VNF,
initialement prévu pour la présentation du canal Seine Nord Europe.

M. Pierre **BOUVELOT** présente et commente, à l'aide d'un powerpoint, le projet du canal Seine Nord Europe : ce projet est le maillon manquant de la liaison Seine-Escaut à grand gabarit. Il permettra de relier le bassin de la Seine au réseau européen et à ses 20 000 km de voies fluviales. Son objectif est de développer le mode de transport fluvial. Ce canal aura 106 km de long, il comporte 8 biefs connectés par 7 écluses. Il est prévu la réalisation de 4 plateformes multimodales, 7 quais de transbordement dont 5 à vocation céréalière et 5 équipements d'accueil pour la plaisance collective et individuelle. Son coût est estimé à 4,3 milliards d'euros.

L'alimentation en eau est assurée par pompage dans l'Oise mais elle n'est pas possible en période d'étiage, aussi il est prévu le recyclage de l'eau à chaque bassinée. Deux retenues d'eau sont créées, dont l'une sur le bief le plus élevé.

Il est prévu 59 ouvrages de franchissement dont 3 ponts canaux. Le plus long, le pont canal de la Somme à une longueur de 1,3 km.

Ce projet devrait avoir en 2020 un fort impact sur les trafics, y compris au nord de l'Europe. Sans le projet le trafic serait de 4,8 millions de tonnes avec une part modale de 2,9% et avec le projet de 17,1 millions de tonnes avec une part modale de 10%. Quatre zones d'activités portuaires et logistiques multimodales seront créées sur une surface de 360 ha.

Une piste cyclable, reliée au réseau des voies vertes, sera réalisée sur les bords du canal.

Quatre types d'actions sont conduits avec les territoires :

- au travers des prescriptions du contrat de partenariat
- sur la gouvernance des plateformes multimodales
- par la mobilisation des chargeurs et transporteurs
- par la mobilisation des entreprises des régions

Le contrat de partenariat en est actuellement à la conduite du dialogue compétitif menée par VNF jusqu'à la fin de l'année. Le lauréat devrait être choisi au cours du premier semestre 2013. Après suivra une période de procédures diverses de 18 mois, puis les travaux d'une durée de 4 ans, pour une mise en service en 2018.

La structure de gouvernance des plateformes multimodales regroupe, sous la forme d'un syndicat mixte ouvert avec VNF, les collectivités territoriales, 3 ports maritimes : Dunkerque, le Havre, Rouen et « Ports de Paris », avec pour objectif la mise en service des plateformes dès l'ouverture du canal.

La mobilisation des clients concerne 4 familles de filières :

- Céréales/Agro-industriel/Chimie/Engrais
- Matériaux de construction et produits recyclables
- Automobile/Colis lourds/Métallurgie-sidérurgie
- Agro-alimentaire/ Grande distribution

Il y a un travail avec le ferroviaire pour développer la modalité.

Deux livres blancs (en 2009 et 2012) ont été réalisés pour mobiliser les entreprises des régions sur toutes les opportunités économiques du projet :

- les emplois directs du chantier (6000 personnes)
- les emplois induits (3000 personnes)
- les emplois liés aux filières industrielles et aux plateformes multimodales
- les emplois liés au tourisme
- les emplois liés à la filière fluviale (navigation, réparation, formation et recherche).

Une démarche « Canal Emplois » créée sous l'égide du préfet coordonnateur est assurée par Pôle Emploi, point d'entrée unique vis-à-vis des entreprises travaillant sur le chantier.

Une démarche « Canal Entreprises » est réalisée avec les CCI des 4 régions concernées pour un annuaire unique des compétences et expertises disponibles sur le territoire.

M. **GROS** remercie M. **BOUVELOT** pour cet exposé très clair et très détaillé et il ouvre le débat avec le public.



Question : quelles sont les variables d'ajustement de développement du trafic?

Réponse : les péages devraient couvrir les dépenses d'exploitation et 30% de l'investissement. On devrait assister au développement d'une flotte adaptée et à l'augmentation de l'aire d'influence des ports maritimes. Il y aura aussi un travail d'accompagnement du transport par rail et sur les canaux à petit gabarit.

Q. : quels sont les candidats pour la réalisation ?

R. : deux candidats sont en compétition : Bouygues et Vinci.

Q. : quand débiteront les études d'exécution ?

R. : après la signature avec le partenaire retenu qui deviendra le maître d'ouvrage pour la réalisation du projet. La société retenue empruntera le financement nécessaire au-delà de la subvention publique initiale et fera payer à VNF un loyer d'exploitation, VNF touchant les montants des péages. VNF a réalisé l'APS, projet qui a été déclaré d'utilité publique. Le marché de Partenariat Public Privé a pour objectif de développer et d'optimiser le projet. La durée du contrat fait partie du dialogue actuel. VNF veille à la conformité des prestations fournies avec le cahier des charges.

Q. : qui assume le risque de recettes ?

R. : le risque de recettes est assumé par VNF.

Q. : que devient le réseau des canaux ?

R. : sur le canal de la Deule des ponts seront relevés et des améliorations du réseau sont prévues aux deux extrémités du projet, notamment sur l'Oise qui sera mise au gabarit européen.

Q. : ces travaux sont-ils prévus dans le contrat P.P.P. ?

R. : non, mais ils sont prévus dans le projet global.

Q. : Quelle est la position des écologistes sur le projet ? Quelle est la différence avec le projet Rhin-Rhône ?

R. : Il y a des contraintes environnementales sur la ressource en eau, la traversée de terres agricoles à valeur forte, les passages des vallées de la Somme et de l'Oise mais le projet bénéficie d'un large soutien des élus et des groupes de travail, où sont présentes des associations de défense de l'environnement qui examinent les mesures à mettre en œuvre pour préserver l'environnement. Par ailleurs, le trajet du canal passe sur le plateau en culture agricole et non en fond de vallée où les contraintes environnementales sont plus fortes.

Q. : Quel est le délai pour les offres ?

R. : la limite sera fixée quand le dialogue compétitif sera terminé et en fonction du temps nécessaire à l'ingénierie financière.

Q. : Quelle est la part du public dans le financement ?

R. : sur les 4,3 milliards d'euros prévus pour le projet, 2,1 milliards de subventions seront versés par les pouvoirs publics : l'Europe 330 millions, l'Etat 900 millions, les collectivités 900 millions (régions 500 millions, départements 275 millions, ports 100 millions,...).

Q. : le P.P.P. ne va-t-il pas donner le canal aux banques ?

R. : le canal revient à l'Etat en fin de contrat.

Q. : qu'est-il fait pour le développement du transport de fret ?

M. MIALOCQ de VNF répond qu'il est prévu plusieurs groupes de travail avec tous les partenaires pour le développement du transport de fret. Par ailleurs la création d'une agence de développement des trafics va permettre de rechercher de nouveaux trafics et éviter que chaque port travaille dans son coin.

Q. : comment a été choisi le tracé sur les trois fuseaux étudiés ?

R. : la consultation a fait l'objet d'une concertation très encadrée. Le tracé retenu est le plus direct, le plus court et le moins cher.

Q. : comment va se passer l'acquisition des terrains ?

R. : une petite partie a déjà été acquise et une très grande partie fait l'objet d'une mise en réserve foncière via les Safer. Le partenaire privé achètera les terrains qui, à terme, deviendront propriété de l'Etat.

M. GROS remercie les participants pour ce débat animé et instructif et les invite à continuer la discussion de manière encore plus conviviale autour du pot de l'amitié.