
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*», dicit 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 rocares 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.

1, rue du Ballon - B.P. n° 749 - 59034 LILLE CEDEX
T. +33 (0)3 20 21 22 23 - F. +33 (0)3 20 21 22 99 - www.lillemetropole.fr
Les courriers échangés avec la Communauté urbaine sont enregistrés sur support informatique. Le droit d'accès et de rectification s'exerce auprès du Service Courrier et de la Coordination Administrative.



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.

À bientôt,



Martine AUBRY

PhT/NG - 463.2013

2013

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



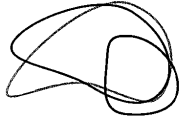
Patrick DEGUISE

Président de la Communauté de
Communes du Pays Noyonnais

P.J. : Plaquettes Inovia

Communauté de Communes du Pays Noyonnais
Espace Inovia - 1435, boulevard Cambronne - Bât. 9
60400 NOYON

☎ 03 44 09 60 40 📠 03 44 09 60 41
✉ courrier@paysnoyonnais.fr
@ www.paysnoyonnais.fr



**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'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.



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 regain 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'Île-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.

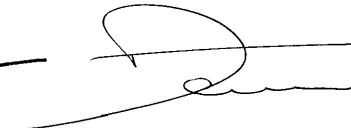
Les filières économiques restent dans l'incertitude quant à la tarification de son usage, et peuvent peiner à se projeter sur des perspectives de trafic.

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	Hervé MARTEL	Philippe DEISS
		
Directeur Général de Ports de Paris, Président d'HAROPA	Président du directoire du GPM du Havre Vice-Président d'HAROPA	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, Douges, 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. L'ÉFEBVRE

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 - SEQUEBEN - ROUPLIN-ANCOISNE - ARQUES - DDUAI - HARNES - MARQUION

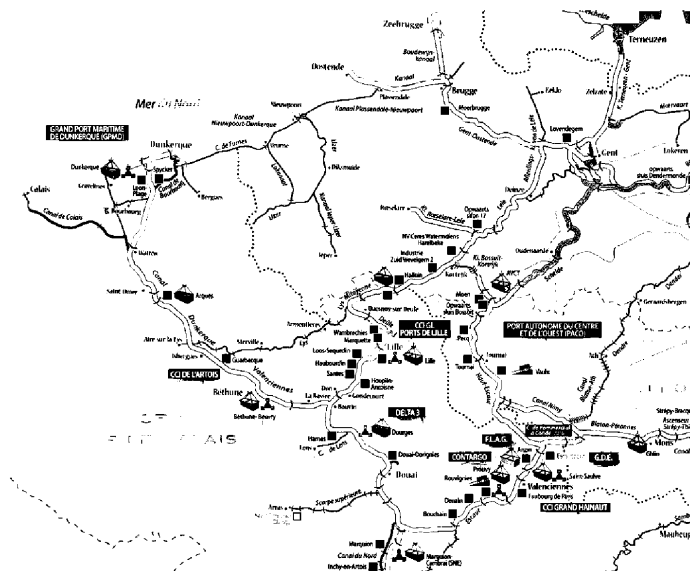


PORTS DE LILLE DANS
LA PERSPECTIVE
DU CANAL SEINE NORD
EUROPE

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 Marquette	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 Quesnoy/Deûle	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 Halluin	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 Santes	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 PTI	Pôle Lillois	Modernisation du parc matériel	Conteneurs, caisses mobiles et colis lourds.	0,600 M€	+ 50 % Trafic Fluvial
Développement du CMDU®	Pôle Lillois	Création d'un Centre Multimodal de Distribution Urbaine	Distribution urbaine Biens destinés aux commerces du centre-ville	4,650 M€	Indéterminé
Déploiement Pôle BTP et nouveau port à Lomme	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 GPM de Dunkerque	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 Douvrais	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 La Bassée	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

2/21



PORTS DE LILLE

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 (triplerment du 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 desservis 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

PORTS DE LILLE

3/21



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 :

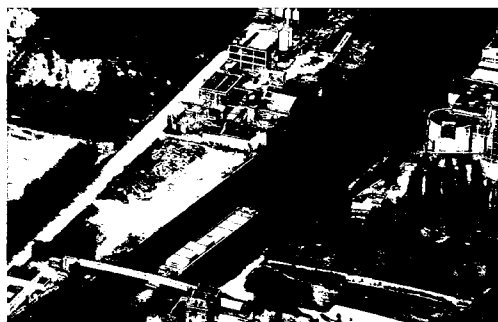
- agrandissement du Port de Marquette
- aménagement du Port de Quesnoy-sur-Deule
- aménagement d'un nouveau Port à Halluin
- développement du Port de Santes

❖ 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 Deûle 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 Gennevilliers. 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.

PORTS DE LILLE

6/21

❖ AMENAGEMENT D'UN NOUVEAU PORT A HALLUIN

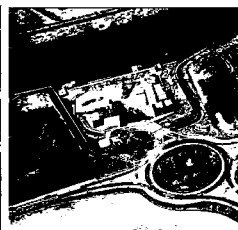
Il existe déjà 2 sites portuaires à Halluin, implantés le long de la Lys mitoyenne.

- 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.

PORTS DE LILLE

7/21





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 Santès, 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 Santès 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 Santès 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, Santès 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 Santès.

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...

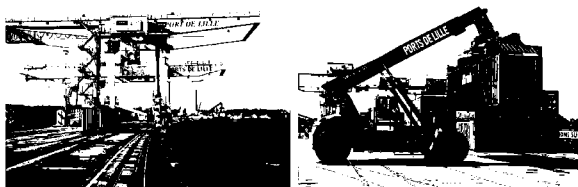
Une décision finale en faveur de la nouvelle liaison permettrait aux ports de donner la pleine mesure dans ce domaine sans être constamment sous la menace d'une délocalisation.

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-Baroeu). 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.

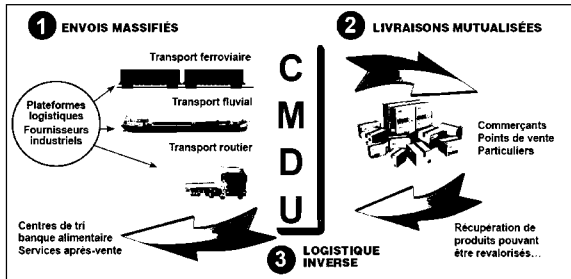
En 2012, plus de 27 700 conteneurs ont transité par la PTI, hors flux liés à la filière valorisation. 30.000 tonnes de colis lourds et trafics spéciaux y ont également été opérés.

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 URBAIN (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'Ulrecht.

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

PORTS DE LILLE

16/

❖ 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.



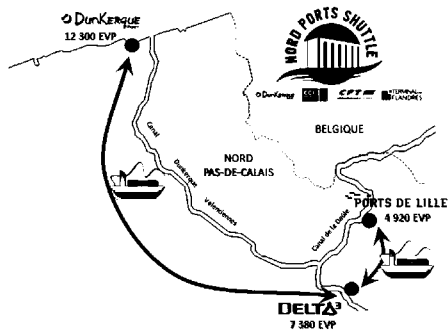
Nord Ports Shuttle est un nouveau service permettant le transport de conteneurs par barges fluviales entre Dunkerque, Douges et Lille. Sont réunis au sein de cette SAS la CCI Grand Lille, le GPM Dunkerque, le Terminal des Flandres et la CFT (Compagnie Fluviale de Transport).

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.

PORTS DE LILLE

17/21





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.

PORTS DE LILLE

18/

❖ 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.

PORTS DE LILLE

19/21



❖ **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 Harlay.

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.

PORTS DE LILLE

20/2

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.

PORTS DE LILLE

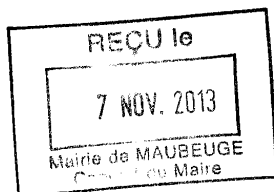
21/21



**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.

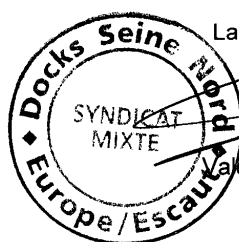
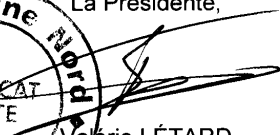
.../...


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.

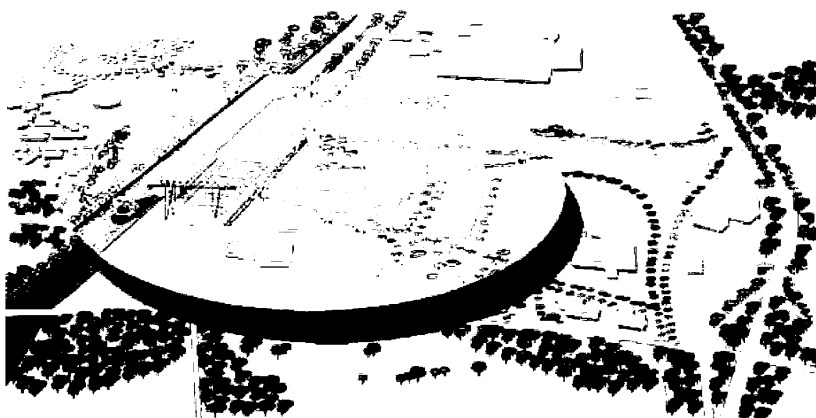
Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Député Maire, nos sincères salutations.

 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 »

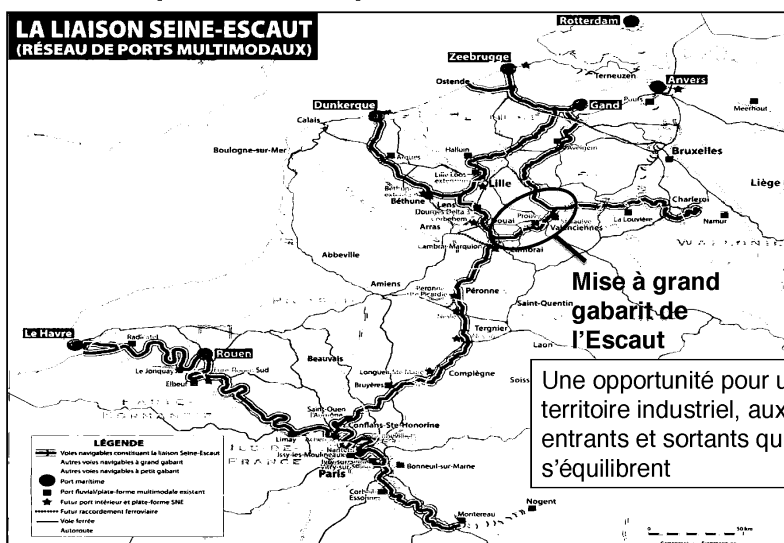
Docks Seine Nord Europe Escaut



Valenciennes, le 4 octobre 2013



L'ESCAUT, première brique de la liaison Seine Escaut

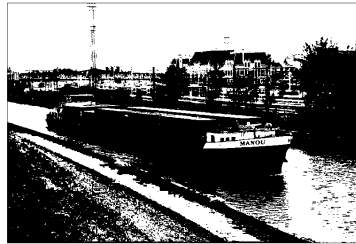


DOCKS SEINE NORD EUROPE ESCAUT : Qui sommes nous ?

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

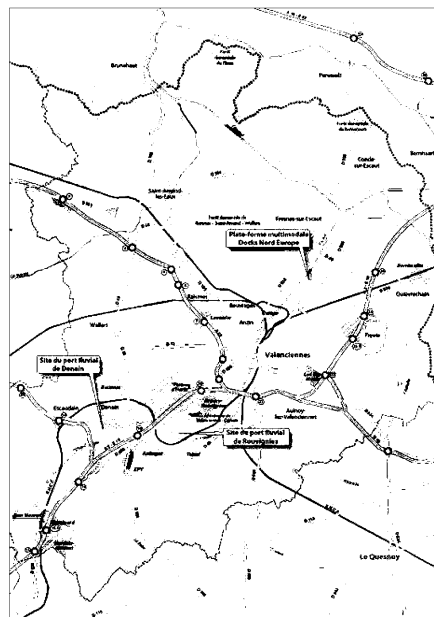
Quai de Bruay-sur l'Escaut / Saint-Saulve
207 KT (2012)

Quai de Valenciennes (Fbg de Paris)
103 KT (2012)

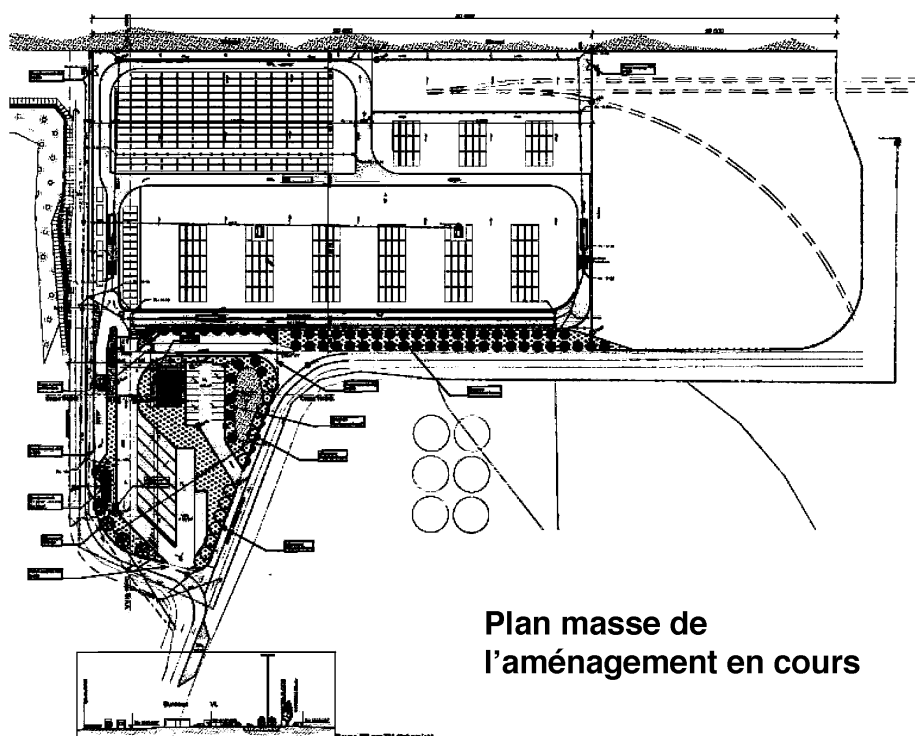
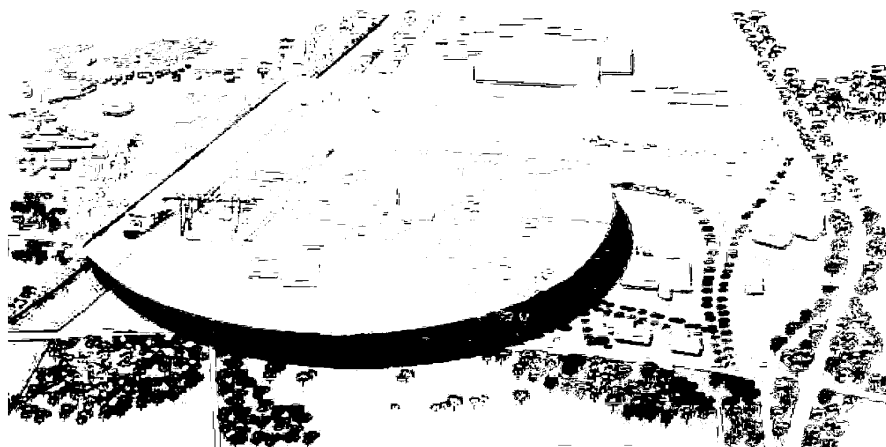
Quai de Rouvignies
199 KT (2012)

Quai de Denain
278 KT (2012)

Quai de Bouchain
4 KT (2012)

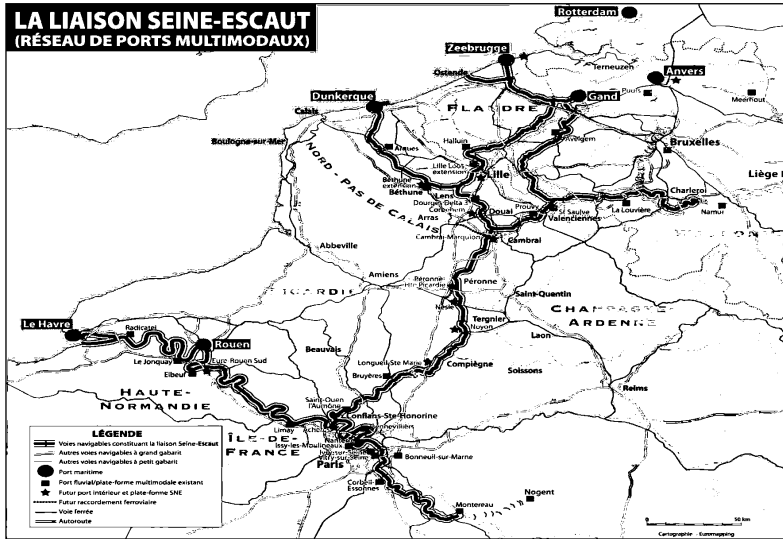


La construction d'un terminal à conteneurs sur le quai de Bruay-sur-l'Escaut / Saint-Saulve



Plan masse de
l'aménagement en cours

Les 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 Toussain - Origamis*

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 - Origemis

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

A 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

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 ».

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 - Origamis

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'Île-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

Bienvenu 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.

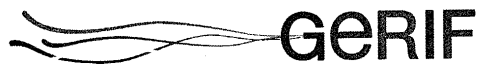
Je joins également à ce courrier, et comme vous l'aviez sollicité lors de notre entrevue, les derniers chiffres du registre des entreprises de la batellerie artisanale, tenu par Centre de formalités des entreprises de la CNBA.

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.

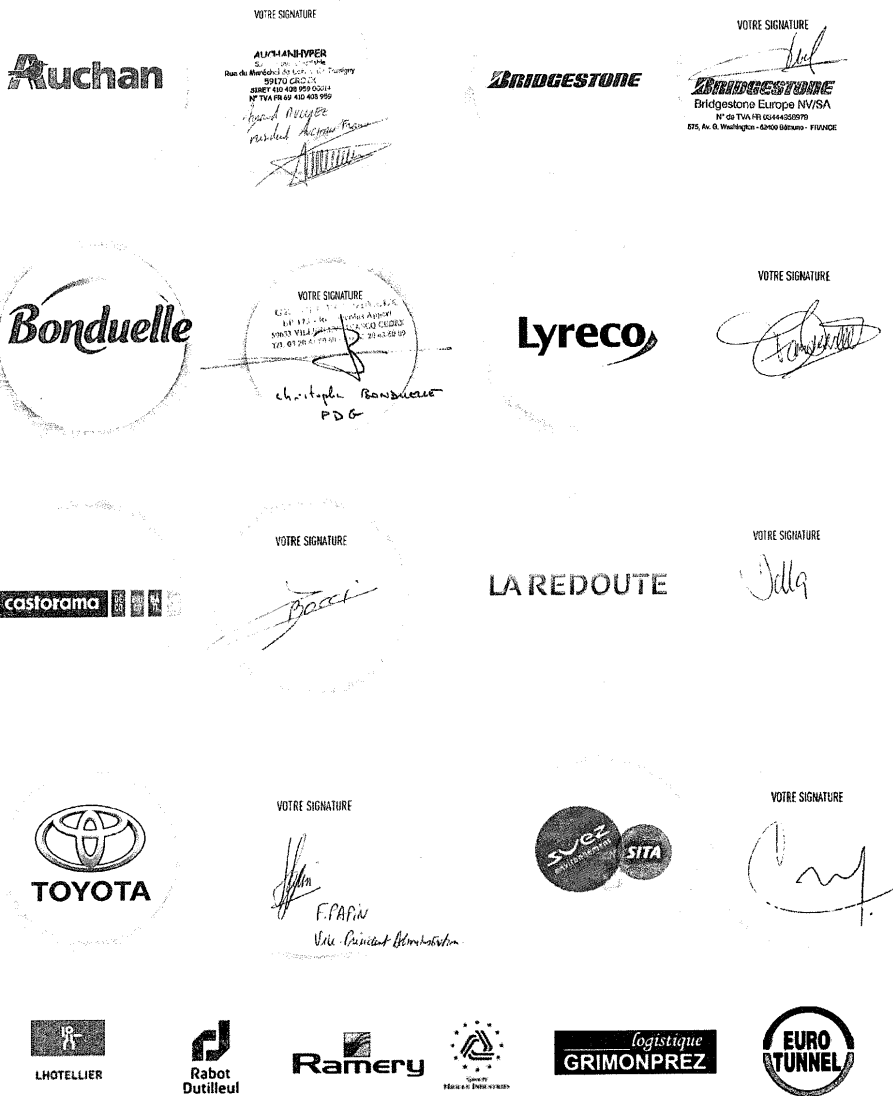
Ces plateformes, points nodaux, d'une intermodalité réussie (à l'instar de Genk) constitueront ainsi de véritables **ports avancés**.

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.



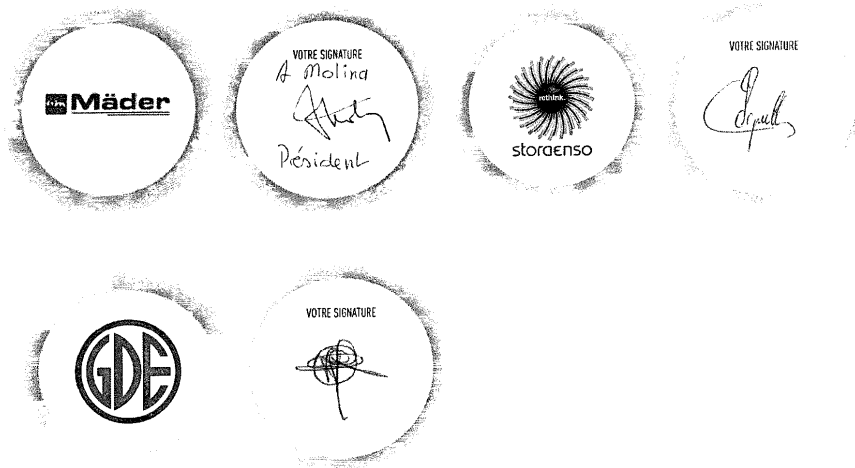
**SOUTIENS DE LA CONTRIBUTION DU CERCLE DES CHARGEURS
A LA MISSION DE RECONFIGURATION DU PROJET DE CANAL SEINE-NORD EUROPE
CONDUITE PAR MONSIEUR LE DEPUTE REMI PAUVROS**



CONTRIBUTION DU GERIF
Mission de Reconfiguration du projet de CSNE
conduite par M. Le Député Rémi Pauvros

- 3/4 -

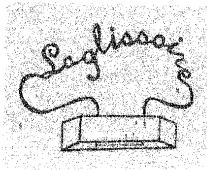
ChD/MiG
Le 24 Octobre 2013



CONTRIBUTION DU GERIF
Mission de Reconfiguration du projet de CSNE
conduite par M. Le Député Rémi Pavros

- 4/4 -

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.

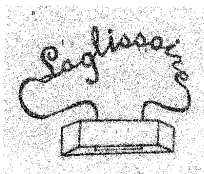
Je vous ai déjà fais parvenir ce courrier par E Mail le 17 Octobre..

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.
 - 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.*
 - 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 :
 - La paneterie offre la possibilité d'être remplacé par une tranchée à ciel ouvert
 - 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.
 - 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).
 - 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.

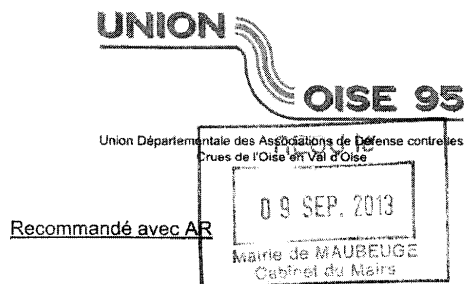
En espérant que cette contribution alimentera utilement vos travaux, nous vous prions de croire Monsieur le Député, en l'assurance de notre considération distinguée.

Michel DOURLENT
Co-Président de TFF

Didier LEANDRI
Co-Président de TFF

TRANSPORTEURS FLUVIAUX
DE FRANCE (TFF)
43 rue de la Brèche aux loups
75012 Paris
www.tff.france.fr

4



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 créées 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.