



## ASSEMBLÉE NATIONALE

---

# Réseau Seine-Escaut

## Canal Seine Nord Europe

10 propositions

pour réussir un projet majeur de relance de la croissance, pour le développement durable de la France et de l'Europe

---

« Le premier grand chantier d'infrastructure de transport de marchandises du siècle qui participe pleinement à la transition énergétique et au développement durable de notre pays »

**Rapport au Premier Ministre**

**et au Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche**

Par le député  
**Rémi PAUVROS**

---

# CARTE DU RESEAU SEINE-ESCAUT



# AVANT-PROPOS

---

Le 26 septembre à Arras, le Premier Ministre Manuel Valls, a décidé de réaliser le Canal Seine Nord Europe. Il a fixé le calendrier : les travaux commenceront en 2017 pour une ouverture en 2023. Il a aussi souhaité me confier une mission pour faire de ce projet, un projet pour la relance de la croissance, pour le développement durable de la France et de l'Europe.

Ma lettre de mission en date du 6 novembre 2014 signée par le Premier Ministre souligne que ce projet est bien plus qu'un projet d'infrastructure : il s'agit d'un outil de développement économique aux échelles régionale, nationale et européenne. Dans ce cadre, en relation directe avec Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, plusieurs objectifs ont été fixés à ma mission. Il s'agit tout d'abord de proposer et de structurer de manière progressive les leviers de développement économique et de transition énergétique à la fois pour les filières qui utiliseront le transport fluvial, mais aussi pour la profession batelière. Ces leviers seront à mettre en place dès le chantier, en préfigurant une démarche « Grand Chantier », démarche utilisée en son temps pour le Tunnel sous la Manche, dernier grand chantier réalisé au nord de Paris depuis 20 ans. Ces leviers sont aussi à identifier par la réalisation de plateformes multimodales, qui seront les outils essentiels pour faire de ce projet, une vraie opportunité de report modal. Ensuite, ma mission vise à proposer tous les moyens, notamment par une nouvelle structuration du projet, permettant de fédérer l'ensemble des acteurs du territoire : collectivités territoriales, élus, citoyens, associations, universités, acteurs économiques...

L'ensemble de ces objectifs concourt à **un seul but : créer les conditions de réussite de ce projet et du réseau Seine-Escaut**. Comment parvenir à ce que ce projet induise le report modal vers un mode plus respectueux de l'environnement ? Comment en faire un outil de développement des territoires ? Comment faire de ce chantier une opportunité respectueuse de l'environnement ? Comment en faire un projet des territoires, respectueux de la parole de chacun ?

La reconfiguration du projet en 2013 permettait déjà de fixer un premier cadre d'action pour ce projet. En premier lieu, deux principes de cohérence économique sont à respecter : l'approche globale et l'approche progressive. L'approche globale consiste à prendre en compte l'ensemble du réseau Seine-Escaut, du Havre jusqu'à Dunkerque et à la frontière belge. Le projet doit en effet être un outil de compétitivité de nos ports et de nos entreprises. L'approche progressive prend en compte la spécificité du développement de la voie d'eau qui se fait selon les besoins du marché, qu'il s'agisse du développement des plateformes ou de la montée en capacité de l'axe Seine/Escaut. En second lieu, la reconfiguration du projet a proposé la mise en place d'une société de projet, structure dédiée partenariale qui associe les territoires et l'Etat. Car ce projet ne pourra être réalisé qu'en responsabilisant chacun des acteurs. La reconfiguration de 2013, sur la base d'un projet dont le coût a été réduit par des optimisations techniques et l'abandon du PPP, avait également proposé un nouveau plan de financement. L'Europe par la déclaration de Tallinn signée en octobre 2013 indiquait qu'elle était prête à financer 40% du coût du chantier contre moins de 7% auparavant. Elle traduisait là le lancement du Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE), un engagement sans précédent de l'Europe en faveur de l'investissement en matière d'infrastructures. Ce mécanisme fait suite à l'adoption par le Conseil Européen des 28 et 29 juin 2012, sous l'impulsion du Président de la République François Hollande, du Pacte pour la croissance et l'emploi. Par ailleurs les collectivités s'engageaient à apporter 1 milliard d'euros pour financer le projet.

L'évolution des projets d'infrastructure montre l'absolue nécessité d'une co-construction et d'un renouvellement de nos principes d'actions. La complexité de notre société, la multiplicité des relations, les différences d'échelles rendent d'autant plus nécessaire

l'écoute, la participation, le partenariat, car chacun peut enrichir un projet. Ces évolutions montrent aussi l'importance d'échanges d'expériences avec les autres projets européens majeurs.

Me basant sur le cadre d'action tirée de la reconfiguration, j'ai donc souhaité au cours de cette mission aller sur le terrain à la rencontre des acteurs du projet, pour écouter, échanger, enrichir la vision exprimée par la reconfiguration de 2013. Dans ce cadre, en lien avec l'Etat et les collectivités locales, de multiples rencontres avec les acteurs économiques, les élus, ont été tenues sur le réseau Seine-Escaut du Havre à Lille. Ces rencontres ont rassemblé au total plus de 1000 personnes. A l'initiative des collectivités concernées, ces échanges ont pris des formes très variées : ateliers de travail avec des entreprises, conférences, visites du tracé, visites de plateformes multimodales, participation à la fête de la voie d'eau à Douai... Des réunions publiques se sont également tenues, en particulier à Ytres dans le Pas de Calais, où le tracé du projet a été modifié lors de la reconfiguration de 2013. Cette réunion a montré combien il était essentiel d'associer les citoyens. Par ailleurs, les CCI Nord-Pas de Calais et Picardie ont aussi grandement contribué à la réflexion en organisant le 10 mars à Arras, une journée de travail de leur Cercle des chargeurs « Tous ensemble pour le Canal Seine Nord Europe ». Au terme d'une journée de travail participatif, 200 acteurs économiques ont proposé des pistes concrètes d'actions. Enfin, la reconfiguration du projet en 2013 avait commencé par des rencontres avec les acteurs normands pour comprendre leur vision du projet. J'ai souhaité terminer cette mission par une journée d'échanges à Rouen notamment avec le Port du Havre et le président de la Région Haute Normandie, pour partager les réflexions de ma mission et faire de ce projet une opportunité pour les ports du territoire normand.

Le Canal Seine Nord Europe est la concrétisation d'un espace intégré européen en matière de fret fluvial et ferroviaire. A ce titre, l'Europe a désigné le Canal Seine Nord Europe comme l'un des 5 projets majeurs du Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe, qui marque un engagement sans précédent de l'Europe en matière d'investissement en infrastructures. Pour cela, j'ai mené un travail très étroit avec Peter Balazs, coordonateur du corridor Mer du Nord Méditerranée du MIE, ancien commissaire européen et ministre des affaires étrangères hongrois. A ses côtés, en mars 2015, nous avons participé au séminaire organisé par la Commission Européenne à Innsbruck, à l'entrée du Tunnel du Brenner. Ce séminaire qui rassemblait les porteurs des 5 projets majeurs du MIE a montré l'importance des échanges de pratiques pour enrichir notre approche des grands projets du XXIème siècle.

En parallèle de ces contacts, un travail de co-construction a été entamé avec les collectivités qui financent le projet. Le 11 décembre à Amiens, Alain Vidalies a installé le premier comité des partenaires. Ce comité que j'ai ensuite co-présidé avec Nicole Klein, Préfète de Picardie et coordinatrice du projet au titre de l'Etat, est un lieu d'association et de décision qui préfigure la gouvernance de la structure dédiée qui assurera la construction du Canal. Les collectivités ont toutes souligné leur appui au projet, mais aussi leur forte attente d'être pleinement associées à la gouvernance. A ce titre, les départements de l'Oise, de la Somme, du Pas-de-Calais et du Nord, ont marqué cet engagement et ces attentes en signant le 3 février à Bertincourt, un protocole d'accord et de financement du projet. Les élus des départements ont d'ailleurs réaffirmé cette volonté après les élections départementales de mars 2015, lors du comité des partenaires qui s'est tenu en avril.

L'ensemble de ces échanges, l'écoute, le début de co-construction, ont posé les bases d'une structuration nouvelle du projet. Quatre enseignements principaux permettent de tracer les contours des conditions de réussite de ce projet et du réseau Seine-Escaut.

**> Premier enseignement, les évolutions récentes, comme les pics de pollution relevés dans plusieurs agglomérations, ou le développement rapide de plateformes logistiques raccordées uniquement à la route, nous incitent encore plus à penser différemment les flux de transport.** Ces évolutions renforcent donc les objectifs du projet en termes de report modal, d'emplois en bord à canal et de contribution à la transition énergétique. Elles

montrent aussi la nécessité de structurer nos actions pour qu'elles puissent s'adapter rapidement, dans un souci d'amélioration continue. Dans ce cadre, la mise en œuvre d'un observatoire partagé de suivi des objectifs du projet, pour mesurer, piloter et adapter régulièrement les actions est proposée.

**> Second enseignement, un projet fluvial, comme tout projet moderne d'infrastructure, nécessite de s'inscrire dans trois dimensions complémentaires et interdépendantes : une gouvernance partenariale, des démarches participatives et des méthodes veillant au respect du développement durable.**

Première dimension, un projet fluvial est par essence partenarial. Contrairement à d'autres infrastructures, il est pratiquement possible d'établir des activités en tout point du projet, nul besoin de gares ou de sorties spécialement aménagées. Pour assurer la cohérence de l'ensemble, dès le chantier, le projet devra donc s'inscrire dans des conventions réciproques avec les parties prenantes : agriculteurs, bateliers, milieux économiques, collectivités... De plus, son financement conjoint entre Etat et Collectivités, appelle à une gouvernance partenariale partagée entre collectivités, Etat et VNF.

Seconde dimension, un projet d'infrastructure doit être participatif. C'est l'attente de tout citoyen de pouvoir être entendu. C'est aussi une opportunité pour faire de ce projet, le projet de chacun. Le citoyen peut proposer, enrichir les options prises par les services techniques. L'organisation « d'ateliers du canal », le recours aux technologies de l'information doivent permettre de partager les orientations, au plus près du terrain, y compris pendant le chantier.

Troisième dimension, les méthodes de conduite du chantier doivent conduire à un « Canal Durable », méthode permettant une certification, gage de transparence envers les parties prenantes. Ce projet, doit être ainsi un chantier socialement responsable, respectueux de l'environnement, opportunité d'insertion pour les plus précaires de nos territoires.

**> Troisième enseignement, si l'Etat et ses établissements fournissent les outils et le cadre d'action pour en faire une opportunité en termes d'emplois, ce sont les territoires qui par des initiatives locales permettront durablement de faire de ce projet un projet de développement économique.** A titre d'exemple, la reconfiguration avait proposé que les plateformes multimodales soient d'initiative locale, sur la base des expériences de Dourges ou de Longueil Sainte Marie. Le travail conduit par la mission confirme cette orientation en laissant l'initiative aux communautés de communes et aux régions pour le montage de leurs projets. Ceux-ci pourront associer les acteurs privés, prêts à financer des nombreux investissements. J'ai constaté à Noyon, Nesles, Péronne, Marquion des initiatives variées, adaptées au contexte local, permettant d'engager plus efficacement la réussite de la transformation de leur territoire. Préparer le territoire conduit aussi à accompagner ces initiatives, en termes de formation, de logement, d'adaptation au territoire. Un plan « Canal Seine Nord Europe- Réseau Seine-Escaut », pourrait rassembler toutes ces mesures d'accompagnement, incluant à la fois la démarche « Grand Chantier » et les actions nécessaires sur l'ensemble du réseau pour la réussite du développement du Canal et du Réseau Seine-Escaut à long terme.

**> Quatrième enseignement, la mise en œuvre du projet nécessite pleinement une société de projet partenariale, dotée de recettes dédiées, mise en place rapidement.**

Cette mission, de moins de 6 mois, a vu le franchissement rapide d'étapes décisives. Je tiens à souligner la rapidité de ces actions, rapidité qui montre l'engagement total du gouvernement. Ainsi, le 11 décembre à Amiens, Alain Vidalies valide la proposition faite lors de la reconfiguration du projet, d'une société de projet, sur la base du rapport préliminaire de la mission administrative conjointe CGEDD/IGF. Le rapport final de cette mission transmis mi janvier permet de tracer les premiers contours juridiques. Fin janvier, sur la proposition conjointe d'Alain Vidalies et de ma part, nous avons proposé à Emmanuel Macron, ministre de l'Economie, l'ajout d'un amendement du gouvernement à la loi « Activité, Croissance et égalité des chances économiques », pour acter la création d'un établissement public. Cet établissement créé par ordonnance sous 9 mois, disposera de deux missions principales : la

construction du canal et le développement économique en lien avec l'infrastructure. En cohérence avec l'approche globale de la reconfiguration du projet, la mission de développement économique doit s'exercer sur l'ensemble du périmètre du réseau Seine-Escaut, de l'Oise à la frontière belge. L'établissement public doit assurer la cohérence d'ensemble, faciliter la commercialisation, assurer l'accès aux plateformes pour tout chargeur. Pour toutes ces actions, je propose la mise en place de contrats territoriaux de développement Seine-Escaut entre l'Etat, les collectivités et l'établissement public. Dès 2015, l'élaboration de ces contrats avec chaque intercommunalité du réseau Seine-Escaut doit permettre, au plus près de l'infrastructure, d'engager la mise en œuvre du projet : recenser les attentes économiques, préparer le chantier, identifier les facteurs de réussite...

Sur le modèle des autres sociétés de projet comme la société du Grand Paris, ou BBT, la société qui construit le Tunnel du Brenner, des recettes dédiées sont nécessaires pour assurer l'autonomie et la finalisation du financement du projet. L'entretien avec Michel Sapin, Ministre des Finances et des Comptes Publics, a conclu en la nécessité de poursuivre l'analyse de faisabilité sur les propositions faites dans ce rapport : possibilité de mise en œuvre de dispositions de la directive Eurovignette III sur les autoroutes régionales et contribution au report modal des entrepôts logistiques. De premières réponses seront fournies mi 2015.

**Dernier enseignement, le rythme rapide d'avancement du projet au cours de cette mission doit se poursuivre pour être au rendez-vous fixé par l'Europe et les attentes des citoyens et milieux économiques.** L'objectif de la mise en place de l'établissement public dès début 2016 est important pour correspondre aux décisions de financement de l'Europe liées au dossier déposé par la France et les Régions Wallonne et Flamande le 26 février 2015. Mettre en place rapidement l'établissement public nécessite de constituer dès que possible des équipes conjointes de Voies Navigables de France et des collectivités. VNF a fait un travail remarquable permettant de ne pas perdre de temps pour soumettre un projet reconfiguré à l'Europe. Les collectivités m'ont fait part de leurs réflexions en termes de gouvernance et de leviers économiques. Rassembler ces compétences complémentaires est un facteur de réussite pour le projet.

Au-delà de ces enseignements, ce projet pose la question fondamentale des logiques de transport d'une partie déterminante de notre territoire national situé au cœur de l'Europe. La complémentarité des modes de transport fluvial et ferroviaire, l'accès à nos ports par des modes massifiés sont insuffisants. Il faut nous rassembler pour créer les conditions d'échange entre les modes, choisir le mode le plus efficient dans son domaine, selon le besoin des chargeurs. Ce projet est une opportunité pour repenser l'ensemble de ces flux, à nous de la saisir.

**Je suis convaincu de la réussite de ce projet. Ensemble, nous devons dès maintenant le co-construire, veillant au consensus, à l'écoute mutuelle, à l'initiative de chacun, dans un objectif partagé afin d'en faire un levier de développement économique, respectueux du développement durable, contributeur essentiel à la transition énergétique. C'est ainsi qu'il deviendra un projet marqueur de la modernité, préparant l'avenir.**



Rémi PAUVROS

Député du Nord



# Table des matières

---

## 1. PREMIERE PARTIE : UN PROJET AUX OBJECTIFS CONFIRMES DE RELANCE DE LA CROISSANCE, CONTRIBUTEUR A LA TRANSITION ENERGETIQUE ..... 11

---

1.1	UN PROJET RECONFIGURE, MARQUE PAR UN AVANCEMENT SIGNIFICATIF EN 2014.....	11
1.1.1	Des signes importants donnés aux acteurs économiques et locaux : visibilité, société de projet	12
1.1.2	Des éléments du plan de financement confirmés.....	16
1.1.3	Un projet reconfiguré techniquement respectueux du développement durable .....	19
1.2	L'INTERET CONFIRME ET RENFORCE D'UN PROJET DONT L'EFFET RESEAU EN FAIT UN PROJET DE CROISSANCE, CONTRIBUTEUR A LA TRANSITION ENERGETIQUE, CONDUIT A ENRICHIR SES OBJECTIFS INITIAUX .....	25
1.2.1	La confirmation d'une infrastructure attendue, justifiée par son intérêt européen, ses effets économiques et environnementaux.....	25
1.2.2	Les développements récents économiques et environnementaux renforcent l'intérêt du projet	29
1.2.3	Des objectifs enrichis pour le réseau Seine-Escaut qui pourrait faire l'objet d'un suivi commun	33
1.3	PROPOSITION.....	36

## 2. DEUXIEME PARTIE : UN PROJET PARTENARIAL, PARTICIPATIF, VEILLANT AU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ..... 37

---

2.1	UN PROJET PARTENARIAL.....	37
2.1.1	Le partenariat : répondre à l'attente des acteurs pour rendre possible le projet et en faire une opportunité .....	37
2.1.2	La conduite du projet nécessite une association étroite des acteurs clefs dans la gouvernance, la préparation, puis le développement.....	38
2.2	ENRICHIR ET CO-CONSTRUIRE LE PROJET PAR DES DEMARCHES PARTICIPATIVES .....	44
2.2.1	Les limites actuelles des procédures .....	44
2.2.2	Les bases possibles d'une démarche participative .....	45
2.3	UNE METHODE RESPECTUEUSE DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET MARQUEUR D'INNOVATION DANS LE CADRE DE LA TRANSITION ENERGETIQUE .....	47
2.3.1	Des enjeux spécifiques au territoire et à la nature du projet.....	48
2.3.2	Un processus de certification .....	48
2.3.3	Un démonstrateur de la Troisième Révolution Industrielle, vecteur d'innovation.....	50
2.4	LES PROPOSITIONS .....	51



### 3. TROISIEME PARTIE : FAIRE DU RESEAU SEINE-ESCAUT UN LEVIER DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE PERENNE ..... 52

---

3.1	LA DEMARCHE « GRAND CHANTIER SEINE-ESCAUT » : PREPARER LES ACTEURS LOCAUX POUR FAIRE DU CHANTIER UN LEVIER DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE.....	52
3.1.1	Les objectifs de la démarche Grand Chantier Seine-Escaut.....	53
3.1.2	La mise en œuvre de chaque volet de la démarche Grand Chantier Seine-Escaut.....	53
3.1.3	L'organisation structurelle et temporelle de la démarche « Grand Chantier Seine-Escaut »	56
3.2	LE DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES LIEES A L'INFRASTRUCTURE SUR LE RESEAU SEINE-ESCAUT.....	59
3.2.1	Développer les plateformes du Réseau Seine-Escaut.....	59
3.2.2	Préparer les acteurs à choisir le fluvial.....	64
3.3	UN OUTIL DE SYNTHESE LE PLAN CANAL SEINE NORD EUROPE – RESEAU SEINE-ESCAUT.....	66
3.4	LES PROPOSITIONS.....	68

### 4. QUATRIEME PARTIE : INSTALLER LA SOCIETE « CANAL SEINE NORD EUROPE - RESEAU SEINE-ESCAUT » : OUTIL PARTENARIAL POUR LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE..... 70

---

4.1	FAIRE DE LA SOCIETE « CANAL SEINE NORD EUROPE- RESEAU SEINE-ESCAUT » UN LEVIER DE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ET DE REPORT MODAL.....	71
4.1.1	Une mission de développement économique sur le réseau Seine-Escaut.....	71
4.1.2	Le contrat territorial de développement Seine-Escaut.....	73
4.2	LA NECESSAIRE LIAISON ENTRE FINANCEMENT, GOUVERNANCE ET INCITATION AU REPORT MODAL.....	75
4.2.1	Contribuer à des incitations régionales au report modal par le modèle économique de la société.....	75
4.2.2	Une gouvernance partagée traduisant un financement conjoint et des compétences complémentaires.....	80
4.3	LES ELEMENTS PRINCIPAUX PROPOSES POUR LE CADRE JURIDIQUE.....	81
4.4	LES ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE A COURT TERME.....	83
4.4.1	Une équipe dédiée pour préparer la mise en place de la société « Canal Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut ».....	83
4.4.2	Les prochaines actions à court terme.....	83
4.5	LES PROPOSITIONS.....	85

### 5. CONCLUSION : LA VOIE FLUVIALE, MODE DE TRANSPORT MODERNE, POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE DE LA FRANCE ET DE L'EUROPE ..... 86

---

Remerciements P.92 - Liste des Annexes P.94



# 1. PREMIERE PARTIE : un projet aux objectifs confirmés de relance de la croissance, contributeur à la transition énergétique

---

## 1.1 Un projet reconfiguré, marqué par un avancement significatif en 2014

*Sur la base de la reconfiguration, le projet grâce notamment à l'action de l'Etat et de Voies Navigables de France a avancé. De nombreuses propositions de la reconfiguration ont été mises en œuvre. Pour atteindre les objectifs fixés par le Premier Ministre le 26 septembre à Arras, il reste des éléments essentiels à finaliser : gouvernance, développement économique, principes de financement. Des réponses sont apportées sur l'ensemble de ces points par la mission.*

*Pour partager les orientations, la mission a conduit des réunions avec les élus et acteurs économiques sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut, de Compiègne à Douai. Ces rencontres montrent la mobilisation des acteurs et la volonté d'initiative locale.*

---

La reconfiguration du projet de 2013 a porté à la fois sur la vision économique, les aspects techniques, le financement et le portage du projet.

Economiquement, deux principes ont été fixés : l'approche globale et progressive :

- L'approche globale consiste à prendre en compte un périmètre élargi allant du Havre à Dunkerque. Ce périmètre s'inscrit dans une logique économique. Dans ce cadre, il s'agit à la fois d'être attentif aux points d'échanges intermodaux, à l'accès des ports maritimes, comme par exemple l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut, à la cohérence de la qualité de service du réseau...
- L'approche progressive tient compte du fait qu'un canal est un outil évolutif. Il s'adapte progressivement avec le temps, pour répondre aux besoins des flux. Le premier principe est de répondre aux besoins des acteurs économiques, en optimisant les montants d'investissement au regard de leur efficacité économique. Cette approche permet aussi d'adapter l'infrastructure à l'évolution des besoins. L'approche progressive peut dépasser la logique technique qui demanderait une cohérence stricte de gabarit sur tout le réseau. L'approche progressive implique aussi un développement des plateformes selon les besoins des chargeurs.

Ces deux approches vont de pair avec un besoin de visibilité des acteurs économiques pour anticiper et engager leurs investissements. Un planning précis, une information des travaux prévus, le mode possible d'organisation des plateformes sont des éléments clefs pour créer les conditions des décisions des acteurs.

Techniquement, l'optimisation du projet a permis de dégager des pistes d'économie. L'une des plus importantes est liée à la réutilisation du Canal du Nord.

Financièrement, l'Union Européenne par la déclaration de Tallinn, signée le 17 octobre 2013, indiquait que l'Europe était prête à financer jusqu'à 40% du projet Seine-Escaut. Les collectivités s'étaient engagées à augmenter leur participation à hauteur d'un milliard d'euros. Cet engagement allait avec un nouveau portage du projet par une société de projet, dont la gouvernance serait partagée.

L'ensemble de ces questions a franchi des étapes importantes en 2014 et début 2015. La présente mission a aussi permis d'accélérer les questions de gouvernance et de financement.

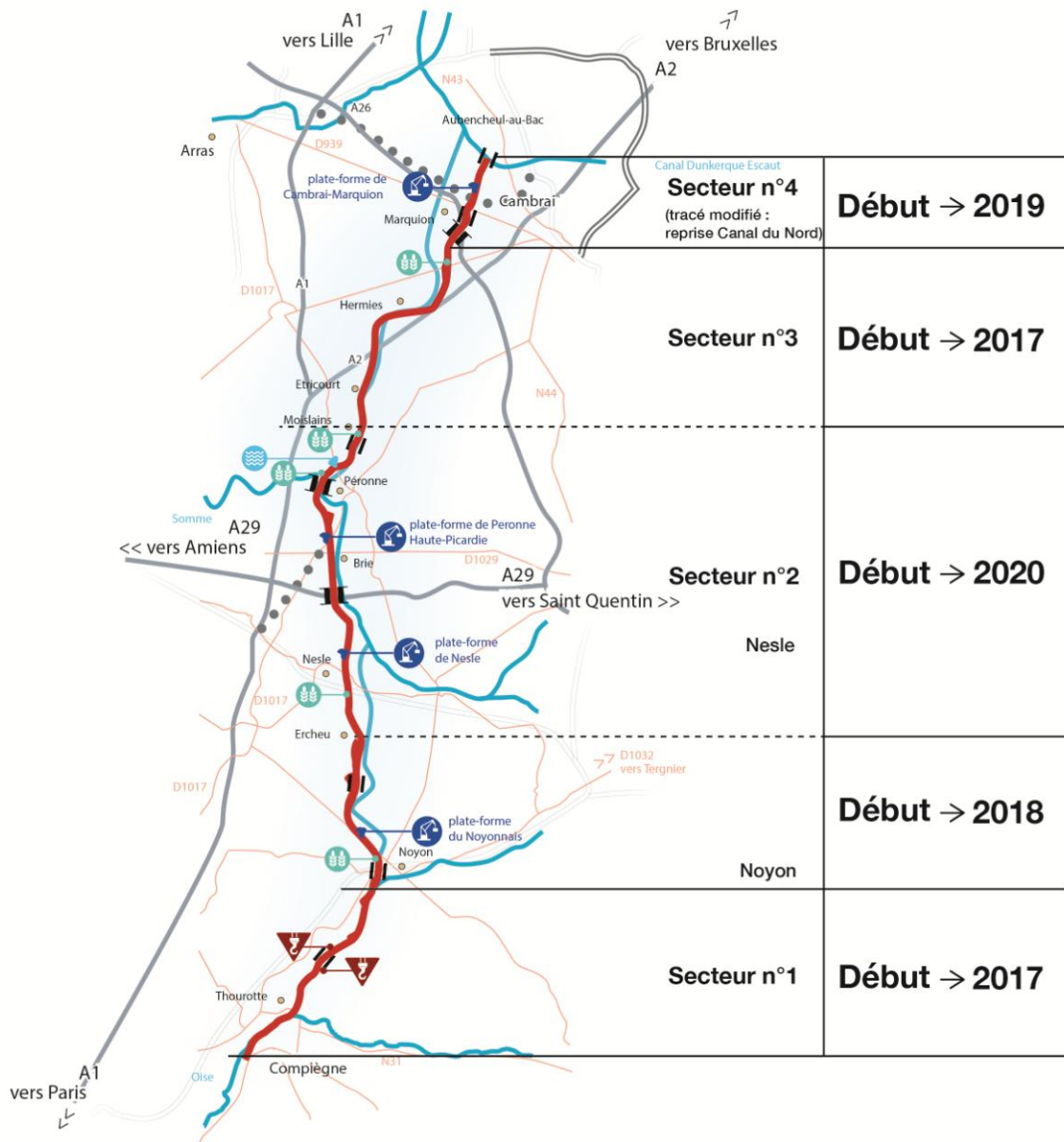
### **1.1.1 Des signes importants donnés aux acteurs économiques et locaux : visibilité, société de projet**

Les investissements nécessitent de la visibilité économique : le Premier Ministre a fixé à Arras les échéances 2017-2023

Lors de la reconfiguration du projet, l'ensemble des acteurs économiques avaient exprimé la nécessité de visibilité pour pouvoir prendre les décisions d'investissement. Le Premier Ministre a fixé le calendrier : début du chantier 2017 pour une ouverture du Canal en 2023.

2017 correspond à un planning au plus juste du fait des modifications techniques et du portage du projet. Techniquement, il s'agit de finaliser les études ainsi que les modifications du tracé dans la partie Nord. Le portage du projet par une maîtrise d'ouvrage publique, au contraire du Partenariat Public Privé initialement envisagé, conduit aussi à la mise en place d'une nouvelle organisation (passage d'un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage, nouvel allotissement...)

Les dates de chantier sont également désormais précisées. Ces dates permettent aux acteurs locaux d'engager les investissements pour accueillir le chantier, mais aussi dans une vision stratégique de décider d'investissements productifs. Les débuts de chantiers s'échelonnent de 2017 à 2020 selon les secteurs.



- || écluses
- ||| ponts canaux
- plates-formes d'activités
- quais céréaliers
- quais de transbordement
- équipements pour la plaisance
- bassins réservoirs d'écoulement
- tracé du canal après reconfiguration (2014)
- autoroute
- route
- voie d'eau (fleuve, canal...)
- voie ferrée
- futur raccordement ferroviaire

Figure 1 : planning prévisionnel simplifié des début de chantiers (Source VNF)

## La création d'un établissement public dont une des missions est le développement économique en lien avec l'infrastructure : la société « Canal Seine Nord Europe - Réseau Seine-Escaut »

Suite à la reconfiguration du projet, une mission administrative conjointe Inspection Générale des Finances, Conseil Général du Développement Durable a été mise en place en juin 2014. Cette mission administrative a notamment étudié le cadre général technique de la société de projet proposée par la reconfiguration.

Le 11 décembre à Amiens, le premier comité des partenaires a été réuni sous la présidence d'Alain Vidalies. Cette première réunion avait pour objectif de rassembler l'ensemble des Départements et Régions concernées par le réseau Seine-Escaut, du Havre à Dunkerque. Lors de cette réunion, sur la base des conclusions préliminaires de la mission administrative, le principe de la société de projet a été validé. Ensuite, le rapport de la mission administrative remis le 23 janvier 2015 à Alain Vidalies, a identifié les 7 conditions d'une gouvernance efficace et proposé un cadre général pour structurer la société de projet. Ce cadre s'inspire grandement de la Société du Grand Paris. Cette société a pour mission de réaliser le réseau de transport automatique du Grand Paris, mais aussi en lien avec les collectivités concernées, l'aménagement aux abords des futures gares. L'exemple de la Société du Grand Paris permet donc de structurer la future société de projet et de fournir les conditions de réussite : recette dédiée, co-construction avec les territoires par des contrats de développement territorial... Sur ce modèle, la société de projet du Canal Seine Nord Europe pourrait être dotée d'un Conseil de Surveillance et d'un Directoire. Néanmoins, plusieurs différences importantes sont à noter entre le Canal Seine Nord Europe et la Société du Grand Paris. Une est à souligner particulièrement : grâce au financement apporté par des recettes fiscales spécialement affectées, les collectivités impliquées dans la société du Grand Paris ne financent directement qu'une part limitée de l'infrastructure. Or, financement et gouvernance sont nécessairement liés. Par conséquent, les équilibres de la gouvernance seront nécessairement différents entre le cas du Grand Paris et du Réseau Seine-Escaut.

### **Les conditions d'une gouvernance efficace d'une structure de projet**

Présentation lors du comité des partenaires du 11 décembre 2014 à Amiens faite par la mission administrative conjointe CGEDD/IGF

Sur la base d'études comparatives, la mission administrative a proposé 7 critères de choix d'une gouvernance efficace pour conduire un projet d'infrastructure important :

- Une structure totalement dédiée à la réalisation de l'ouvrage
- Une structure dans laquelle les décideurs sont les financeurs
- Un exécutif de la structure qui doit disposer d'une large autonomie, encadrée par un mandat d'exécution
- Une structure ayant l'autorisation d'emprunter sur une durée longue
- Une structure qui a la capacité, de faire du projet d'infrastructure un vecteur de développement des territoires et d'assurer sa promotion commerciale
- Une structure qui doit avoir la capacité d'attirer les talents
- Des délais de mise en place de la structure qui doivent être maîtrisés

Afin de créer cette société de projet dédiée au Canal Seine Nord, un amendement du gouvernement à la loi « Activité, Croissance, égalité des chances économiques » a été voté par l'Assemblée Nationale le 27 janvier 2015. Cet amendement a considérablement renforcé le dossier de demande de financement au titre du Mécanisme d'Interconnexion en Europe déposé le 26 février 2015.

Cet article a ensuite été voté en séance publique du Sénat le 9 avril 2015.

### **Loi « Activité, Croissance et égalité des Chances économiques »**

#### **Texte de l'article 3 Bis A – suite au vote du Sénat le 9 avril 2015 en séance publique**

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de neuf mois à compter de la publication de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet la création d'un établissement public associant notamment des représentants de l'État, d'établissements publics de l'État et de collectivités territoriales participant au financement du projet, aux fins de réalisation d'une infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit, et de développement économique en lien avec cette infrastructure.

Plusieurs éléments sont à souligner, dans cet article:

- L'exploitation du Canal n'est pas citée, car elle sera assurée par Voies Navigables de France en application de l'article L4311-1 du Code des Transports.
- L'établissement public, n'est pas un établissement public d'Etat. Ceci permet de créer un établissement sui generis, ce qui ne peut être fait que par la loi. Un établissement public sui generis permet d'être adapté au contexte spécifique du projet.
- L'établissement public dispose de deux missions: la réalisation de l'infrastructure fluviale, et le développement économique en lien avec l'infrastructure.
- Le délai de 9 mois accordé pour la rédaction de l'ordonnance est le délai maximum. Il est possible de mettre en place la société de projet dès que l'ordonnance est déposée sur le bureau de l'Assemblée Nationale.
- Le nom de l'établissement public n'a pas été fixé afin de laisser l'initiative aux partenaires du projet. Pour la suite de ce rapport et en cohérence avec l'approche globale issue de la reconfiguration, cet établissement sera dénommé « Société Canal Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut ».

Sur ces bases, la présente mission s'est donc attachée à identifier des propositions quant aux missions liées au développement économique, à la gouvernance et au financement.

### Les plateformes multimodales : mobilisation importante de l'initiative locale

La reconfiguration a proposé que les plateformes multimodales soient d'initiative locale. Cette proposition a plusieurs intérêts. Tout d'abord, portées par les acteurs locaux, les plateformes sont plus à même de répondre aux besoins du territoire. Ainsi, les communautés de communes connaissent bien le tissu économique, les entreprises prêtes à utiliser la voie fluviale. Ensuite, les exemples de la plateforme Delta 3 à Dourges ou de la plateforme multimodale de Longueil Sainte Marie, montrent que les collectivités sont à même de développer de telles plateformes.

La mission a donc conduit sur ce sujet des réunions sur chacun des sites concernés avec les élus et les acteurs économiques : Marquion, Nesle, Péronne, Noyon, Compiègne, Arras. La mobilisation des acteurs a été importante. Ainsi à Noyon, plus de 200 personnes étaient présentes, plus de 100 personnes à Nesle. A Péronne, les visites de terrain ont montré le potentiel à développer. Cette mobilisation révèle également une réelle prise de conscience : c'est l'initiative locale qui permettra de développer les plateformes. De nombreux outils de communication utilisés pour ces réunions montrent l'attente et la préparation des territoires. Le montage juridique et technique doit alors s'adapter au contexte local. Juridiquement, le secteur privé s'est aussi déclaré intéressé pour assurer l'aménagement de certaines plateformes. Le principe d'une SEMOP, Société d'économie Mixte à Opération Unique, a été évoqué.

Les plateformes seront donc portées par les acteurs locaux : Etablissement public de coopération intercommunale, Région, Département. L'établissement public en charge du Canal Seine Nord Europe, n'a pas pour vocation à réaliser l'aménagement des plateformes, ni leur financement. En effet, l'aménagement en direct par l'établissement public en charge du Canal Seine Nord Europe, ne serait pas cohérent par rapport aux plateformes déjà réalisées par les collectivités. L'établissement public pourra par contre assurer la réalisation des quais selon les besoins exprimés par les territoires. Afin de préfigurer ce travail de coordination, la mission a proposé la création de quatre groupes de travail techniques, un pour chaque plateforme pressentie. Dans le cadre des approches globales et progressives, ces groupes pourront formuler des propositions précises quant aux projets locaux en lien avec l'infrastructure.

### **1.1.2 Des éléments du plan de financement confirmés**

#### L'engagement des départements : signature du protocole d'accord le 3 février 2015 à Bertincourt

La reconfiguration avait conduit à un aspect nouveau quant à l'appui financier apporté par les départements. Avant la reconfiguration, les départements avaient réservé leur contribution au financement des plateformes multimodales, pour un total de 200 M €, sans prendre part au financement du canal lui-même. Lors de la reconfiguration, les départements ont déclaré vouloir rediriger leur appui sur l'infrastructure elle-même. Cette position s'accompagne de leur volonté d'être associés à la gouvernance du projet.

Au cours de la présente mission, les départements du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Oise et de la Somme ont réaffirmé leur soutien financier. Chacune de leurs assemblées a délibéré à l'unanimité, pratiquement le même jour, un protocole d'accord et de financement. Ce protocole a été signé le 3 février 2015 par les 4 présidents de département à Bertincourt dans le Pas de Calais.

Ce protocole contient des dispositions importantes quant aux conditions d'engagement des départements :

- La participation à la société de projet établie sur un périmètre correspondant au Réseau Seine-Escaut : « Les Départements souhaitent participer à une nouvelle gouvernance dans le cadre d'une structure dédiée au sein de laquelle les collectivités territoriales trouveront toute leur place aux côtés notamment de l'Etat et de Voies Navigables de France. Cette structure dédiée établie sur un périmètre cohérent économiquement, le réseau fluvial à grand gabarit du Nord-Pas de Calais Picardie, pourra être en charge de la construction, de l'exploitation, et du développement du transport fluvial. Cette structure dédiée sera ainsi un levier de développement économique, attentive au développement du report modal notamment par des plateformes multimodales du réseau Seine-Escaut. »



- Les Départements souhaitent des clauses ambitieuses en matière d'emploi local et de clauses d'insertion et d'appui à la filière fluviale :  
« Des dispositifs pour favoriser l'emploi local seront à initier, en particulier des clauses d'insertion ambitieuses à hauteur des grands chantiers actuels. Le développement de dispositifs de formation et d'une redynamisation de la filière fluviale sera à engager. »
- Une participation des citoyens et l'importance de la ressource en eau :  
« Des dispositifs approfondis de concertation et de participation des citoyens devront être étudiés. Il s'agira de faire de ce chantier, un chantier durable en veillant en particulier à la ressource en eau. »
- Un fond de développement territorial :  
« La création d'un fond de développement territorial abondé conjointement par les collectivités et l'Etat, sur le modèle de ce qui se fait pour les lignes grandes vitesses sera à étudier. »

Sur ces bases, les 4 départements ont réparti leur appui au financement du projet, ce qui n'avait pas été fait jusque là :

- Le département du Nord s'engage à apporter une contribution à hauteur de 200 M€;
- Le département du Pas-de-Calais s'engage à apporter une contribution à hauteur de 130 millions d'euros ;
- Le département de la Somme s'engage à apporter une contribution à hauteur de 70M€;
- Le département de l'Oise s'engage à apporter une contribution à hauteur de 100M€.

Financièrement, les délibérations de chaque département sont souvent associées à des autorisations de programme.

### Les régions : un appui confirmé lors du comité des partenaires

Au contraire des départements, les régions Nord-Pas de Calais, Picardie et Ile-de-France avaient pris des délibérations dans le cadre du financement du projet initial en Partenariat Public Privé. Lors du comité des partenaires du 11 décembre, les 3 régions présentes ont réaffirmé leur appui au projet. La Région Nord-Pas de Calais a souhaité également délibérer à nouveau en janvier afin de souligner son engagement dans la société de projet.

### Le dépôt du dossier au titre du Mécanisme d'Interconnexion en Europe le 26 février 2015

Dans le cadre du Mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE), la Commission Européenne a lancé un appel à projet en septembre 2013, pour lequel les dossiers devaient être déposés pour le 26 février 2015. Sur la base du projet reconfiguré, le dossier a été formellement déposé par les ministres français, wallons et flamands le 26 février 2015. Ce dossier porte sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut, y compris les tronçons Seine Aval et Amont. A titre d'exemple, Mageo, le projet de mise au gabarit européen de l'Oise, fait partie de ce dossier.

La déclaration de Tallinn signée le 17 octobre 2013 par le vice président de la Commission Européenne en charge des transports et les ministres des transports français, wallon, flamand, néerlandais indique que les projets du réseau Seine-Escaut sont éligibles à un financement allant jusqu'à 40% du coût des travaux. Il est donc possible d'envisager ces taux de financement, pour le Canal lui-même. Il faut noter que cette décision de financement ne pourra porter que sur la période 2015-2020, période qui correspond à la durée juridique du MIE. Cependant, les projets inscrits au MIE seront accompagnés également par la suite.

La première réponse de la Commission Européenne est attendue pour mi 2015. Suite à cette première réponse, il s'agit de finaliser avec la Commission la décision de financement avant fin 2015. Un des éléments essentiels pour la Commission est d'assurer que les prévisions de

consommation de crédits soient réalistes. En effet, les financements européens sont basés sur le principe du « Use it or Lose it » : « utilisez-le ou perdez-le ». La difficulté est que lorsque le financement est perdu, il l'est pour tous les projets européens. Ce principe conduit donc à assurer le calendrier, ce qui nécessite de pouvoir rapidement mettre en place l'établissement public, dès le début de 2016. Ainsi, ceci correspondra au calendrier de financement.

### Un plan de financement qui reste, pour partie, à finaliser par l'établissement public

La reconfiguration a abouti à une proposition d'un plan de financement composé de la subvention européenne (40%), d'un emprunt, et d'un financement à parité Etat et Collectivité pour le restant.

<b>Total tronçon central : sur 7 ans (2017-2023)</b>	4500 M€ <sub>2013</sub> HT
Europe (40%)	1800
Etat	1000
Collectivités	1000
Dettes	700

*Proposition de plan de financement suite à reconfiguration (2013)*

La reconfiguration a émis plusieurs possibilités pour renforcer ce plan de financement permettant de rembourser pour partie l'emprunt porté par la société de projet : une recette dédiée basée sur l'Eurovignette et des recettes portées par le foncier. La question du péage sur le Canal reste également posée. En effet, ce péage ne doit pas être un handicap pour la compétitivité du fluvial.

La définition du calendrier permet de déterminer un coût actualisé tenant compte de l'inflation et des évolutions de coûts de réalisation du projet (matière première, etc...). Il s'agit de déterminer entre partenaires ce partage des coûts, mais aussi des risques pour finaliser un accord de financement.

Les principes généraux et les principales décisions sur ces points pourraient faire l'objet d'un protocole de financement et de gouvernance. Ce protocole pourrait servir de base à la rédaction de l'ordonnance, mais ne pourra pas répondre à tous les enjeux. Le plan de financement ne pourra être finalisé qu'une fois la société « Canal Seine Nord Europe - Réseau Seine-Escaut » installée. Il faut en effet que les partenaires aient la connaissance de leur autonomie de décision quant à leur capacité à partager les risques. C'est pourquoi, gouvernance et financement sont liés.

Au delà, les décisions sur le modèle économique du Canal impliquent des réponses en matière de politique de transport et d'aménagement. En effet, le modèle économique sous-tend des questions qui impliquent le territoire. Par exemple, choisir une contribution liée à la mise à disposition de foncier en bord à canal pourrait avoir un effet négatif pour l'installation d'activités. Le modèle économique choisi nécessite également une cohérence globale en matière de politique de transport. Par exemple l'arbitrage entre contribution au financement par les poids lourds des autoroutes concédées dans le cadre de l'Eurovignette et ou financement par le péage des bateaux sur le Canal induira un report modal différent. Enfin, l'exemple de la société du Grand Paris montre la nécessité d'une recette dédiée, qui fonde le modèle économique. Il est sans doute nécessaire de s'accorder en premier lieu sur ces priorités avant de finaliser tout plan de financement.

### 1.1.3 Un projet reconfiguré techniquement respectueux du développement durable

#### Un projet reconfiguré techniquement : la concertation préalable de la modification du tracé, les points d'attention particuliers, les projets Seine-Escaut

La reconfiguration du canal avait notamment conduit à proposer de modifier le tracé du canal et son escalier d'eau sur la section dite du bief de partage entre les bassins de la Somme et de l'Escaut, entre Allaines dans la Somme et Havrincourt dans le Pas-de-Calais. Cette modification permet d'optimiser la réutilisation du canal du Nord existant sur 8 kilomètres et de supprimer une écluse. Elle repose sur différentes variantes de tracé et de la cote du canal (NGF 81 et 86)

#### La concertation préalable menée en 2014

Cette modification a été soumise au public et aux élus du 27 mai au 5 septembre 2014, au plus près des territoires (réunions à Villers-Carbonnel, Bapaume, Moislains / Allaines et Ytres).

Les principaux enseignements de la concertation peuvent se résumer ainsi :

##### *Sur le tracé :*

- Décision de retenir le niveau de bief élevé, (niveau à optimiser entre les cotes 84 et 86 m NGF).
- Poursuite des approfondissements sur la localisation de l'écluse à Moislains ou à Allaines, et entre les différents tracés.
- Poursuite de la concertation avec la profession agricole sur la localisation et la valorisation des dépôts des matériaux excédentaires sur un projet plus affiné.

##### *Sur l'hydraulique :*

- Décision de retenir le niveau le plus élevé du bief de partage (entre 84 et 86 NGF) pour se situer au-dessus de la nappe et poursuite des simulations hydrogéologiques en 3D.

##### *Sur l'aménagement du canal du Nord :*

- Consensus pour reprendre l'utilisation d'une partie de l'emprise du canal du Nord, pour limiter l'emprise du projet sur les terres agricoles.
- Dans le cadre de la définition détaillée du canal Seine Nord Europe, travail sur les principes d'aménagement du canal du Nord remblayé, en concertation avec les communautés de communes.

A l'issue de la concertation, et notamment lors de la réunion de synthèse du 16 juillet 2014 à Amiens, il a été retenu une acceptation globale du principe des variantes de tracé proposées et la nécessité de mettre en place des travaux complémentaires en matière d'aménagements. Le Préfet coordonnateur a fait part de son souhait de mettre en place des groupes de travail pour affiner la reconfiguration du projet, notamment sur les questions essentielles des dépôts et du foncier agricole.

Des approfondissements et des optimisations du positionnement de l'écluse et du tracé respectivement sur les communes d'Allaines/Moislains et d'Ytres, ont été également jugés nécessaires pour finaliser le projet. Par la suite, des réunions spécifiques à ce sujet ont été organisées par VNF avec les élus que ce soit à Péronne en août 2014 pour la localisation de l'écluse entre Moislains et Allaines, ou à Bapaume le 5 septembre 2014 concernant le tracé du canal à Ytres.

#### **Les actions conduites dans le cadre de la présente mission**

L'enjeu de la gestion hydraulique étant primordiale, une rencontre a été organisée dans le cadre de la présente mission en décembre 2014 avec les représentants de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Sensée. Cette réunion a notamment permis d'acter :

- le lancement d'une étude de modélisation hydrogéologique sur le bassin versant de la Sensée afin de préciser les incidences du projet sur les masses d'eau souterraines et superficielles et d'affiner les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation complémentaires à associer à la réalisation du projet, notamment en lien avec la modification de la section du bief de partage ;
- la participation de l'Institution Interdépartementale de la Sensée (structure animatrice du SAGE) au comité de suivi de ladite étude.

La présente mission a également tenu une réunion publique en avril 2015 à Ytres afin de faire un point d'avancement des études avec les citoyens. Il s'agissait d'y présenter les différents scénarios de tracé retenus suite à la concertation préalable. Au delà de tout choix technique, cette réunion a révélé la nécessité d'associer plus étroitement les citoyens et les milieux agricoles à la définition des choix techniques. La mission a demandé à VNF et à l'Etat de mettre en place rapidement les groupes de travail pour étudier la question des zones de dépôts et des choix techniques. Ces groupes pourront également être organisés en d'autres points du tracé modifié.

Enfin, dans le cadre de la présente mission, la profession agricole a rappelé ses attentes en matière de définition des mesures intégrées et compensatoires en faveur de l'agriculture, tant sur le plan foncier que strictement économique. La profession agricole avait exprimé ces éléments en juillet 2014 lors de la concertation préalable. Ces attentes devront être prises en compte.

## La contribution au développement durable : la gestion de l'eau (hydraulique et écologisation des milieux aquatiques et zones humides)

### **La gestion hydraulique**

Le système d'alimentation en eau du canal Seine Nord a été conçu pour éviter les impacts sur les écosystèmes.

En effet, le prélèvement d'eau s'effectue dans l'Oise où la ressource en eau est la plus abondante. La Sensée et la Somme dont la ressource en eau est moindre ne sont pas sollicitées.

Le site retenu pour ce prélèvement est situé dans un secteur où la rivière est déjà artificialisée en dehors des périmètres sensibles de la haute vallée de l'Oise. Une localisation envisagée initialement plus en amont, à Chauny, a été abandonnée en raison de son impact potentiel sur les écosystèmes en secteur Natura 2000.

Les prélèvements dans l'Oise sont interrompus en période d'étiage de manière à ce qu'il n'y ait pas d'impact sur les autres usages de l'eau (alimentation humaine, agriculture...) ainsi que sur la qualité écologique des milieux. Dans ces périodes de basses eaux, des réserves en eau établies pendant l'hiver prennent le relais. Ces réserves ont été conçues pour assurer l'alimentation du canal en continu pendant une longue période (près de six mois si l'on inclut l'abaissement possible des niveaux des biefs du canal).

### **Les innovations environnementales du projet**

Le projet intègre par ailleurs environ 25 km de berges lagunées et des annexes hydrauliques.

Les berges lagunées sont des espaces latéraux de 1 à 3 m de large, séparées du canal par un merlon, et disposant d'une berge large et en pente douce. Ces berges lagunées sont de faible profondeur (entre 20 et 50 cm) et plantées d'espèces hygrophiles, recréant ainsi des zones en eau favorable à la biodiversité.

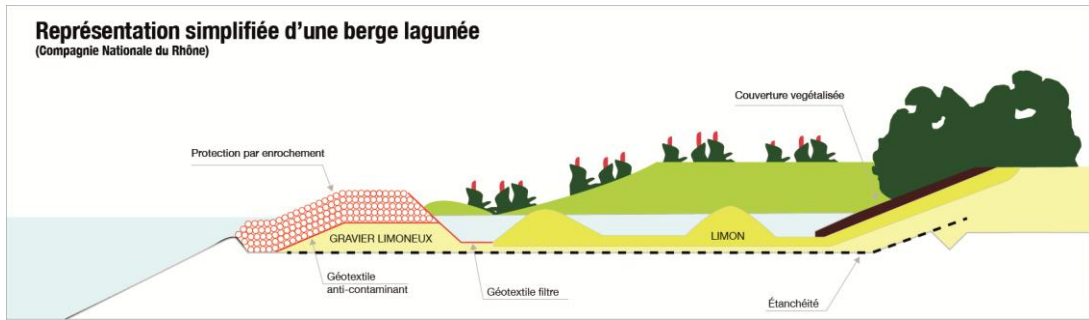


Figure 2: Coupe transversale type d'une berge lagunée (source : Compagnie Nationale du Rhône)

Les annexes hydrauliques correspondent à des dépendances hydrauliques de faible profondeur, en lien avec le canal. Afin qu'elles servent de zone de reproduction de poissons, l'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques (ONEMA) préconise qu'elles soient d'une surface voisine de 1 ha. Il en est prévu au moins une sur chaque bief et 2 sur le bief de partage. La profondeur est variable, pouvant aller jusqu'à 1 m.

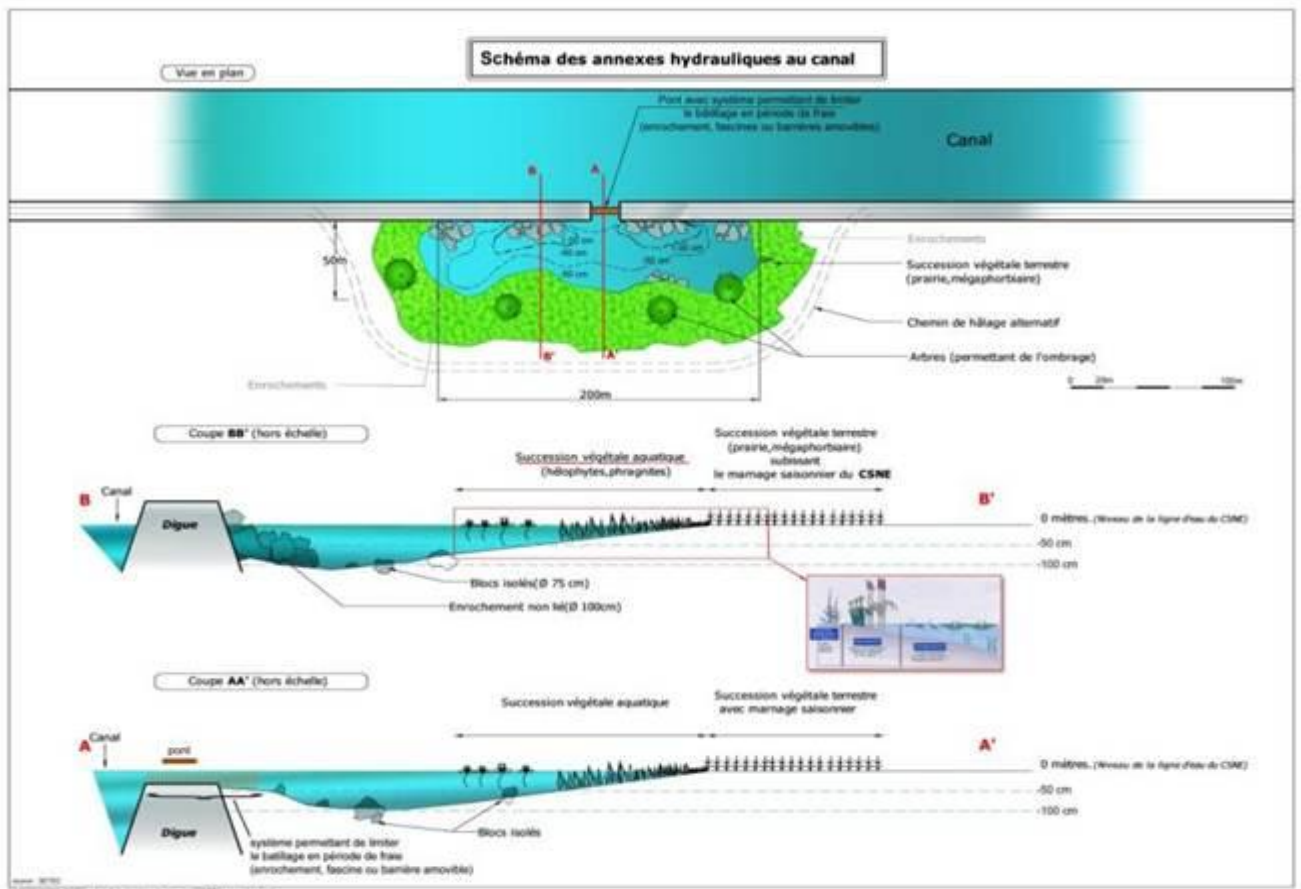


Figure 3: Schéma type d'une annexe hydraulique (Source : SETEC International)

L'approche globale et progressive : les travaux prévus dans le cadre des CPER sont en cohérence, avec une vigilance sur l'Oise

Le canal Seine Nord Europe s'inscrit dans le projet global Seine-Escaut et sa réalisation doit s'accompagner de travaux sur les axes existants au Nord et au Sud. La programmation tant financière qu'opérationnelle a ainsi été coordonnée pour permettre une ouverture progressive mais fonctionnelle du canal, pouvant être résumée ainsi :

Section	Date de fin des travaux et/ou de mise en service
CSNE section sud	2021
CSNE section Nord	2022
CSNE entre le bief de partage et la Sensée	2023
CSNE Totalité	2024
Programme de travaux Nord (Dont liaison avec la Belgique)	2020
Oise (dont MAGEO)	2024

Ceci a impliqué une mise en cohérence au travers de la programmation financière des CPER 2015-2020, visant la réalisation des travaux suivants. Pour le Nord-Pas de Calais, des travaux importants ont été inclus au CPER : remise en navigation du canal Condé-Pommeroeul, recalibrage de la Lys, aménagement des écluses de Quesnoy-sur-Deûle et téléconduite sur grand gabarit avec préparation de la mise en place de la télégestion des écluses. Pour la Picardie, le CPER 2015 2020 tient compte des études pour le Projet MAGEO, du dragage de l'Oise, de la téléconduite, d'une aire de virement à Longueil Sainte Marie et des études pour l'aménagement du pont de Mours.

Concernant l'aménagement de l'Oise (MAGEO, Pont de Mours), les échanges tenus sur le terrain montrent de nombreux questionnements quant à l'avancé de ces projets. Le Préfet de l'Oise, Préfet coordonateur de MAGEO, veille à rassembler un consensus de façon à ce que ce projet ne décroche pas et soit au rendez-vous du Canal. De plus, certains aménagements permettraient d'accompagner la montée en charge de l'Oise, marquée par la nouvelle desserte de la plateforme de Longueil Sainte Marie.

En pleine continuité avec le Canal Seine Nord Europe, et face aux différents questionnements, ces projets pourraient faire l'objet de la même approche : approche progressive et proposition de portage par la société de projet. L'approche progressive pourrait consister à porter en priorité des travaux permettant d'augmenter la capacité de transport, répondant aux besoins des utilisateurs, ne nécessitant pas des procédures administratives longues. Ainsi, le dragage permettant un mouillage de 4 mètres et un enfoncement des bateaux de 3 mètres serait à réaliser rapidement. Les bateliers demandent à VNF d'étudier dans ce cadre que l'enfoncement autorisé puisse être étendu à 3,5 mètres. De même, une hausse de la qualité de service (passage en 24/24) permettrait une plus grande productivité des trajets vers Bruyères sur Oise ou Longueil Sainte Marie en permettant de multiplier les rotations. Une autre option serait d'évaluer la rapidité de réalisation d'une aire de virement provisoire de dimension limitée (110 mètres) pour la plateforme de Longueil Sainte Marie.

Par ailleurs, le portage des études sur le pont de Mours doit se renforcer afin d'aboutir rapidement, car il s'agit d'un goulet d'étranglement qui pourrait donc disposer, une fois le projet finalisé, du montant maximum de financement de l'Europe (40%). Le relèvement des autres ponts empêchant les 3 couches de conteneurs sera aussi à évaluer.

Par contre, les rescindements de rives nécessaires pour le gabarit Vb pourraient être envisagés dans un moyen terme. L'application d'alternats gérés par un système d'information fluviale nouveau permettrait également de limiter les travaux. En effet, l'aménagement global pose la question de la priorité à donner entre une hausse de la longueur possible des bateaux, ou une hausse du tirant d'air, quant à la rentabilité des investissements en termes de capacité et d'adéquation aux besoins.

## La définition d'un calendrier de réalisation permet l'actualisation du coût

### **Les études conduites lors de la reconfiguration**

La reconfiguration a étudié plusieurs scénarios possibles d'économie et d'optimisation. Les choix définitifs se sont portés sur des économies liées au tracé, à la conception des écluses, aux ouvrages d'art, aux plateformes multimodales, ainsi que l'approvisionnement en eau de la région Nord-Pas de Calais. D'autres scénarios ont aussi été étudiés, mais finalement non retenus au regard de la faible économie réalisée en regard de la réduction de la performance du projet. Ainsi, le passage du Canal à un gabarit réduit au Va/Va+ (péniches de 135 mètres) a été étudié. L'économie estimée était de l'ordre de 100M€ alors que les performances du Canal aurait été notablement réduites. Non seulement l'économie initiale générée n'est pas à la hauteur des enjeux et implications pour la navigation, mais en plus elle ne considère pas le coût d'adaptation ultérieure du gabarit Va à Vb, dont le montant s'avèrerait pour le moins sensiblement équivalent à l'économie initiale.

L'aménagement en place du canal du Nord, a aussi été regardé lors de la reconfiguration. L'une des difficultés techniques majeures pour le Canal du Nord est la présence de 19 écluses et de deux tunnels (Ruyaulcourt au Nord pour 4,35km et la Panneterie au sud pour 1,10 km). Ces écluses conduisent à un temps de parcours de 2 à 3 jours. Augmenter le gabarit du canal du Nord nécessite donc des travaux d'ouvrage d'art importants, voire la création pour partie d'un canal neuf notamment au lieu des tunnels. Ainsi, des études conduites en 1999, qui ne permettaient qu'une capacité maximale de transport de l'ordre de 1 350 t conduisaient à considérer la nécessité de la création d'un canal neuf comportant un nouveau tracé en plan, un nouveau profil en long, une nouvelle section courante, la reconstruction de 21 écluses et le relèvement de nombreux ponts. En définitive, pour un coût équivalent, l'augmentation de capacité du canal du Nord ne permettrait pas d'avoir la performance d'un ouvrage neuf. Or, cette performance est la base de la compétitivité nouvelle du transport fluvial afin de faire une réelle opportunité de report modal.

En définitive, la reconfiguration du projet avait permis de fixer un coût du projet en euros constant 2013 du projet de Canal Seine Nord Europe compris entre 4400M€ et 4700M€ (HT). L'approche progressive permet également de réduire au nécessaire les travaux aux extrémités Nord et Sud. La reconfiguration proposait pour ces travaux un coût estimé de 200M€ à plus de 300M€ selon les hypothèses de montée en capacité. Il n'avait pas été possible de fixer un coût tenant compte de l'actualisation (euros courants) du fait de l'absence d'un calendrier précis des travaux. Les scénarios d'étalement ou d'accélération étaient en effet nombreux. La première variable déterminante est d'ailleurs la date de début de chantier.

### **L'actualisation du coût du projet au titre de l'Avant-Projet Sommaire Modificatif (APSM)**

Suite à la reconfiguration, un avant-projet sommaire modificatif a été élaboré par Voies Navigables de France. Ceci a été l'occasion d'examiner à nouveau les coûts en fonction de références sur des chantiers récents : travaux achevés des LGV Rhin-Rhône et LGV Est deuxième phase ainsi que, pour les écluses, des travaux réalisés en Allemagne (écluse de Feudenheim (2012), écluse du Neckar (2011)). L'ensemble des coûts a été réexaminé. Le coût du projet a été confirmé entre 4 400M€ HT 2013 et 4750M€ HT 2013. Ce chiffre inclus

200M€ de dépenses déjà effectuées par VNF dans le cadre des études et acquisitions. Il tient compte également de sommes à valoir, provisions pour aléas pour un total de l'ordre de 20%. Ce chiffrage a été établi en lien avec des experts français et étrangers du fluvial.

Le 26 septembre à Arras, le Premier Ministre Manuel Valls a fixé le calendrier. Le chantier débutera en 2017 pour une ouverture en 2023. Ceci rend possible de passer à un coût actualisé en euros courants. Il faut dès cette occasion rappeler les éléments indiqués lors de la reconfiguration (page 56).

#### **Page 56 – Mission de reconfiguration - Euros constants ou courants ?**

*« Les projets d'infrastructure, de par leur durée de réalisation, sont impactés par l'inflation et l'évolution de différents coûts de réalisation du projet (matières premières etc...). Cette influence dépend de la durée du chantier. Il est donc en général nécessaire de faire des estimations en euros constants (sans tenir compte de l'inflation et d'autres indices de variation) puis une fois le planning finalisé de passer en euros courants. Ceci conduit ainsi à une hausse du coût total affiché entre le chiffre initial annoncé en euros constants et le chiffre final en euros courants. Dans la présente partie, il a été convenu, en l'absence de planning arrêté, de ne tenir compte que d'euros constants. Ceci est un point important à prendre en compte dans la finalisation d'accord de financement et dans l'affichage des coûts définitifs d'un projet qui s'étalera sur une dizaine d'années. En effet, ceci peut être une source de confusion. »*

L'échéancier prévisionnel du projet conduit à des dépenses concentrées entre 2019 et 2022 où les dépenses sont comprises entre 850M€ et 1000M€ par an. Le coût total actualisé du projet est dans ces conditions compris entre 5200M€ et 5500M€ HT courants. Ce coût correspond à un taux d'actualisation de 2,5%. A titre indicatif, en supposant les financements Etat et Collectivités fixés à un milliard d'euros (aucun partage de l'actualisation), la contribution annuelle de l'Etat serait de 125M€/an. Dans ce cas de figure, l'actualisation serait couverte par le financement de l'Europe et l'emprunt. En effet, la demande de financement à l'Europe déposée le 26 février 2015 tient compte du calendrier et donc de l'actualisation. La demande correspond donc à 40% du coût en euros courants.

Des recherches d'économie et de partage des risques sont à poursuivre également. Ceci peut passer par le recours à la conception / réalisation pour les ouvrages complexes ou qui, par leur coût, nécessite de rechercher prioritairement l'optimisation financière : pont canal de Péronne, voire écluses. Cela peut également être l'usage de clauses incitatives dans les marchés. Un observatoire des coûts associé à la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage et au comité scientifique du projet qui serait ouvert à d'autres partenaires ayant des expériences récentes sur des grands projets d'infrastructure en général et de voies d'eau en particulier, serait également un levier de maîtrise des coûts.



## 1.2 L'intérêt confirmé et renforcé d'un projet dont l'effet réseau en fait un projet de croissance, contributeur à la transition énergétique, conduit à enrichir ses objectifs initiaux

### 1.2.1 La confirmation d'une infrastructure attendue, justifiée par son intérêt européen, ses effets économiques et environnementaux

---

*Les justifications du projet exposées dès le débat public et confirmées lors de la reconfiguration restent pleinement d'actualité :*

- intérêt européen par l'effet réseau qu'il procure,
  - renfort de compétitivité pour nos ports, nos entreprises
  - levier de développement économique des territoires
  - opportunité de report modal
- 

Le projet de Canal Seine Nord Europe/Réseau Seine-Escaut est source de développement pour l'économie française, à la fois pour le secteur des transports et de la logistique mais aussi en termes de compétitivité des entreprises, des ports maritimes français et de développement des territoires.

#### Un effet réseau qui ouvre l'opportunité de relancer la culture fluviale

Le Canal Seine Nord Europe, en reliant les Bassins de la Seine et de l'Oise aux Bassins du Nord/Pas-de-Calais et Bénélux, offre la possibilité de relancer le fluvial par l'effet réseau Seine-Escaut.

Alors que la France dispose d'un réseau fluvial conséquent de près de 6 700 km de voies fluviales, seules 26 % des voies navigables sont d'importance internationale. Cette part est de 71 % en Allemagne pour un réseau de 7 350 km ou encore de 48 % pour un linéaire 5 000 km aux Pays-Bas. Ces chiffres sont à rapprocher de ceux de la taille de la cale française et européenne avec une capacité d'empport moyenne par unité de 800 tonnes en France contre 1 400 tonnes aux Pays-Bas et 1 200 tonnes en Allemagne.

Cette faiblesse des voies navigables à grand gabarit et leur manque de connexion freinent l'investissement dans la flotte française. Le risque de ne pas rentabiliser l'investissement sur des bassins circonscrits est aujourd'hui jugé trop important par la profession mais aussi par les banques. Ceci est particulièrement marqué pour la Seine. En effet, la perte d'un client pour un batelier sur un bassin fermé comme celui de la Seine peut entraîner des difficultés importantes car le nombre de clients potentiels est limité par l'étroitesse du réseau. En conséquence, pour les banques, accompagner un batelier qui s'engage dans l'investissement d'une unité de 1 500 à 3 000 tonnes, peut correspondre à un risque trop élevé. Connecter les bassins de la Seine et de l'Escaut permettra de diminuer ce risque. En conséquence, un double effet vertueux pourra s'engager : compétitivité gagnée par un gabarit élevé, baisse du risque de perte de client par l'accroissement de la taille du réseau possible.



Figure 4 : l'effet réseau procuré par le projet

Caractérisé par sa fiabilité, la compétitivité du fluvial se renforce par la massification

Le Canal Seine Nord Europe/Réseau Seine-Escaut ouvre la possibilité à la batellerie française d'accéder à un réseau européen, qui s'étend du Havre à Amsterdam, offrant ainsi une meilleure perspective de rentabiliser les grandes unités fluviales et présentant un risque à l'investissement plus faible.

Or, la compétitivité du transport fluvial passe par la massification. Le coût de revient indicatif d'une tonne de marchandises transportée par une unité fluviale de type Freycinet (moins de 400 tonnes) s'établit à 12,31 € et chute à 5,39 € pour une unité type Grand Rhénan (jusqu'à 3 000 tonnes).

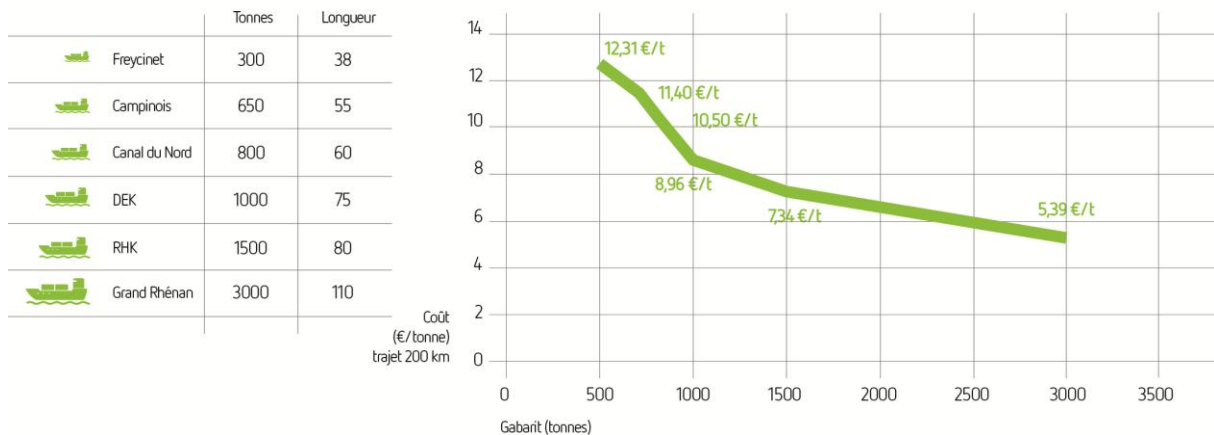


Figure 5 : coût de transport à la tonne en fonction du gabarit (source VNF – coût calculé pour un trajet de 200km)

### La compétitivité du transport : source de compétitivité des entreprises

Le coût du transport étant une composante forte du prix des marchandises, il influence directement la compétitivité des entreprises. Ainsi, la recherche d'une baisse des coûts du transport par le développement massifié du transport fluvial est un levier de l'amélioration de la compétitivité des entreprises, sur lequel les marges de manœuvre sont encore importantes. Cet avantage potentiel serait un levier de réindustrialisation, car le gain se fait à la fois à l'export et à l'import pour d'éventuelles matières premières.

### Les plateformes multimodales : levier du report modal et source de développement économique

Les plateformes multimodales sont également un levier de développement économique. Elles permettent de fixer sur un territoire les activités logistiques et industrielles, qui nécessitent une connexion efficace avec les modes de transport massifiés et les ports maritimes. Elles portent également la possibilité de créer des zones de report modal par éclatement ou massification des marchandises. Ceci permet d'assurer la complémentarité des modes ferroviaires et fluviaux.

Enfin, la voie d'eau a la particularité de permettre l'implantation d'entreprises sur tout point ou presque de son réseau, connectant ainsi directement l'entreprise, pour son approvisionnement et ses expéditions à un mode de transport sécurisé et disponible, permettant le transport de masse.

### L'opportunité pour les ports français de renforcer leur compétitivité et renforcer leur hinterland

Pour les ports français, le développement du fluvial permet, d'une part, de renforcer leur hinterland et d'autre part, de disposer d'un mode de transport massifié, avec très peu de rupture de charge.

L'interconnexion du réseau Seine/Escout donne accès, via la voie d'eau, aux ports maritimes français à un bassin de vie et de production de près de 48 Millions d'habitants, soit 9 % de la population de l'Union Européenne.

Aujourd'hui, les très grandes unités de navigation maritime permettent de transporter près de 18 000 EVP, ce qui équivaut à un besoin de 4000 à 8000 camions pour acheminer la marchandise. Disposer d'infrastructures de transport massifié, en évitant les ruptures de charge, pour la desserte des ports maritimes est un gage de compétitivité. Cela permet de baisser les coûts de passage portuaire, qui déterminent pour partie, le choix de l'escale de l'armateur. Les coûts de passage portuaire sont notamment composés des droits de ports, des coûts de manutention, de services, d'immobilisation.

En développant la desserte fluviale performante des ports maritimes, le transport massifié permet de limiter les coûts de manutention et d'immobilisation, qui sont deux grandes composantes du coût total de passage portuaire et d'accroître la compétitivité des ports français.

Les ports du Range Nord, notamment Amsterdam, Rotterdam, Anvers et Zeebrugge ont tous développé leur desserte terrestre par voie fluviale et ferrée. En 2007, la part du non routier pour le transport de conteneurs représente 50 % de la desserte du Port d'Amsterdam (43 % par voie fluviale et 7 % par rail) et 40 % pour Anvers (32 % de fluvial et 8 % de rail). Pour les ports français, cette part est de 12 % pour Dunkerque, 13 % pour le Havre.

La stratégie des ports français s'inscrit dans cette logique de massification des sorties ferroviaires et fluviales. Ainsi, la stratégie de croissance du Port du Havre est de capter le dynamisme de la logistique : par implantation de zones directement au Havre, ou par des liaisons efficaces avec les zones en croissance du Nord et de l'Est. Pour cela, le Port du Havre a porté sa priorité sur l'accès ferroviaire. Ceci se traduit tout d'abord par la mise en service en juin 2015 du chantier multimodal, qui représente un investissement de 140 millions d'euros. Il s'agit ensuite de réaliser l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors. L'objectif est de mieux desservir Paris mais aussi de pouvoir être mieux raccordé à l'Est et au Nord. Ceci vise l'intensification des navettes ferroviaires comme celle « Le Havre-Strasbourg » et « le Havre-Lille », qui ne peuvent passer par une ligne Paris-Rouen-Le Havre saturée.

En ce qui concerne le Canal Seine Nord Europe, les attentes exprimées par HAROPA dans son courrier du 6 septembre 2013 joint à la mission de reconfiguration de 2013 fixe un cadre général qui demeure : le Canal est un risque et une opportunité. Il s'agit donc de se préparer à saisir l'opportunité.

Pour Rouen, la desserte fluviale massifiée permettra de le relier aux plaines productrices de céréales de Picardie. Aujourd'hui, en raison du manque de compétitivité du petit gabarit, les céréaliers selon les coûts d'acheminement entre silos décentrés et site fluvial recourent au mode routier, alors que le mode fluvial est très adapté aux céréales. La question est identique pour le ferroviaire. Or, l'accès routier au Port de Rouen, en pleine agglomération, va poser problème à terme. A Nesle, un projet de port privé céréalier au bord du Canal Seine Nord Europe est prêt, avec possibilité d'extension. Ceci permettrait dès l'ouverture, selon l'entreprise céréalière, un trafic d'un million de tonnes annuel fluvial supplémentaire.

Pour le Havre, l'opportunité provient du développement des zones logistiques en Vallée de l'Oise et au sud du Nord-Pas de Calais (l'agglomération lilloise étant en manque de foncier), accessibles en fluvial par le Canal. Ceci permettra de compléter l'apport de trafic obtenu par le renforcement de l'accès ferroviaire du Port du Havre. Les rencontres menées par la mission sur Longueil Sainte Marie, Noyon ont montré une attente des acteurs de pouvoir y recourir, le Havre étant plus proche que les autres ports. Déjà, à Longueil une navette hebdomadaire a été mise en place en mars 2015, dans une zone logistique en croissance qui comporte 2000 emplois. Pour profiter de cette opportunité, le Port du Havre améliore sa desserte fluviale. C'est tout d'abord la montée en puissance du chantier multimodal, qui va permettre de remplacer les prestations fournies par la SAITH qui assure un brouettage de Port 2000 vers le terminal fluvial situé actuellement au quai de l'Europe. Ceci devrait réduire les délais et les coûts. A terme, un accès direct fluvial à Port 2000 permettrait une plus grande compétitivité du fluvial. L'assouplissement récent (arrêté du 26 décembre 2014) de l'accès par la mer ne répond que partiellement à ce sujet. La croissance de ce trafic ira donc avec la performance de la navigation sur l'Oise et l'accès fluvial à Port 2000.

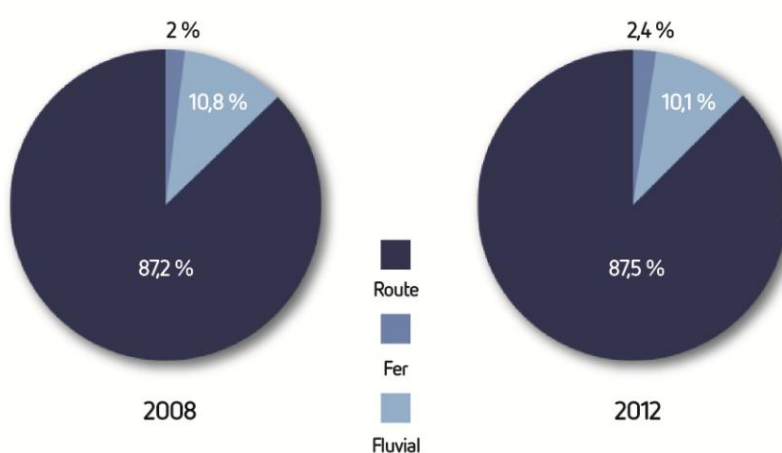
## 1.2.2 Les développements récents économiques et environnementaux renforcent l'intérêt du projet

*Le développement des plateformes logistiques routières, l'engorgement des routes, les pics de pollution, le recul des parts modales du ferroviaire et du fluvial renforcent la nécessité de proposer des alternatives*

### La part modale de la route dans le transport de fret augmente

La part modale de la route en France est de l'ordre de 87%. Le ferroviaire recule significativement depuis 10 ans alors que le fluvial résiste. Au-delà des explications nombreuses, ce chiffre montre l'urgente nécessité d'agir pour inverser cette tendance.

**Répartition modale du transport intérieur de marchandises - Comparaison 2008 / 2012**  
(en % de tonnes X km)



Source – les mobilités en Europe – rapport 2013 – SNCF

La comparaison avec les pays du réseau Seine-Escaut montre qu'il est possible d'inverser la tendance. En Belgique, la route ne représente que 70% de part modale pour 17% pour le fluvial en 2012, alors qu'en 2000, la route représentait 78% et le fluvial 11% (source Eurostat). Engager une spirale vertueuse des chargeurs vers le ferroviaire et le fluvial nécessite des infrastructures performantes et des offres souples, fiables et compétitives. Ceci part tout d'abord des ports maritimes, qui permettent de générer des trafics ferroviaires et fluviaux importants. Ils permettent ainsi aux infrastructures des taux d'utilisation gage d'une meilleure rentabilité. Or, la compétitivité d'un port, sa capacité d'attractivité passent par la possibilité d'avoir un hinterland pleinement relié par des modes massifiés ferroviaires et fluviaux. Comme le montrent les nombreux rapports parlementaires sur le sujet, aujourd'hui l'hinterland de nos ports est limité. Dans ce cadre, le développement de la performance des dessertes ferroviaires et fluviales des ports du Havre, de Rouen et de Dunkerque sont des nécessités.

Ceci induit également plus de compétitivité des transports ferroviaires et fluviaux, handicapés par les ruptures de charge, mais aussi des gabarits trop limités.

## Un développement de plateformes logistiques reliées uniquement à la route, dynamisé par l'e-commerce

Les territoires du Nord-Pas de Calais et de l'Île-de-France ont été marqués ces 20 dernières années par un développement rapide des plateformes logistiques. Ceci tient à la fois à leur tissu économique (production, grande distribution) et à leur dynamique démographique forte. De 2011 à 2014, en Nord-Pas de Calais, la surface des grands entrepôts (plus de 10000m<sup>2</sup>) a crû à un rythme de +4%/an (chiffres EOL – point marché logistique), pour atteindre 4 millions de m<sup>2</sup>.

Dans le Nord-Pas de Calais Picardie, c'est ainsi plus de 13 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts logistiques de plus de 5000m<sup>2</sup> (près de 20% du total Français). La carte de ces entrepôts montre leur implantation liée aux axes routiers et aux lieux de consommation. Cependant, le cas de la Vallée de l'Oise en fort développement et la position stratégique de Marquion, qui dispose de foncier disponible, montrent les possibilités de développement.

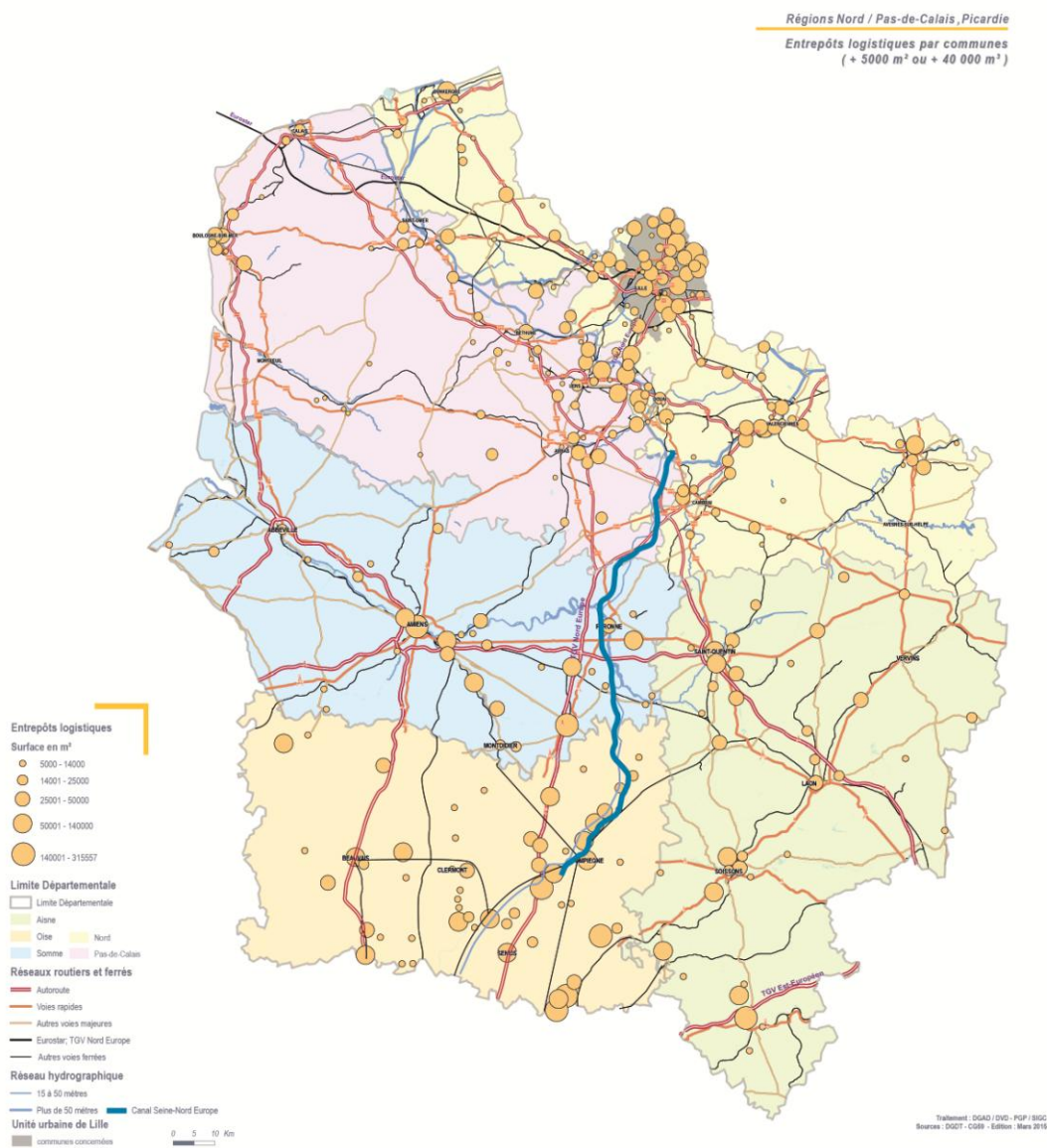


Figure 6 : Entrepôts logistiques de plus de 5000m<sup>2</sup> en Nord-Pas de Calais Picardie  
(source SOeS enquête 2013 – carte Département du Nord)

Dernièrement, le développement de l'e-commerce renforce encore cette dynamique, dans des territoires qui par leur positionnement géographique sont appelés à jouer un rôle majeur dans ce commerce. Or, les projets récents font le choix d'approvisionnement uniquement routier. Ainsi, Amazon a installé une plateforme de près de 100 000m<sup>2</sup> à Lauwin-Planque. Sur l'ancienne base aérienne 103 près de Cambrai, un projet d'une plateforme qui pourra atteindre à terme 600 000m<sup>2</sup> est à l'étude, sans raccordement ferroviaire ou fluvial pour l'instant.

Ces évolutions, en l'absence d'une offre alternative ferroviaire ou fluviale compétitive, conduisent à dynamiser le développement du transport routier.

### La prégnance pour la population et l'économie, de la pollution des centres urbains.

Or, le développement du transport routier pose à la fois des risques majeurs de santé publique mais aussi de développement économique.

Le transport routier est le premier responsable des émissions d'oxyde de carbone (NOx) et pour partie responsable de l'émission de particules fines (PM10 et PM2,5).. Concernant les NOx, ces émissions se concentrent dans les centres urbains et le long des routes. La carte de France montre combien le Nord-Pas de Calais, la Picardie et l'Île-de-France sont concernés par cette pollution.

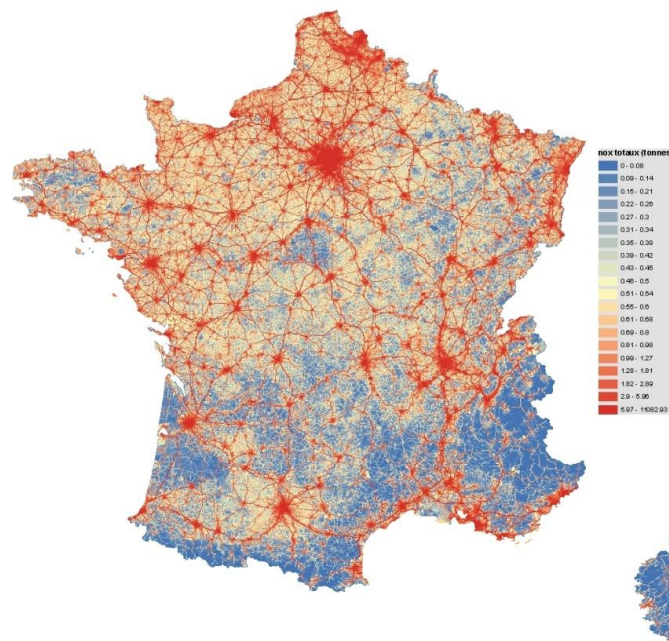


Figure 7 : Emissions des oxydes d'azote issus du trafic routier en France en 2004. Source : INS

Concernant les particules fines, la moyenne journalière d'un hiver montre que l'axe Paris-Lille fait partie des territoires les plus concernés en France. Cette carte est confirmée par le classement établi le 6 janvier 2015, par l'Institut de Veille Sanitaire des villes concernées par les particules fines : Lille arrive en 2<sup>ème</sup> position, Lens/Douai en 5<sup>ème</sup> position, Paris en 7<sup>ème</sup>.



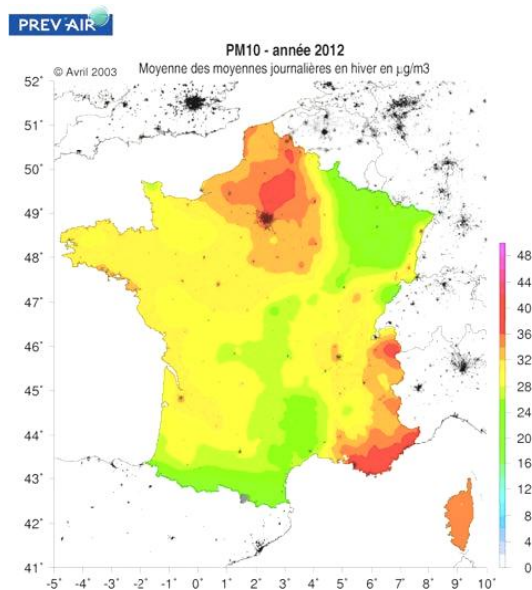


Figure 8 : Concentration en particule fines PM10 –année 2012 (Source site internet de Prev-Air)

Ces pollutions sont en tout premier un risque pour la santé publique. Ce sont aussi de graves conséquences économiques. L'engorgement des routes conduit à des pertes économiques importantes. Ensuite, la nécessaire mise en place de circulation alternée rompt la chaîne d'approvisionnement de nos centres urbains. Les acteurs économiques rencontrés sur le terrain nous ont dit les difficultés induites. Pourtant, d'autres modes de transport sont possibles.

#### Face à cette situation repenser nos modes d'approvisionnement des centres urbains

Il faut tout d'abord rendre compétitif le transport ferroviaire et fluvial, le rendre plus flexible. Ceci peut passer par la mise à disposition de navettes mutualisant les trafics. C'est l'expérience en cours depuis octobre 2013 de la navette « Nord Ports Shuttle » reliant Dunkerque-Dourges étendu à Valenciennes en 2014. Ces navettes peuvent pénétrer au plus près des centres urbains, pour ensuite éclater leur marchandise par l'utilisation de véhicules propres de petite taille.

Ce schéma est celui envisagé par le Port de Lille pour le « CMDU », Centre Multimodal de Distribution Urbaine. Ce GIE créé en 2013 par Ports de Lille, l'entreprise Generix Group, le Marché d'Intérêt National de Lomme, et Véolia Propreté vise à faciliter et optimiser la distribution urbaine. Les flux destinés aux commerces et points de vente situés en ville sont acheminés par des modes massifiés vers le CMDU qui les réorganise et les redistribue vers leurs destinataires par des modes de transport doux. Le CMDU devrait entrer en service d'ici mi-2015.

Un autre schéma innovant est envisagé par la plateforme de Bruyères sur Oise. Il s'agit de combiner voie d'eau et ferroviaire pour la pénétration en zone urbaine.



### La plateforme trimodale de Bruyères sur Oise

Situé à 40 km de Paris, le Port de Bruyères constitue une porte d'entrée Nord de la région parisienne. Proche de l'Axe Seine, et du projet du Port Seine Métropole qui constituera la base arrière des ports maritimes normands, la plateforme dispose d'un positionnement intéressant sur la liaison Seine-Escaut. La plateforme trimodale de Bruyères sur Oise bénéficie d'accès routiers privilégiés (A16 en direction de Calais-Boulogne, A1 vers Lille) et les autres territoires franciliens (via l'A104). Ces accès seront prochainement améliorés avec deux projets d'investissement portés par le Département : l'aménagement de la RD 4 à Persan au nord et la création d'une nouvelle desserte au sud du port (RD 922). Ces projets évalués à 6,4 M€ HT sont cofinancés par la Région Ile-de-France dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département.

Le port bénéficie aussi d'embranchements ferroviaires permettant une liaison avec Paris, Le Havre et le Nord de la France. Un projet de navettes ferroviaires urbaines reliant le port de Bruyères sur Oise au futur hôtel logistique de Paris La Chapelle, porté par la SOGARIS, permettra d'assurer la desserte du dernier kilomètre de la capitale.

La plateforme multimodale de Bruyères sur Oise s'organise autour d'un parc logistique et d'une zone portuaire, gérée par Ports de Paris, permettant l'implantation d'activités bord à voie d'eau. Le port dispose d'un service vrac et conteneurs avec deux quais publics de 250m linéaire et un terminal à conteneurs de 3 ha d'une capacité de 40 000 EVP.

La plateforme de Bruyères s'étend actuellement sur 187 ha et dispose de réserves de plus de 60ha. A ce jour la plateforme représente plus de 800 emplois dans les domaines de la logistique, de la grande distribution, de l'économie circulaire ou du vrac. Sa localisation lui permet par exemple de se positionner sur les marchés de travaux du Grand Paris pour l'approvisionnement et l'évacuation des chantiers.

### 1.2.3 Des objectifs enrichis pour le réseau Seine-Escaut qui pourrait faire l'objet d'un suivi commun

*La réussite d'un projet se mesure par l'atteinte de ses objectifs. Si les objectifs initiaux restent d'actualité, ils évoluent et s'enrichissent du fait de la durée des projets d'infrastructure. Dans ce cadre, la mise en place d'un observatoire partagé doit permettre de s'inscrire dans un processus d'amélioration continue.*

La réussite d'un projet se mesure à l'atteinte des objectifs fixés : ceux du réseau Seine-Escaut se sont enrichis et précisés

Le projet de Canal Seine Nord Europe a été déclaré d'utilité publique le 11 septembre 2008. Les objectifs du projet présentés dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'inscrivaient dans une démarche d'aménagement et de compétitivité du territoire et de valorisation de la polyvalence de la voie d'eau.

Les enjeux identifiés étaient de :

- Supprimer le goulet d'étranglement majeur du réseau fluvial européen à grand gabarit,

- Améliorer la compétitivité des entreprises,
- Renforcer l'intégration du Grand Bassin parisien et du Nord-Pas-de-Calais au sein de l'économie européenne et contribuer à l'aménagement du territoire,
- Soutenir le développement des ports maritimes français en développant leur hinterland,
- Développer l'accessibilité des marchandises au cœur des grandes agglomérations,
- Ancrer les enjeux du développement durable dans les politiques de transport,
- Valoriser les avantages hydrauliques et touristiques offerts par la voie d'eau

Tous ces objectifs restent pleinement d'actualité. Ils se sont précisés et enrichis par l'évolution du contexte économique, réglementaire et environnemental. Trois dimensions sont plus présentes :

- La situation économique de la France a été profondément bouleversée suite à la crise économique de 2008, avec notamment pour conséquence une augmentation forte du taux de chômage en France qui s'établit à 10 % au 4<sup>ème</sup> trimestre 2014 contre 6,8 % début 2006 et une contraction importante des finances publiques. Compte tenu du montant d'investissement public important que nécessite de projet Seine Nord Europe, une maximisation de ses bénéfices économiques en termes d'emploi est encore plus à rechercher.
- La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte place les transports au cœur du dispositif de lutte contre le dérèglement climatique et de renforcement de l'indépendance énergétique. Le secteur des transports est en effet le premier émetteur de gaz à effet de serre (27 % des émissions totales en 2011). Le transport de marchandises a un rôle clé à jouer dans ce dispositif de transition énergétique.
- Le projet, a quant à lui été modifié lors de sa reconfiguration, aussi bien dans son mode de financement, de gouvernance que dans ses caractéristiques techniques. La crise des finances publiques appelle à une utilisation encore plus précise du financement du projet.

### Un observatoire des objectifs principaux du projet pour s'inscrire dans une boucle d'amélioration continue

Afin d'en faciliter le suivi par l'ensemble des parties prenantes, mais aussi tenir compte des évolutions, les objectifs principaux du projet pourraient être partagés au sein d'un observatoire. Ceci permet à la fois d'afficher les objectifs fixés, contrôler leur atteinte, analyser les résultats et proposer d'éventuels ajustements. Une revue annuelle permettrait d'assurer le contrôle et le partage de ces objectifs.

Dans ce cadre, il convient d'identifier les 6 objectifs principaux du projet qui pourraient ainsi être partagés.

**Créer de l'emploi local par le chantier :** depuis la crise économique, l'investissement public et notamment local a fortement reculé. Cela se traduit en particulier par une baisse de la commande publique au secteur du BTP. Selon la Fédération Nationale des Travaux Publics, l'activité des Travaux Publics a baissé de 20 % entre 2007 et 2014, entraînant une perte de l'ordre de 20 000 emplois.

Aussi, si la relance de l'investissement public portée par la réalisation du Canal Seine Nord est un signe positif envoyé au secteur des Travaux Publics, celui-ci doit s'accompagner par la création d'emplois pourvus localement. L'étude du Cabinet SETEC International - Expertise portant sur l'impact économique de la partie française de la liaison Seine-Escaut, dont le Canal Seine Nord Europe, sur les filières logistiques et industrielles ainsi que sur les territoires les plus concernés – (Novembre 2013) estime le nombre d'emplois (directs, indirects et induits), sur la seule phase de construction du chantier, à une moyenne comprise entre 10 000 et 13 000 emplois par an pour un chantier d'une durée de 6 ans.

La mise en œuvre de clauses d'insertion ambitieuses ainsi que l'anticipation du chantier par la définition des futures compétences à mobiliser et la mise en place de formations adéquates préalables permettraient de maximiser les effets bénéfiques du chantier sur l'emploi local.

**Consolider et développer les filières industrielles :** le projet Seine Nord Europe est un outil au service de l'attractivité des territoires, du développement local et industriel. Le développement des activités en bord à voie d'eau est un enjeu majeur. La baisse des coûts de transports, générée par le projet Seine Nord Europe, doit permettre de consolider des filières économiques déjà implantées sur les territoires.

Pour le Nord Pas-de-Calais, il s'agira, en outre, de soutenir sa position de carrefour logistique du Nord de l'Europe. Pour la Picardie, il s'agira notamment de renforcer sa position sur le marché des céréales et de l'agro-industrie. De nouveaux développements sont également attendus, en investissant les filières émergentes et innovantes notamment de l'économie circulaire. Le projet P.I.V.E.R.T (Picardie Innovations Végétales et Recherches Technologiques) porté par la Picardie en est une illustration.

Le Cabinet SETEC International a évalué à 45 000 le potentiel d'emplois créés à l'horizon 2050.

#### **Le pôle de compétitivité PIVERT -**

##### **Picardie Innovation Végétales, Enseignements et Recherches Technologiques**

La Région Picardie a choisi de dynamiser un secteur du futur : la chimie du végétal. PIVERT est dans ce cadre un institut d'excellence, retenu dans les investissements d'avenir avec un budget de 247M€ sur 10 ans.

4 objectifs sont fixés :

- > Développer une filière française compétitive dans le secteur de la chimie du végétal, limitant ainsi l'utilisation de matières premières d'origine fossile
- > Pérenniser l'agriculture française, notamment picarde, en lui offrant de nouveaux débouchés durables
- > Ré-industrialiser les territoires dans une logique de développement durable au travers des bio-raffineries
- > Dynamiser un secteur d'avenir et générer de nouveaux emplois.

PIVERT s'appuie sur des industriels du territoire et des universités (ESCOM et UTC notamment)

**Renforcer la compétitivité des ports maritimes français :** le Canal Seine Nord Europe et les effets induits par le projet (développement de zones logistiques, élargissement de l'hinterland, desserte par des modes massifiés) doivent améliorer la compétitivité des ports français, notamment au regard des performances des ports du Range Nord. 27 % des marchandises transportées par voie maritime de l'ensemble de l'Union Européenne sont chargées/déchargées dans les Ports du Range Nord, Dunkerque et le réseau des ports HAROPA, avec une part de marché prépondérante pour les ports du Range Nord.

En 2012, Rotterdam est le premier Port Européen en termes de tonnage (395 millions de tonnes), suivi par Anvers avec 164,5 millions de tonnes (2<sup>ème</sup> position), Amsterdam avec 71,2

millions de tonnes (6<sup>ème</sup> position) et Le Havre avec 59,2 millions de tonnes (8<sup>ème</sup> position). L'objectif sera d'augmenter la part des ports français, nécessitant des partenariats renforcés.

**Soutenir le report modal vers le fluvial et le rail :** la mise en service de l'infrastructure doit permettre de soutenir les politiques de report modal à la fois vers la voie d'eau mais également vers le rail, dans une complémentarité à rechercher avec la route. Aussi, un soutien à la fois national mais également local au transport combiné est à rechercher, tant dans l'organisation des zones et schémas logistiques que dans l'incitation fiscale et l'aide directe. Cet objectif consistera également à encourager le développement de la batellerie française.

Une mobilisation de l'ensemble des acteurs (Etat, Société de projet, EPCI, acteurs privés,...) est essentielle.

**Etre exemplaire en matière de respect de l'environnement :** le projet Seine Nord Europe doit s'inscrire, à toutes les étapes du projet, de la conception, à la réalisation et l'exploitation, dans un objectif de développement durable.

La protection de la biodiversité et de la ressource en eau, ainsi que l'économie des ressources en général, sont des enjeux primordiaux.

**Un projet maîtrisé dans ses coûts et ses délais :** la raréfaction des ressources financières publiques, qu'elles soient celles de l'Etat ou des collectivités territoriales et des partenaires, nécessitent un engagement et une lisibilité sur les coûts du projet et son calendrier. Pour les financeurs, l'investissement doit être clairement délimité en termes de volume et d'appel de fonds. Le coût du projet sera affirmé et respecté comme une règle absolue. La société de projet fera l'objet pour cela d'une rigueur absolue.

Pour les partenaires et acteurs privés, la maîtrise des délais est un enjeu essentiel pour permettre la planification des investissements (organisation des chaînes logistiques, développement de plateformes,...)

## 1.3 Proposition

### Proposition 1 : Un observatoire des objectifs du projet

- 6 objectifs principaux : création d'emplois, développement de filières industrielles, renforcement de la compétitivité des ports maritimes, développement du report modal, exemplarité en matière de respect de l'environnement, maîtrise du projet.
- Partage des objectifs, de leur atteinte, analyse des résultats et propositions d'éventuelles mesures d'ajustement par une revue annuelle.
- Mise en ligne de l'observatoire sur internet et partage sur les territoires.

## 2. DEUXIEME PARTIE : un projet partenarial, participatif, veillant au respect de l'environnement

---

### 2.1 Un projet partenarial

*Le Canal suscite une très forte attente des acteurs locaux. La réussite du projet nécessite donc de répondre à cette attente, c'est-à-dire assurer aux acteurs qu'ils auront la capacité à participer à la décision. C'est pourquoi, le partenariat sera la base de la méthode d'action de la société « Canal Seine Nord Europe – réseau Seine-Escaut ».*

*> Partenariat dans la gouvernance de la société entre Etat et Collectivités qui financent.*

*> Partenariat pour préparer le chantier et la phase opérationnelle du projet entre Société « Canal Seine Nord Europe Réseau Seine-Escaut » / acteurs locaux, économiques, agricoles*

---

#### **2.1.1 Le partenariat : répondre à l'attente des acteurs pour rendre possible le projet et en faire une opportunité**

Caractéristique marquée d'un projet fluvial : nécessité d'écoute et de laisser la capacité d'initiative

Un canal n'est pas une infrastructure qui ne fait que traverser le territoire. Son chantier implique transformation du paysage, notamment par les zones de dépôts, de remblais, de déblais. Ceci nécessite donc une écoute particulière des acteurs locaux pour adapter au mieux la contrainte technique à la réalité historique et locale. Plus que toute autre infrastructure, un canal autorise l'initiative des acteurs du territoire. Il est en effet possible de développer en tout endroit ou presque du bord à voie d'eau des activités touristiques, agricoles ou économiques. Le Canal, par l'initiative, devient ainsi un levier de développement. En conclusion, deux conditions sont nécessaires pour rendre possible le projet et en faire une opportunité :

- la prise en compte des contraintes locales par une écoute attentive dans le cadre de la préparation et de la réalisation du chantier,
- la capacité d'initiative des territoires une fois le canal réalisé.

Cette nécessité d'écoute et de liberté d'initiative explique l'attente forte rencontrée sur les territoires

Cette double caractéristique d'écoute et d'initiative se traduit par une forte attente des acteurs du projet :

> Attente pour se faire entendre et obtenir des réponses aux questions posées par le chantier.

> Attente pour s'assurer qu'une fois le canal réalisé, les initiatives seront prises en compte pour profiter de cette opportunité de développement.

Cette double attente induit une volonté d'implication directe dans la conduite du projet. Ceci explique la mobilisation importante rencontrée pour les réunions organisées sur le réseau Seine-Escaut pendant la mission. Ceci explique le financement important des collectivités.

Répondre à l'attente est une condition de réussite du projet, réponse qui se traduit par un principe de partenariat

Répondre à l'attente nécessite d'assurer aux acteurs qu'ils auront la capacité à prendre part aux décisions qui les concernent. C'est pourquoi le projet sera mené sur la base d'un principe de partenariat. Le partenariat consiste à s'associer pour la réussite collective du projet. A un niveau global du projet, trois domaines essentiels sont concernés en priorité :

- la gouvernance
- la préparation du projet,
- la préparation de la phase opérationnelle du réseau Seine-Escaut

A un niveau local, le partenariat est aussi à établir avec les acteurs locaux que ce soit pour préparer le chantier ou la mise en service.

Voies Navigables de France s'est déjà engagé dans ce type de démarche (exemples : protocole avec VNF/ France Agrimer 2012, Charte avec Ports de Lille en 2014...). L'importance du projet Canal Seine Nord Europe nécessite d'amplifier très sensiblement cette démarche.

## **2.1.2 La conduite du projet nécessite une association étroite des acteurs clefs dans la gouvernance, la préparation, puis le développement**

Une gouvernance partenariale de la société « Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut »

### **Le partage de la gouvernance Etat / Collectivités qui financent**

L'attente des collectivités qui financent le projet contient à la fois des questions d'aménagement, de retombées économiques, de report modal. Afin d'assurer l'atteinte de ces objectifs, elles souhaitent être associées à la gouvernance. C'est cela qui a conduit à un engagement financier accru dans le cadre de la reconfiguration. Cet engagement correspond à deux des 7 conditions d'une gouvernance efficace identifiées par la mission administrative CGEDD/IGF : « les décideurs sont les financeurs » et « la société de projet doit avoir la capacité, de faire du projet d'infrastructure un vecteur de développement des territoires et d'assurer sa promotion commerciale ». L'application de ces conditions conduit à proposer un principe d'équilibre Etat/Collectivité dans la gouvernance de la société :

- d'une part, le plan de financement issu de la reconfiguration prévoit une parité Etat/Collectivité du reste à financer hors emprunt et financement européen,
- d'autre part, les collectivités qui financent ont la capacité, par leur compétence propre de susciter l'initiative des territoires pour en faire un levier de développement, amplifiant l'action de l'Etat.

Ce principe conduit à proposer que la société « Canal Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut » soit doté d'un conseil de surveillance associant l'Etat et Collectivités. Ainsi, à l'exception de certaines questions spécifiques (recours à l'emprunt, décisions budgétaires par exemple), les décisions seraient prises selon les délibérations du conseil de surveillance. Ce fonctionnement concrétise un partenariat important, partage de responsabilité entre l'Etat initiateur et aménageur du territoire national et les collectivités développeur de leur territoire. Ce fonctionnement responsabilise aussi chacun des acteurs.

Cette proposition est en cohérence avec la place des collectivités territoriales dans la gouvernance des structures fluviales des autres bassins. Ainsi, les collectivités représentent près de 20% de la Compagnie Nationale du Rhône. Le Port Autonome de Strasbourg dispose d'un Conseil d'Administration, où les collectivités sont majoritaires et où le président est nécessairement un représentant de la ville de Strasbourg.

### **Le port autonome de Strasbourg**

La nature particulière de cet établissement public montre la nécessaire adaptation des structures fluviales à la réalité historique et locale. Ainsi, le port autonome de Strasbourg a été créé, de manière singulière, par une convention du 20 mai 1923 et un avenant en date du 21 novembre 1923 relatifs à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port, passés entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg, puis approuvés par une loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome.

De même, la gouvernance est spécifique puisque le conseil d'administration comprend 21 membres dont :

- six membres désignés par la Ville de Strasbourg et six membres nommés par l'Etat ;
- trois membres désignés par la CCI de Strasbourg, le Conseil départemental du Haut-Rhin et le Conseil Régional d'Alsace ;
- trois membres désignés par le port allemand de Khel (voir en ce sens la loi du 6 décembre 1993 portant approbation d'un quatrième avenant à la convention du 20 mai 1923 précitée) ;
- trois membres représentant le personnel.

Les missions du port autonome sont définies par la loi du 26 avril 1924 : il assure notamment l'entretien et l'exploitation du port rhénan de Strasbourg et de ses dépendances, exécute les travaux d'extension et d'amélioration dudit port reconnus nécessaires pour les besoins du commerce et de l'industrie, recherche les moyens propres à développer sa prospérité, et prend toutes mesures utiles à cet effet.

Pour ce faire, l'établissement gère un domaine public comprenant les surfaces d'eau, les ouvrages de navigation, les parties de terre-plein occupées par les voies ferrées à usage commun se détachant des lignes de jonction avec la gare de triage, les parties de terre-plein reconnues nécessaires à la circulation et les digues de protection du port contre les inondations (article 9 de la loi du 26 avril 1924 précitée).

Il possède aussi un domaine privé issu de terrains, installations et outillage remis par l'Etat et la Ville de Strasbourg mais ce domaine ne peut être affecté qu'à des établissements commerciaux ou industriels utilisant habituellement la navigation fluviale pour la réception ou pour l'expédition des marchandises faisant l'objet de leur trafic ou de leur fabrication (article 9 de la loi du 26 avril 1924 précitée).

## L'association des acteurs locaux, économiques, agricoles avec la société

L'attente des acteurs locaux est de pouvoir être associés aux décisions qui vont ensuite les concerner directement. Sur le modèle de la Société du Grand Paris, un comité stratégique associant des représentants des communes, établissements intercommunaux, chambres professionnelles (batellerie, chambre d'agriculture, CCI) sera constitué. Ce comité pourra émettre des avis et des propositions au conseil de surveillance.

### La gouvernance de la Société du Grand Paris

La Société du Grand Paris est un établissement public d'Etat. Son mode de gouvernance, articulé autour de trois entités, laisse une place importante à la concertation avec les territoires concernés.

#### > Le Conseil de surveillance :

Il exerce le contrôle de la gestion de l'établissement. Il est chargé d'approuver les orientations générales de la politique de la Société du Grand Paris, sa gestion financière, et les programmes des opérations d'aménagement ou de construction conduites par l'établissement.

Le conseil de surveillance est composé de 21 membres, représentant l'Etat et les collectivités territoriales (Présidents de tous les conseils départementaux d'Ile-de-France et le Président de la Région Ile-de-France).

#### > Le Directoire

Le Directoire, qui dirige la Société du Grand Paris, est placé sous le contrôle du Conseil de surveillance. Il est composé de trois membres qui exercent leurs fonctions de manière collégiale et parmi lesquels est nommé son président.

#### > Le Comité stratégique :

Le comité stratégique est l'instance de propositions et de concertation de la Société du Grand Paris. Il est composé de 139 membres, représentant les communes traversées par le réseau Grand Paris Express, les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) dont au moins une commune est traversée par le réseau Grand Paris Express, 4 parlementaires dont 2 députés et 2 sénateurs, des représentants des Chambres de Commerce et d'Industrie d'Ile-de-France ainsi que la Chambre régionale des Métiers et de l'Artisanat et de 6 membres du Conseil Économique, Social et Environnemental d'Ile-de-France. Les représentants de chacune des communes signataires du contrat de développement territorial sont également membres du Comité stratégique.

## Un partenariat avec les acteurs locaux pour préparer le chantier : l'exemple de la profession agricole

En tant que maître d'ouvrage, la société « Canal Seine Nord Europe –Réseau Seine-Escaut » établira des conventions avec les acteurs clés du projet pour préparer le chantier pour un périmètre géographique correspondant à tout le chantier. Ces conventions seront multiples : tourisme, insertion, éducation nationale, collectivités.... Elles compléteront dans une relation bilatérale propre à la société, les conventions générales initiées par l'Etat. Ces conventions doivent répondre en amont du chantier à des attentes particulières.



Dans ce cadre, la première convention à mettre en place concerne la relation avec la profession agricole. Depuis 2004, les chambres d'agriculture, en particulier du Nord-Pas de Calais, de la Somme et plus largement la profession ont accompagné le projet. Ainsi en juillet 2008, un protocole a été signé entre des représentants de la profession et VNF. En décembre 2011, une convention spécifique à l'aménagement foncier a été établie entre VNF, les départements et les chambres d'agriculture. L'implication des chambres s'est poursuivie y compris après la reconfiguration, puisque les commissions intercommunales d'aménagement foncier ont été constituées suite aux élections municipales.

Les attentes de la profession agricole sont plus larges que l'aménagement foncier. Les sujets sont multiples : dépôts (localisation, possibilité de programme d'innovation pour remise en culture), travaux connexes nécessaires au maintien de l'activité agricole, gestion de l'eau, emplois de la profession agricole liés au chantier, droits à produire... Sur l'ensemble de ces sujets, un processus de co-construction est possible par exemple : localisations précises des dépôts, étude agricole. La chambre régionale Nord-Pas de Calais a fait des propositions dans le cadre de la concertation préalable. Ces propositions sont à reprendre.

Une convention cadre sera à établir avec les chambres d'agriculture sur l'ensemble de ces sujets. Le suivi de la convention pourront prévoir une revue régulière de suivi (mensuelle ou en tant que de besoin) et la mise en place d'une ligne dédiée (mail contact, numéro vert).

#### Des partenariats pour préparer les acteurs pour la mise en œuvre opérationnelle

Saisir certaines opportunités liées à la mise en service du Canal nécessite que certains acteurs soient accompagnés en amont du fait de délais de mis en oeuvre des projets. Sur la base de sa compétence de développement économique, la société « Canal Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut » pourrait notamment accompagner spécifiquement les porteurs de projet de plateformes multimodales par exemple par une représentation commerciale mutualisée au sein de la société, mais aussi la profession fluviale. La parfaite efficacité du projet induit également un partenariat renforcé avec le Port de Dunkerque, HAROPA et les acteurs fluviaux belges du réseau Seine-Escaut.

**Pour la profession fluviale**, la question de l'adaptation de la flotte aux besoins nouveaux des chargeurs nécessitera des investissements : nouveaux matériels, adaptation à des nouveaux systèmes d'information, formation à de nouveaux métiers... Dans ce domaine diverses structures accompagnent la profession : EPF, le Consortium. Sur l'enjeu spécifique du Canal; la société « Canal Seine Nord Europe- Réseau Seine-Escaut » pourra conclure un partenariat avec les acteurs pour préparer l'ouverture du Canal.

## Deux structures en appui au développement du fluvial

### **En région Nord-Pas de Calais : le Consortium pour la Modernisation du Réseau Navigable Nord-Pas de Calais et la Promotion du Transport Fluvial**

Créé en 1953 à l'initiative des chambres de commerce et d'industrie du Nord-Pas de Calais, rapidement rejointes par la Région Nord-Pas de Calais, les Départements du Nord et du Pas de Calais, le CONSORTIUM soutient et défend les projets destinés à développer et à renforcer l'infrastructure fluviale en Nord-Pas de Calais.

Le premier projet sur lequel le CONSORTIUM s'est mobilisé fut la mise à grand gabarit de la liaison fluviale Dunkerque-Escaut. Ce très grand chantier a finalement été engagé. Les travaux se sont poursuivis jusque 1969, date à laquelle le nouveau canal a été inauguré. Fort de cette première réussite, le CONSORTIUM s'est investi en faveur de nombreux autres projets fluviaux dans la région : mise à grand gabarit du canal de la Deûle, liaison est-ouest du Port de Dunkerque, interconnexion à grand gabarit des réseaux français et belge via la Lys, l'Escaut.

C'est au travers d'études que le CONSORTIUM mène ses actions. Les premières études socio-économiques sur le projet Seine Nord ont été réalisées à l'initiative du CONSORTIUM et avec son soutien financier.

Le CONSORTIUM apporte également sa contribution au développement et à la modernisation de la flotte fluviale évoluant dans le bassin du Nord-Pas de Calais et de la Picardie, grâce à l'octroi de prêts d'honneur aux bateliers. Depuis sa création, le CONSORTIUM est intervenu auprès de plus de 500 porteurs de projet et plus de 6,5 M€ ont été distribués sous forme de prêts à taux zéro au secteur de la batellerie.

Bénéficiant à la fois du soutien de la sphère économique et du monde institutionnel, disposant d'une grande expertise technique, le CONSORTIUM est aujourd'hui un acteur stratégique de l'accompagnement du Canal Seine Nord Europe dans les territoires Nord de France.

### **Au niveau National : Entreprendre le pour fluvial (EPF)**

L'association Entreprendre pour le Fluvial (EPF) a été créée en 2007 à l'initiative de VNF. Elle a pour mission de contribuer à la relance du transport de fret et de passagers par la voie d'eau. Elle vise à faciliter l'installation de nouvelles entreprises, permettre les chantiers français de se moderniser, conduire des études et actions de promotion.

EPF partage son expertise avec les acteurs fluviaux (études réalisées sur la formation, le marché de la construction, ou le renouvellement de la flotte)

EPF a développé une ingénierie financière : agrément EPF (accompagnement des porteurs de projet) et FLUVIAL INITIATIVE, dispositif créé en 2007 qui permet à des porteurs de projets dans le domaine fluvial de bénéficier de prêts d'honneur sans intérêt jusqu'à hauteur de 90 000€.

Afin de faire de la construction du canal Seine Nord Europe une réussite, permettant aux entreprises françaises fluviales de se développer, d'investir, EPF travaille à sa transformation en SCIC (société coopérative d'intérêt collectif). EPF accompagnera la filière fluviale, ses entreprises, la flotte, les chantiers par des dispositifs adaptés (recherche d'investisseurs de long terme notamment). EPF renforcera ainsi sa position d'expertise au niveau national en termes d'ingénierie financière.

## Pour les Ports maritimes et Ports de Paris

> Il s'agit tout d'abord d'HAROPA, notamment pour que les ports d'HAROPA puissent faire du projet une opportunité en complémentarité avec le développement des dessertes ferroviaires des ports du Havre et de Rouen. Pour Ports de Paris, la question de navettes entre le réseau Seine-Escaut et Gennevilliers pourra faire l'objet de partenariat, du fait des nombreuses attentes exprimées par les acteurs économiques.

> le Port de Dunkerque jouera un rôle essentiel. Les actions de partenariat du type de « Nord Gateway », GIE commun Port de Dunkerque, Ports de Lille, Delta 3, sont des actions à amplifier avec la société Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut.

> les ports de Calais Boulogne connaissent un développement ambitieux au travers du projet Calais Port 2015. Ce projet pleinement ancré dans les projets européens est une opportunité en lien avec la société Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut.

Enfin, le partenariat avec les acteurs belges du fluvial seront à maintenir (SOFICO, SPW, Waterwegen en Zeekanal).

### Le partenariat avec les collectivités du réseau Seine-Escaut : mettre en place un contrat territorial de développement Seine-Escaut dès 2016.

Le partenariat doit donc être la méthode d'action de la société Canal Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut. Ce partenariat se traduit par un processus de co-construction, avec l'ensemble des acteurs : gouvernance, préparation du chantier, préparation de l'ouverture du Canal. Ce partenariat, s'il peut être fait à un niveau global du réseau, sera aussi à mettre en place à un niveau plus local avec les collectivités du réseau Seine-Escaut. La Société du Grand Paris a dans ce cadre un outil spécifique : le contrat de développement territorial.

#### **Contrat de développement territorial de la Société du Grand Paris**

La loi du 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit que des contrats de développement territorial peuvent être conclus pour la mise en œuvre des objectifs du Grand Paris entre le représentant de l'Etat dans la région, d'une part, et les communes et les établissements publics de coopération intercommunale, d'autre part.

Ces contrats de développement territorial doivent permettre d'amplifier et prolonger la dynamique créée par l'arrivée du nouveau réseau de transports et de ses gares. Ils s'inscrivent dans une politique d'aménagement de l'espace, à l'échelle territoriale.

Les contrats définissent des objectifs et des priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements, de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des ressources naturelles.

Le contrat de développement territorial comporte des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Il précise les actions ou opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs du contrat de développement territorial, ainsi que les conditions de leur mise en œuvre et l'échéancier prévisionnel de leur réalisation. Il présente également les conditions générales de leur financement.

23 Contrats de développement territorial ont été engagés à ce jour.

Cet outil est à décliner pour le réseau Seine-Escaut. Il peut prévoir la préparation du chantier, des études économiques, le processus de collaboration entre la société et le territoire... Il permet de rassembler en un même document toutes les actions à mettre en œuvre pour en faire une réussite collective. Selon les attentes locales, il pourra être élaboré au niveau de l'EPCI ou d'un regroupement d'EPCI. Il sera signé par l'État, le Département, la Région, l'EPCI, la société « Seine Nord Europe-Réseau Seine Escaut ».

Dans le cadre de l'approche globale, ces contrats seront élaborés sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut. Une démarche d'expérimentation sur le tracé du Canal lui-même a été lancée par la mission en saisissant chaque intercommunalité concernée, les départements, régions. Il s'agit de faire des propositions pour proposer les bases d'un futur contrat. Les communautés de communes de Noyon et Nesle ont déjà indiqué leur volonté de s'engager (lettres en annexe)

## 2.2 Enrichir et co-construire le projet par des démarches participatives

---

*Les projets d'infrastructure sont marqués par des temps longs. En conséquence, une grande période de temps s'écoule entre les procédures réglementaires de concertation et la réalisation des chantiers. Face aux attentes de la société actuelle, ces procédures doivent être complétées en tenant compte des aspects locaux. C'est pourquoi, le projet doit suivre les méthodes de démocratie participative.*

---

### 2.2.1 Les limites actuelles des procédures

De nombreuses procédures de concertation des populations ont été mises en place pour faire vivre la démocratie locale et permettre aux citoyens de participer au processus décisionnel d'un projet.

Du débat public, qui permet à chacun de participer aux choix stratégiques d'un projet à l'enquête publique qui a pour objet de déterminer les grandes orientations techniques, le citoyen est invité à s'exprimer notamment sur les projets d'aménagement de son territoire. Cependant, ces procédures réglementaires ne garantissent pas l'adhésion des populations. Les procédures de concertation se placent effectivement très en amont de la réalisation d'une opération et ne permettent pas d'influer sur la mise en œuvre d'un projet ou sur les effets d'entraînements externes.

### **Les délais entre la fin de la concertation et le démarrage d'un projet d'infrastructure : quelques exemples**

Un minimum de 5 années sépare souvent le démarrage des travaux d'un grand projet de sa phase de concertation.

#### Contournement Sud de Reims : 13 ans

1995/1996 : enquête publique

1996 : Déclaration d'Utilité Publique

2008 : démarrage des travaux

#### LGV Tours-Bordeaux : 7 ans

2005 : enquête publique Angoulême/Bordeaux

2007 : enquête publique Tours/Angoulême

2012 : démarrage des travaux

#### LGV Est Européenne : 6 ans

1996 : déclaration d'Utilité Publique

2002 : démarrage des travaux de la 1ère phase

2010 : démarrage des travaux de la 2ème phase

Face à cette situation, le Président de la République lors de la conférence environnementale de novembre 2014 a souhaité que les projets d'aménagement puissent recourir à des méthodes de la démocratie participative. Cette dernière doit s'étendre sur les trois phases du projet : conception – travaux – mise en service

## **2.2.2 Les bases possibles d'une démarche participative**

Pour engager cette démarche de démocratie participative, deux niveaux pourront être mis en jeu :

### **1. Un niveau d'information, d'écoute et d'échange permanent.**

L'information se fera tout d'abord par l'utilisation des moyens d'information et de communication interactifs. Le développement d'un site internet est un outil indispensable. Il doit pouvoir présenter, de manière pragmatique, les effets bénéfiques du projet pour les territoires et les populations locales (attractivité régionale, nombre et type d'emplois à pourvoir pendant la phase chantier, potentiels d'emplois à venir pour les filières en développement, types de formations disponibles et référents formation à contacter,...). Ce site doit également être interactif et permettre l'échange avec le citoyen.

Les avancées du projet dans ses différentes phases doivent être présentées auprès des populations locales. La transparence est nécessaire. Première action possible, des visites de chantier et des sites de vue du chantier aménagés. A ce titre, la mise en place puis des portes ouvertes régulières « d'Obeya room », pièces qui sont utilisées par certaines entreprises en gestion de projet, permettrait de donner un exemple de transparence du projet. Seconde action possible, les supports de communication institutionnelle des collectivités sont des relais efficaces d'information. Les actions menées dans le cadre de la mission ont conduit à de telles communications, comme à Compiègne.



Figure 9 : Journal de la Communauté d'Agglomération de Compiègne Mai-Juin 2015

Ensuite, la démarche participative du projet Seine Nord Europe doit être ancrée localement. « Des Maisons du Canal » locales peuvent être ouvertes le long du tracé avec l'appui des collectivités locales et les partenaires identifiés. Ces maisons peuvent aussi être itinérantes. Elles auraient pour objectif d'informer la population sur l'ensemble des aspects du projet mais également de recueillir l'avis de chacun que ce soit avant ou pendant le chantier.

## 2. Des moments particuliers liés à des étapes importantes du chantier

Selon l'avancement du projet, les réponses qui peuvent être apportées dans l'enrichissement du projet n'ont pas le même degré de liberté. Il est donc important de préciser ce qu'il est possible de faire, et de fixer des rendez-vous. Aussi, des « ateliers du Canal », qui se déplaceraient sur l'ensemble du tracé, sont également à mettre en place. Ils ont pour vocation d'enrichir techniquement et économiquement le projet par la rencontre et l'échange direct avec les populations aux différentes phases du chantier. A titre d'exemple, la journée du 10 mars 2015, organisée par les CCI région Nord-Pas de Calais et Picardie est une préfiguration de ces ateliers en ce qui concerne le développement économique. L'après-midi de cette journée a été consacré à des ateliers participatifs où les acteurs ont fait des propositions, dont la plupart a été intégrée à ce rapport.

L'ensemble des échanges et recueil des besoins et propositions de la population doit faire l'objet d'engagements. Le suivi des engagements est réalisé par un observatoire de la démarche participative, avec une revue annuelle locale des engagements.

Phases du projet	Conception-Programmation	Projet-Réalisation	Mise en service Exploitation
Temporalité	2015-2017	2017-2023	2023...
Enrichissement possible du projet	Adaptation technique Préparation des leviers économiques : localisation précise des quais spécifiques, plateformes... Enrichissement de propositions environnementales Dispositif de préparation du chantier	Déroulement du chantier Adaptation technique Préparation de la mise en service du Canal pour ses leviers économiques (tourisme)	Développement d'activité Suivi de l'exploitation et du développement
Moyens	<i>Internet / réseau sociaux / Maisons du Canal</i> <i>Ateliers du Canal</i> <i>Observatoire des engagements</i>		

## 2.3 Une méthode respectueuse du développement durable et marqueur d'innovation dans le cadre de la transition énergétique

VNF a engagé un important travail en matière de prise en compte des milieux naturels et du paysage, notamment au travers de l'Observatoire de l'Environnement. La reconfiguration a proposé de renforcer cette approche plus ambitieuse, au travers d'une approche de certification « Canal durable » qui allie les trois piliers du développement durable.

La réalisation du projet appelle à compléter ces éléments afin de faire de ce projet un projet exemplaire, moderne, à l'image des projets d'infrastructures du XXIème siècle. Les échanges le long du tracé ont fait ressortir des enjeux spécifiques. Pour y répondre à ces enjeux et à ceux de la transition énergétique, le projet doit s'inscrire dans un processus de certification et l'exemple du modèle de la « Troisième révolution industrielle » engagée en Nord-Pas de Calais.

### **2.3.1 Des enjeux spécifiques au territoire et à la nature du projet**

Les échanges tenus sur le réseau Seine-Escaut ont fait ressortir des enjeux particuliers

> L'économie du canal / l'économie du territoire : le Canal Seine Nord Europe ne peut pas être un canal qui traverse mais doit être un canal qui irrigue, crée et supporte le développement. Au-delà de l'aspect fondamental des plateformes, une réflexion est nécessaire dans l'épaisseur du territoire, dans une logique d'Hinterland. Là encore, c'est la logique de partenariat avec les collectivités qui l'emporte, hors du champ du domaine fluvial, trop limité pour porter une telle ambition. Les expériences engagées sur de grandes infrastructures linéaires, comme le 1 % paysage et développement ou un fond de solidarité territoriale, pourraient être reconduites afin de permettre l'émergence de projets locaux, notamment dans le domaine agricole.

> La nécessité de s'inscrire dans un territoire : l'intégration paysagère et historique : la richesse du patrimoine culturel et paysager des territoires traversés appelle à renforcer le « dialogue » entre le canal et les sites traversés à l'échelle du champ de covisibilité. Des démarches conjointes spécifiques viseront notamment les secteurs de Noyon, Peronne, Ytres mais aussi l'ensemble des terrains de dépôt. L'intégration doit viser également la valorisation ultérieure : valorisation touristique, réutilisation des terrains de dépôt, à l'image des démarches d'expérimentation en cours en Picardie avec la Chambre d'Agriculture de la Somme.

> Les terrains de dépôt : un schéma directeur des terrains de dépôt doit être co-construit avec les acteurs intéressés (profession agricole, gestionnaires des milieux naturels et forestiers notamment). Ce schéma est à décliner localement avec les acteurs impliqués.

> La gestion hydraulique : la question de l'eau a été centrale pour beaucoup d'acteurs rencontrés. Question de la préservation de la ressource en eau avec le SAGE de la Sensée, question de la protection des inondations dans la Vallée de l'Oise. Les échanges tenus au cours de la mission montrent la nécessité de poursuivre le dialogue avec le SAGE de la Sensée, mais également avec l'Entente Oise-Aisne.

### **2.3.2 Un processus de certification**

Le respect des engagements du projet en matière d'environnement doit être évalué par un tiers externe. Ceci pourrait s'appuyer sur une déclinaison de la démarche de certification HQE Infrastructures. Basée sur une reconnaissance par audits externes, cette démarche vise à s'assurer le respect de l'atteinte de cibles dans 4 domaines : management responsable, environnement, social, économie. Cette certification du projet peut être déclinée sur l'aménagement des plateformes. A titre d'exemple, cette certification veillera à atteindre des objectifs en termes de réduction de nuisance du chantier (chartes avec les entreprises...).

L'Observatoire de l'environnement pourrait être intégré à cette démarche afin qu'il soit mieux connu et reconnu, en constituant ainsi notamment un point d'information sur les milieux naturels du projet. Il doit être ouvert aux instances gestionnaires et en charge du suivi des milieux naturels des territoires traversés, dont le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel.



Le référentiel HQE™ Infrastructures est un outil méthodologique de gestion et d'évaluation de développement durable qui permet de structurer et de suivre un projet à chacune de ses étapes. Il a été développé à l'initiative et avec la contribution du Conseil Départemental du Nord, mais également avec des professionnels publics et privés de la route.

La certification HQE™ Infrastructures a pour objectif de garantir la contribution positive d'une route à la vie sociale et économique comme à l'aménagement du territoire et à la qualité de vie. Elle permet de recenser toutes les préoccupations des maîtres d'ouvrage et élus soucieux d'intégrer toutes les composantes de développement durable dans leur projet routier neuf ou en réhabilitation qu'elle qu'en soit la taille.

Le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RD642 entre l'autoroute A25 et Hazebrouck traverse un secteur constitué de prairies humides et abritant des espèces protégées. L'application de cette démarche a permis de préserver et de développer la richesse écologique des milieux traversés par le projet, par la mise en place d'un espace cœur de nature de 30 hectares et d'une zone agricole d'intérêt écologique de 100 hectares.

Pour être certifié, la mise en application des exigences requises dans le référentiel HQE™ Infrastructures doit être démontrée. Les audits de vérification, réalisés par un expert indépendant, permettent de démontrer :

- La mise en œuvre d'un système de management d'opération (SMO) permettant d'organiser une opération et maîtriser les processus opérationnels.
- La capacité à évaluer la Performance de Développement Durable de la Route (PDDR) sur 16 objectifs répartis en 4 thèmes.

### 16 objectifs de Performance de Développement Durable de la Route (PDDR)

#### Management responsable

1. Synergie et cohérence avec le projet du territoire et ses infrastructures.
2. Écoute des besoins et attentes.
3. Impact et acceptabilité du chantier.

#### Environnement

4. Paysage et patrimoine.
5. Milieux naturels et écosystèmes.
6. Gestion de l'eau.
7. Matériaux, coproduits et gestion des déchets.
8. Énergie et gaz à effet de serre.

#### Social

9. Cohésion sociale.
10. Sécurité.
11. Complémentarité des modes de transport.
12. Santé.
13. Confort acoustique.
14. Éclairage.

#### Économie

15. Économie et coût à long terme.
16. Maîtrise foncière.

Les audits se déroulent à chaque étape clé du projet : à la fin de la phase programme, fin de la phase conception, en phase chantier et lors de la mise en service de la route.

### **2.3.3 Un démonstrateur de la Troisième Révolution Industrielle, vecteur d'innovation**

La « Troisième Révolution Industrielle » démarche lancée par la CCI et la Région Nord-Pas de Calais en 2012 vise notamment à amener chacun des acteurs à l'innovation, la transformation vers les énergies renouvelables, la mise en réseau. Le Canal Seine Nord Europe peut en être un démonstrateur.

En termes d'énergie, la conception du Canal fait qu'il sera économe en énergie dans sa phase exploitation. Une intégration du Canal Seine Nord Europe dans les schémas régionaux en faveur des énergies renouvelables est attendu, tant dans le champ de l'hydro électrique (sans modification des caractéristiques du projet) que dans ceux de l'éolien et du solaire. Cette démarche ne peut se concevoir sans un partenariat étroit avec les collectivités concernées. La question de l'énergie se pose également dans la propulsion des péniches. La Commission Européenne encourage notamment le recours au gaz Naturel Liquéfié. Le Canal sera relié à un terminal méthanier, celui de Dunkerque : Dunkerque LNG. C'est une opportunité pour adapter les bateaux à ce mode de propulsion.

En termes d'innovation, le projet peut aussi s'appuyer sur une démarche d'appels à projets envers l'ensemble des acteurs. Ceci peut se traduire par un soutien commun pour développer des innovations sur les plateformes, ou sur le canal lui-même.

## 2.4 Les propositions

### **Proposition 2 : Un projet partenarial avec l'ensemble des acteurs des territoires du Réseau Seine-Escaut**

- Gouvernance partenariale de l'établissement public « Société Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut » :
  - Un conseil de surveillance assurant une représentation équilibrée entre Etat/Voies Navigables de France et les collectivités qui financent le projet
  - Un comité stratégique composé notamment de représentants des communes, des EPCI du réseau Seine-Escaut, de représentants de la profession fluviale, acteurs territoriaux concernés, pouvant formuler des propositions au Conseil de Surveillance.
- Elaboration de conventions de partenariat et d'objectifs avec les acteurs clefs du chantier : chambres d'agriculture, pôle emploi, CCI, comités régionaux et départementaux du tourisme, acteurs associatifs, Education Nationale...

### **Proposition 3 : Un projet conduit selon une méthode participative, transparente, dès la programmation et la préparation du chantier**

- « Maisons du Canal » et technologies de l'information pour l'écoute permanente
- Ateliers du Canal pour enrichir les choix techniques et accompagner le chantier à des moments clefs
- Accompagnement de projets en lien avec le Canal proposés par les citoyens
- Visites de chantiers régulières, informations par l'utilisation des moyens des collectivités du tracé

### **Proposition 4 : Un projet respectueux du développement durable et marqueur d'innovations dans le cadre de la transition énergétique**

- Atteinte d'une certification « Canal Durable » de type HQE infrastructures™
- En faire un démonstrateur de la transition énergétique sur le modèle de la « Troisième Révolution Industrielle » conduite en Nord-Pas de Calais :
  - Renforcer l'autonomie énergétique du Canal
  - Prévoir des standards de construction des plateformes en lien avec la transition énergétique (solaire, éolien), et intégrant la question de la mobilité des personnes
  - Susciter l'innovation par un appel à projets

### 3. TROISIEME PARTIE : Faire du réseau Seine-Escaut un levier de développement économique pérenne

---

#### 3.1 La démarche « Grand Chantier Seine-Escaut » : préparer les acteurs locaux pour faire du chantier un levier de développement économique

---

Le projet est une opportunité pour l'emploi pendant et après le chantier. Il faut néanmoins préparer le territoire pour saisir cette opportunité. La démarche « Grand Chantier » pilotée par l'Etat, vise par des mesures d'accompagnements adaptées à maximiser les bénéfices. 3 volets seront à organiser précisément : emploi/formation/insertion, hébergement, mobilité. En termes d'emplois, un Service Public de l'Emploi de Proximité (SPE-P) interrégional, dont la mise en place a été annoncée par la Préfète coordinatrice va permettre d'articuler les différents acteurs en s'appuyant sur leur cœur de métiers et leur réseau territorial (Pôle emploi pour l'emploi en général, les départements pour l'insertion, les régions pour la formation) Dans un objectif d'efficacité, les dispositions préparées en 2011, « Canal Emploi », « Canal Entreprises », « Cahiers du Canal » seront actualisés.

---

La lettre de mission signée par le Premier Ministre le 6 novembre 2014 insiste sur la nécessité de faire du chantier de construction, puis à terme, de l'exploitation du Canal Seine-Nord-Europe, un véritable « levier d'amorce du développement économique pérenne », et de s'engager à ce titre dans une démarche Grand Chantier, à l'instar de ce qui s'est fait autour du Tunnel sous la Manche et de la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Ceci doit permettre « de saisir toutes les opportunités qui seront générées pour le développement économique des territoires concernés ».

La démarche Grand Chantier vise par des mesures d'accompagnement adaptées, à maximiser les bénéfices au niveau local du chantier et de la nouvelle infrastructure fluviale, à l'intégrer au mieux dans son environnement humain et naturel tout en minimisant les nuisances.

Concernant la mise en œuvre, l'Etat sera le pilote de la démarche. Elle s'inscrit dans les principes d'action du projet : partenariat et participation. Enfin, dans un but d'efficacité, la mise en œuvre de cette démarche s'appuiera :

> sur l'important travail de préparation et d'organisation réalisé lors du projet initial du Canal en 2010/2011, qui, avec les adaptations nécessaires, pourra être réactivé et actualisé : fiches rédigées par la DREAL, classeur les « Cahiers du canal - Canal connexion », dispositifs « Canal emploi » et « Canal entreprises »...

> sur les politiques publiques territoriales et leurs procédures déjà en place : schémas d'urbanisme, schémas de mobilité, contrats de Développement, plan départemental d'insertion, Contrat de Plan Régional de Développement de la Formation Professionnelle ...

### 3.1.1 Les objectifs de la démarche Grand Chantier Seine-Escout

La démarche Grand Chantier doit permettre, via la constitution d'un réseau partenarial organisé autour de la préparation et de la mise en œuvre du chantier de maximiser les bénéfices que peuvent en tirer les territoires irrigués par le canal. L'ensemble des domaines impactés par le projet y sera décliné :

- Le volet économique : préparer les entreprises et les personnes souhaitant travailler sur le chantier, recruter, former, insérer les personnes éloignées de l'emploi...
- Le volet hébergement / logement : veiller et développer l'offre pour les personnes travaillant sur le canal
- Le volet mobilité : assurer les moyens de transports adéquats

La démarche « Grand Chantier » se décline en 3 phases :

- la préparation de l'arrivée du chantier dans les territoires,
- l'accompagnement du déroulement du chantier,
- l'anticipation de l'après chantier.

### 3.1.2 La mise en œuvre de chaque volet de la démarche Grand Chantier Seine-Escout

Le volet économique, les emplois du chantier : préparer, former, informer, insérer

Les estimations faites lors de la reconfiguration ont conduit à une fourchette de 10 à 13 000 emplois directs et indirects liés au chantier du canal. Tout l'enjeu est de permettre l'accès des populations des secteurs traversés à ces emplois. Il s'agit donc de mettre en relation et en adéquation offre et demande. La mise à disposition d'une information simple, rapide à comprendre est dans ce cadre primordiale.

Lors du comité des partenaires du 19 février 2015, la Préfète coordinatrice a annoncé la création d'un « Service Public de l'Emploi de Proximité » (SPE-P) spécifique au Canal Seine Nord Europe. Ce dispositif vise à faciliter le partenariat avec l'ensemble des acteurs.

**Pour l'offre**, le projet doit :

- Prévoir des mécanismes d'allotissement ou de sous-traitance, aux entreprises locales, PME comprises,
- Prévoir des clauses d'insertion ambitieuses,
- Faciliter l'accès à l'information par
  - Un « guichet unique » qui présentera un résumé des marchés, portail d'entrée pour les entreprises. Ce guichet pourra être animé par des « Forum entreprises ».
  - Identifier les métiers concernés en termes qualitatif et quantitatif (fiches métiers).

Dans ce cadre, les dispositifs « Cahier du Canal » établis en 2011 pourront être actualisés pour assurer une information simple et accessible.

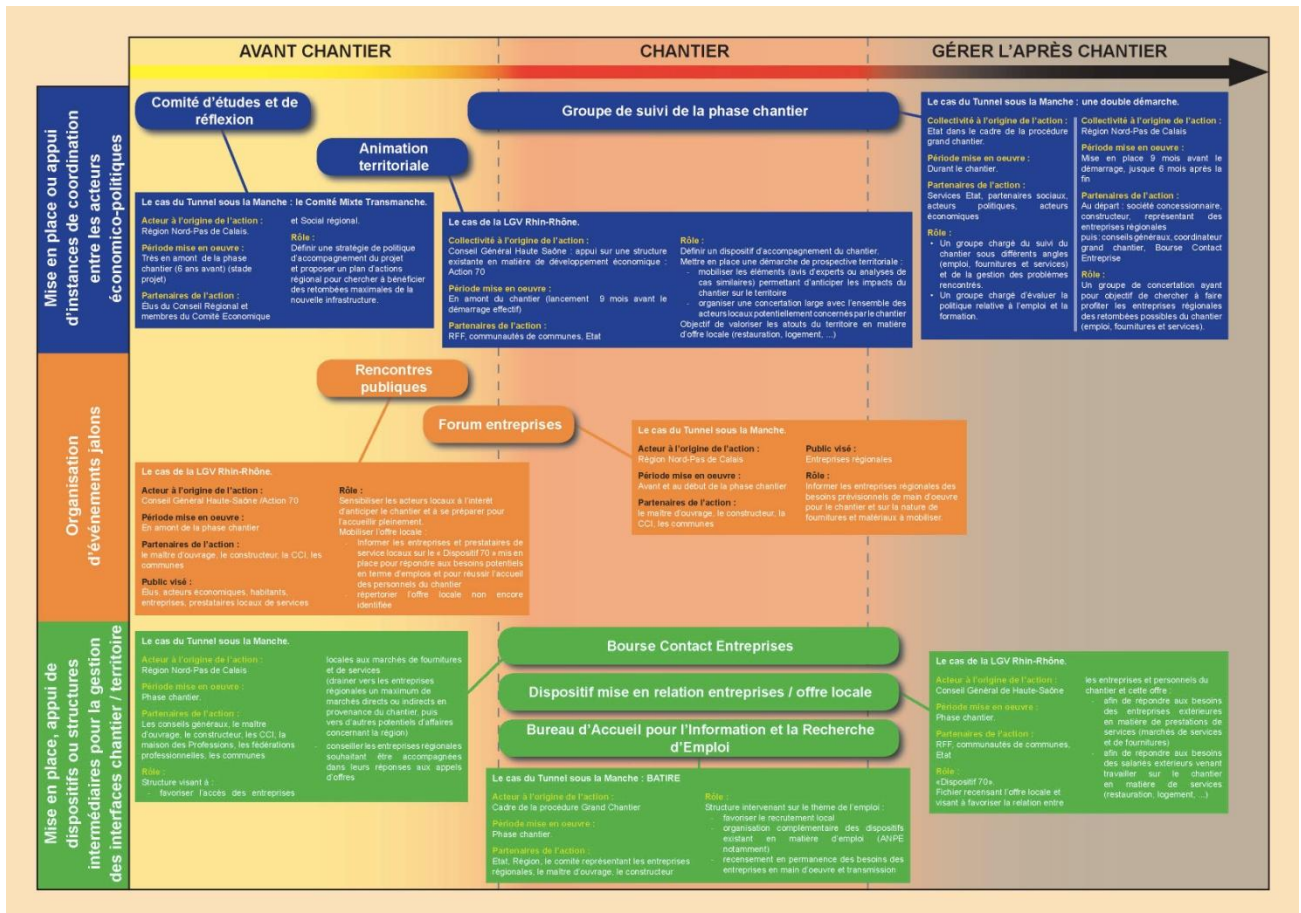


Figure 10 : Cahier du Canal (2011) – Fiche 1 – la dynamique territoriale autour d'une Grand chantier d'Infrastructure (fiche DRE Picardie)

Concernant les travailleurs détachés, l'Etat devra prévoir les moyens permettant d'appliquer pleinement la loi n°2014-790 du 10 juillet 2014 et le Décret n° 2015-364 du 30 mars 2015 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale. Des moyens de contrôle spécifique seront à mettre en place du fait de l'importance du chantier. La Société Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut doit également définir les modalités de ses obligations de vigilance prévues par la loi. Par ailleurs, les dispositions prévues dans le cadre de la loi « Activité, Croissance et égalité des chances économiques » en cours d'examen au Sénat renforceront les moyens de contrôle et de sanction : mise en place d'une carte d'identité professionnelle dans le bâtiment (article 97), hausse des sanctions (article 95, l'amende en cas de défaut de déclaration pourra aller jusqu'à 500 000€).

**Pour la demande**, il s'agira de préparer à la fois les entreprises du territoire et les personnes.

Pour les entreprises, le dispositif « Canal Entreprises » est à réactiver. Ce dispositif avec l'appui des CCI doit permettre de créer un annuaire unique des compétences et expertises disponibles sur le territoire.

Pour les personnes, le dispositif « Canal emploi » initié en 2011 par Pôle Emploi est à réactiver et à actualiser. Il doit se faire à un niveau interrégional Nord-Pas de Calais/Picardie. Lors du comité des partenaires du 16 avril 2015, le mode opératoire du volet Emploi dans son ensemble a été présenté par le SGAR Picardie et le dispositif « Canal Emploi » par Pôle Emploi Picardie. Pôle Emploi pilotera le dispositif qui prévoit concrètement :

> une offre de services visant à :

- préparer les besoins en recrutement et préparer les actifs locaux afin que le territoire soit prêt pour le démarrage effectif des recrutements ;
- accompagner les entreprises au cours des différentes étapes de leurs recrutements afin de garantir un processus de recrutement de qualité et une égalité de traitement des candidats ;
- préparer et accompagner les publics locaux aux recrutements du chantier afin de permettre le recrutement des demandeurs d'emploi I ;
- une animation en lien avec la société de projet des relations avec les fédérations

> une organisation qui propose une porte d'entrée unique aux employeurs et aux demandeurs d'emploi, fédère un réseau de partenaires, prépare et sécurise les recrutements ;

> une coordination sur le volet emploi-formation : appui au SPE-P pour coordonner l'action des partenaires prescripteurs et animer le réseau partenarial, la rencontre et la participation aux réunions avec les acteurs, le pilotage des activités et l'information sur les résultats ;

> des moyens dédiés :

- un portail internet dédié : accès simple et unique ;
- un réseau présent tout au long du chantier pour une offre de services homogène
- une équipe dédiée, des correspondants « le correspondant Canal Emploi » dans chacune des agences de Pôle Emploi concernées par le tracé ;
- une visibilité nationale pour les recrutements « pointus »
- des outils et méthodes existants pour identifier les compétences, qualifier les publics et placer (questionnaires professionnels, méthodes de recrutements par simulation (MRS), périodes de mise en situation en milieu professionnel (PMSMP),...).

Un dispositif particulier sera mis en place pour le volet insertion. Les Départements ont en charge la politique d'insertion des personnes éloignées de l'emploi. Ils disposent de l'ingénierie nécessaire (facilitateur de clause). Les partenariats existent déjà. Dans ce domaine, les Départements pourraient donc être chefs de file, en s'appuyant sur leur réseau territorial, en lien avec la démarche « Canal Emploi ».

### **Un volet formation du SPE-P est à mettre en œuvre.**

Dans le cadre de la loi relative à la formation professionnelle, l'emploi et la démocratie sociale du 5 mars 2014, des CREFOP (Comité Régional de l'Emploi, de la Formation et de l'Orientation Professionnelles) ont été mis en place. Cette nouvelle gouvernance quadripartite associe l'Etat et les Conseils Régionaux, ainsi que les partenaires sociaux (organisations salariales et patronales). Les CREFOP ont été installés le 10 décembre 2014 en Picardie et le 11 décembre 2014 en Nord-Pas de Calais. La fusion à venir des régions pourrait être anticipée dans le domaine du Canal Seine Nord, par la création d'un groupe de travail commun dédié.

Il s'agira également dans ce cadre de recenser offre et demande. La région pourra être chef de file dans ce domaine, en lien avec Pôle Emploi, notamment pour les formations plus courtes.

Concernant la demande, le projet devra fournir des fiches métiers en amont du chantier. Concernant l'offre, les cartes de formation initiées en 2011, bâties avec les professionnels, aussi bien en ce qui concerne la formation initiale sous statut scolaire, l'apprentissage ou encore la formation des demandeurs d'emploi est à actualiser. En effet, la cartographie de

l'offre a déjà quelque peu évolué depuis 2011, notamment avec la mise en œuvre des « Plans 30 000 puis 100 000 demandeurs d'emploi en formation ». L'ensemble des informations seront à mettre à disposition de Pôle Emploi.

#### Le Volet hébergement – logement :

En fonction de l'analyse des besoins d'hébergement pour le personnel extérieur qui sera amené à travailler sur le chantier (main d'œuvre déplacée), les ressources disponibles (hébergements touristiques, hôtels, gîtes, chambres d'hôtes, campings) seront mobilisées. De la même façon, une information à la population pour valoriser des hébergements disponibles adaptés peut être imaginée. Cette valorisation pourra trouver une pérennisation autour du développement touristique à venir.

#### Le Volet mobilité

Mettre en place l'organisation adéquate pour faciliter les liaisons entre les lieux d'hébergement et le chantier et réduire les nuisances et l'impact environnemental lié, en valorisant les dispositifs existants et en les adaptant si nécessaire : transports collectifs, mais également covoiturage et circulation douce.

### **3.1.3 L'organisation structurelle et temporelle de la démarche « Grand Chantier Seine-Escaut »**

Afin de concilier cohérence d'ensemble et proximité, il est proposé la mise en place d'un Service Public pour l'Emploi de Proximité (SPE-P) interrégional sous l'autorité de la préfète coordinatrice, comprenant un comité de pilotage interrégional et des comités locaux :

> **Un comité interrégional** de pilotage sous l'autorité de la Préfète coordinatrice réunissant notamment les services de l'Etat, les Régions, les Départements, VNF puis la société de projet lors de sa création. Son rôle est de fixer les orientations générales, de coordonner l'ensemble de la démarche dans ses 4 thématiques (emploi, formation, insertion, développement économique) et de labelliser les actions « Grand Chantier-Seine-Escaut ». Sa première mission pourra être de valider un accord de méthode. Ce comité pourrait se réunir dès juin 2015.

En tant que de besoin, des comités sectoriels thématiques pourront être créés afin de traiter de question métiers : batellerie, agriculture, emplois de la logistique, hébergement.

La déclinaison dans les territoires pourra s'établir à deux niveaux :

> **Les Comités « bassins de vie »**, au nombre de 3 : Artois-Cambrésis, Santerre-Haute-Somme, Oise (Noyonnais/Compiègnais). Ils réuniront, à l'échelle des bassins cités, notamment les représentants de l'Etat sur le territoire, de la Région et du (ou des) Départements concernés, des EPCI, des associations de développement économique, des chambres consulaires. Leur rôle sera notamment d'assurer de décliner les orientations du SPE P, d'associer les entreprises d'être des relais de communication.

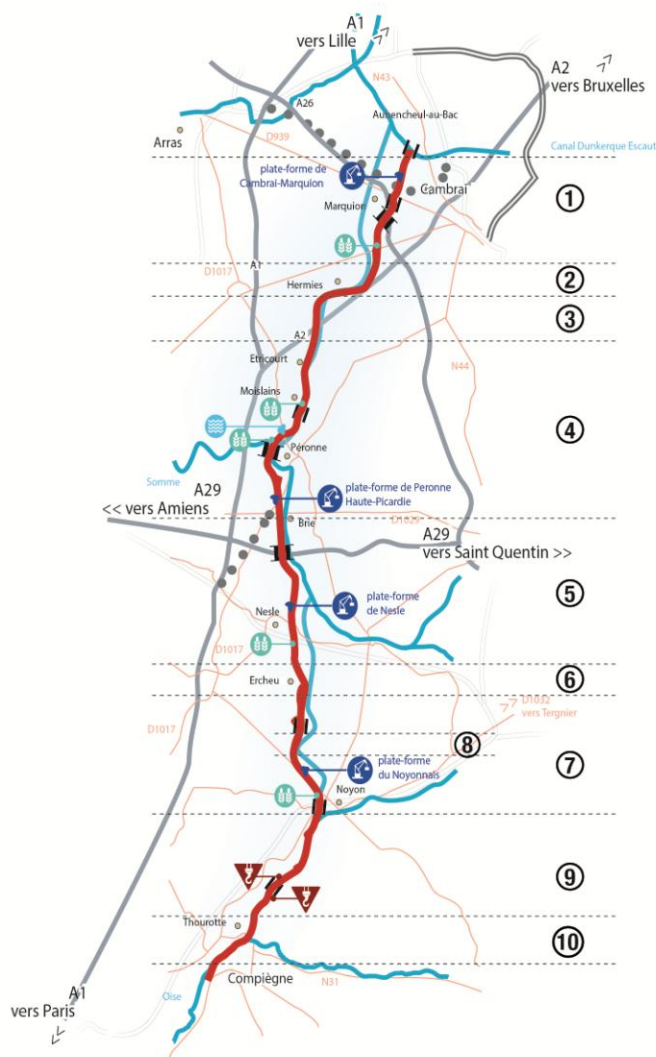
En tant que de besoin, les EPCI pourront créer des groupes spécifiques territoriaux en lien avec Pôle emploi. Leur rôle sera de décliner la démarche dans les territoires, de veiller à l'appropriation du projet par la population, notamment en concevant la mise en place d'événements locaux. Les Maisons du Canal seront dans ce cadre un point d'entrée possible d'information, en lien avec Pôle Emploi.



## Démarche Grand Chantier – les relais locaux

Une question à propos du canal Seine-nord Europe,  
contactez votre relais local :

**MAQUETTE**  
(version 04/05/2015)



**1** Communauté de Communes Osartis-Marquion  
ZA, rue Jean Monnet - BP 57 - 62490 Vitry-en-Artois  
Tél : 03 21 60 06 00 - Fax : 03 21 60 06 01

**2** Communauté d'Agglomération de Cambrai  
14c rue Neuve - B.P. 375 - 59407 Cambrai cedex  
Tél : 03 27 72 40 00 - Fax : 03 27 72 40 01

**3** Communauté de communes Sud-Artois  
5, rue Neuve - BP50002 - 62452 Bapaume cedex  
Tél : 03 21 59 17 17 - Fax : 03 21 59 20 17

Comité local de concertation « bassin de vie » Artois-Cambrésis  
Antenne du guichet unique Artois-Cambrésis

**4** Communauté de Communes HAUTE SOMME  
Communauté de communes de la Haute Somme  
23, avenue de l'Europe - 80201 Péronne cedex  
Tél : 03 22 84 27 51 - Fax : 03 22 84 60 92

**5** Communauté de Communes du Pays Neslois  
10, rue de la Collégiale - 80100 Nesle  
Tél : 03 22 88 33 25 - Fax : 03 22 88 87 29

**6** Communauté de Communes du Grand Roye  
13, rue Henri Flandard - 80700 Roye  
Tél : 03 22 78 58 83 - Fax : 03 22 87 37 11

Comité local de concertation « bassin de vie » Santerre-Haute-Somme  
Antenne du guichet unique Santerre-Haute-Somme

**7** Communauté de Communes du Pays Noyonnais  
1435, boulevard Cambronne - Bat 9 - 60400 Noyon  
Tél : 03 44 09 60 40 - Fax : 03 44 09 60 41

**8** Communauté de Communes du Pays des Sources  
BP 12, place St-Crispin - 60310 Lassigny  
Tél : 03 44 43 09 57 - Fax : 03 44 43 05 48

**9** Communauté de communes Deux Vallées  
9, rue du Maréchal Juin - 60150 Thourotte  
Tél : 03 44 96 31 00 - Fax : 03 44 96 31 01

Comité local de concertation « bassin de vie » Oise  
Antenne du guichet unique Oise

**10** Agglomération de la Région de Compiègne  
Place de l'Hôtel de Ville - 60321 Compiègne cedex  
Tél : 03 44 40 76 00

**ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES**

CCI PICARDIE Coordonnées

CCI SOMME Coordonnées

CCI OISE Coordonnées

CCI NORD-PAS DE CALAIS Coordonnées

> Fédérations professionnelles  
> ..

**HÉBERGEMENTS**

P Coordonnées

OISE Coordonnées

PAYS DE CALAIS Coordonnées

NORD PAS DE CALAIS Coordonnées

SOMME Coordonnées

OISE Coordonnées

NORD PAS DE CALAIS Coordonnées

> Offices de tourisme  
> ..

**RÈGLEMENTATION**

Questions sanitaires, eau et assainissement, voirie, droit du travail, ...)

> Services de l'Etat : Préfectures / DIRECTE / DREAL/ DDTM / DIR ...

> Conseils départementaux  
> ...

Pour plus d'informations vous pouvez aussi contacter :

La mission grand chantier

Chargé de mission Etat :

Chargé de mission collectivités :

Numéro vert :

## > Les moyens à mettre en place :

Outre la mutualisation et la valorisation des ingénieries territoriales (mobilisation des moyens disponibles dans les collectivités (agences techniques, sociétés d'aménagement, CAUE, ADRT, Services économie/insertion,...), il s'agira de mettre en place des moyens dédiés (moyens humains, logistiques,...) : création d'une mission « grand chantier » avec un chargé de mission Etat, un de Pôle Emploi et un Chargé de Mission désigné par les collectivités territoriales (insertion/formation).

**Tableau des Ressources de la démarche Grand Chantier :**

Thèmes	Partenaires / Chefs de file	Outils à réactiver et /ou à créer
emploi/formation/ insertion/développement économique	<p><b>Etat (DIRRECTE)</b> : coordination des acteurs du SPE/ <b>Pôle emploi – pilotage</b></p> <p><b>Région</b> / Education Nationale – chef de file formation-</p> <p><b>Départements</b> – chef de file insertion – mobilisation des acteurs/réseau territorial</p> <p>Région / Société « Seine Nord Europe-Réseau Seine Escaut » : fédérations professionnelles, mobilisation des entreprises</p>	<p>« Canal emploi » et conventions partenariales, mise en place du guichet unique avec antennes territoriales.</p> <p>« Canal entreprises » et conventions partenariales mise en place du guichet unique avec antennes territoriales. Annuaire, site internet</p>
hébergement -logement	Etat et services des collectivités territoriales et locales, ADRT, groupes actions logement,...	« Cahiers du canal-Canal connexion », cellule accueil hébergement (en lien guichet unique)
mobilité, déplacement	Etat, Département, AOT	« Cahiers du canal-Canal connexion», observatoire régional de sécurité routière

## > La démarche « Grand Chantier Seine-Escaut » pendant et après le chantier

Pendant le chantier, la démarche devra s'adapter en continu à l'avancement des travaux. Le principe de partenariat et de participation seront là aussi à privilégier. Un suivi des objectifs sera réalisé régulièrement par les comités. Un suivi des mesures de réduction des effets du chantier et des réclamations par les citoyens sera aussi réalisé.

Il s'agira d'anticiper la fin du chantier en préparant la reconversion (transformation) de la main d'œuvre locale du chantier sur les emplois liés à l'activité générée par le canal : Maintenance/Exploitation, plateformes, logistiques, activité industrielle, batellerie, tourisme.

## 3.2 Le développement des activités liées à l'infrastructure sur le réseau Seine-Escout

*Le projet du Canal Seine Nord Europe est d'abord un outil économique, créateur de développement sur tout le réseau Seine-Escout, du Havre à Dunkerque. Il est également l'opportunité de relancer la culture fluviale. Ceci se fera tout d'abord par le développement des plateformes sur tout le réseau Seine-Escout. L'initiative sera de la responsabilité locale au premier rang, les EPCI et les Régions. Les acteurs privés pourront être associés à l'aménagement et à l'exploitation des plateformes. Il est dans ce cadre nécessaire de préparer les acteurs économiques et d'imaginer les dispositifs pour engager un réflexe des chargeurs vers l'étude du report modal.*

### 3.2.1 Développer les plateformes du Réseau Seine-Escout

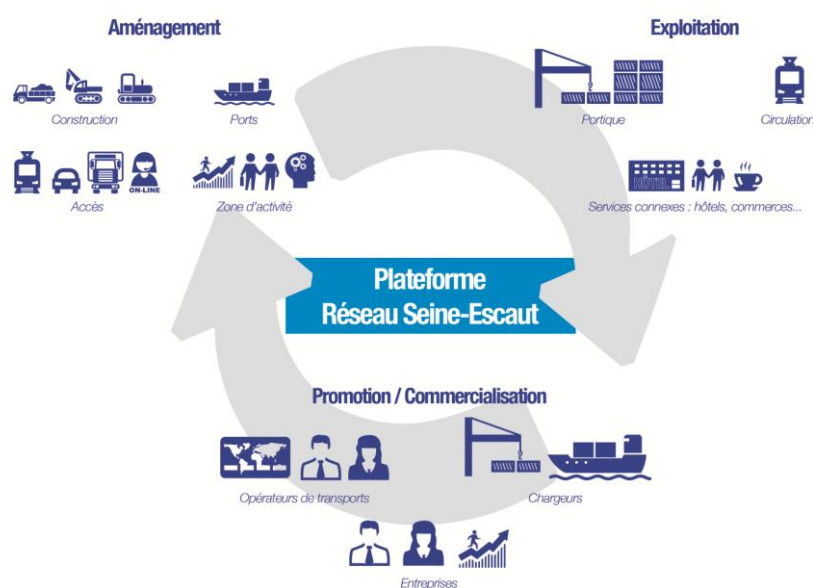
La reconfiguration a proposé que les plateformes du réseau Seine-Escout soient d'initiative locale. Les rencontres de la mission tenues à Dourges, Marquion (Bapaume), Nesle, Péronne, Compiègne (Longueil Sainte Marie / Choisy au Bac) ont permis d'expliquer et d'enrichir cette proposition.

#### Les phases d'une plateforme multimodale

Une plateforme multimodale est composée d'un port, d'une zone d'activités attenante et des accès. Il s'agit de l'aménager, de l'exploiter et d'en assurer le développement. Les plateformes offrent également des services connexes dans certains cas (hébergement pour les chauffeurs, station services, centre tertiaire, centre de formation...).

L'aménagement consiste à préparer les terrains, les viabiliser, obtenir l'ensemble des autorisations, assurer les accès routiers, ferroviaires le cas échéant. L'exploitation prévoit l'ensemble des mouvements sur la plateforme (grutages, circulations internes, ...). Enfin, le développement de la plateforme nécessite une promotion commerciale à la fois pour le port (nouveaux chargeurs) et les zones d'activités (nouvelles entreprises).

#### Fonctionnement plateforme



### Des montages juridiques diversifiés entre bassins et sur le réseau Seine-Escaut

L'analyse juridique montre que l'aménagement, l'exploitation, la promotion commerciale sont assurés par des structures de statut juridique varié. Le montage juridique est de plus également diversifié entre les différents bassins de la Seine, du Nord-Pas de Calais, du Rhône et du Rhin<sup>1</sup>. A côté de ces plateformes publiques, des ports privés ont été aussi développés, notamment par les céréaliers.

De plus, le statut juridique permettant l'installation en bord à voie d'eau varie d'un bassin à l'autre. Ports de Paris dispose ainsi d'un monopole en Ile-de-France. Sur le Rhône, la CNR dispose d'une concession, qui lui permet d'autoriser l'installation d'autres structures. Dans le Nord-Pas de Calais, il s'agit essentiellement de concession ou de convention d'occupation temporaire.

Cette grande diversité montre la nécessité de s'adapter au contexte local et historique.

### L'initiative locale publique et/ou privée : facteur clef de réussite du développement des plateformes Seine-Escaut

Le réseau Seine-Escaut est caractérisé par l'existence de plusieurs plateformes développées par les collectivités locales ou les CCI : Ports de Béthune, Ports de Lille, Plateforme de Longueil Sainte Marie, Delta 3....L'étendue du réseau Seine-Escaut explique cette diversité.

La reconfiguration a proposé que les plateformes soient d'initiative locale, contrairement au Syndicat mixte ouvert unique prévu dans le cadre du PPP. L'initiative locale va permettre d'adapter la structure à la réalité locale. Ce sont les Communautés de communes, seules ou en se regroupant, et les Régions, toutes deux en charge du développement économique qui vont développer les plateformes selon les besoins locaux. En effet, les communautés de commune connaissent bien le tissu économique local et les caractéristiques précises de leur territoire. Elles ont en particulier la compétence d'aménagement. Les Régions apportent leur connaissance de grands porteurs de projet économique. Des outils d'ingénierie spécifiques, notamment ceux des départements, peuvent apporter un appui technique pour développer les projets. Concrètement les acteurs du territoire doivent donc définir leur projet d'aménagement puis choisir la structure juridique la plus appropriée.

Il est également indispensable que des projets mixtes public/privé émergent. Ainsi, plusieurs acteurs économiques ont déclaré être intéressés par des montages de type SEMOP (Société d'Economie Mixte à opération unique). Sur certains secteurs, des ports privés sont en projet. Il faut donc que le secteur privé s'implique fortement dans l'aménagement et l'exploitation des plateformes que ce soit en direct, en groupement, ou par les représentations consulaires.

---

<sup>1</sup> Voir le rapport « Evolution de la gouvernance des ports intérieurs » CGEDD/CGEFi – Juillet 2014

PFM	Aménagement / Développement	Exploitation	Promotion / Commercialisation
Port de Dourges	Syndicat mixte (créé en 1999), regroupant la Région Nord-Pas-de-Calais, les Départements du Pas-de-Calais et du Nord, les Communautés d'agglomération d'Hénin-Carvin, de Douai et de Lens-Liévin, MEL et la Communauté de Communes du Sud Pévélois  DELTA3 - Société publique locale d'aménagement (SPL)	Bail commercial à Lille Dourges Conteneur Terminal (LDCT), actionnaires, utilisateurs du terminal (NAVILAND CARGO, NOVATRANS, TRANSFESA, NCS, CCES (Contargo Containers Escaut Services))	Pour la Promotion Delta 3 / Syndicat Mixte  Pour la promotion des bâtiments, 2 Sociétés en Nom Collectifs : DISTRIPOLE DELTA 3 et DISTRIRAIL DELTA 3
Ports de Valenciennes	Syndicat mixte Docks Seine-Nord Europe/Escaut, créé en 2012 par Valenciennes Métropole et la CCI Grand Hainaut	Délégation de Service Public à CCES (Contargo Containers Escaut Services)	Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe/Escaut
Ports de Lille	Etablissement public, créé par la CCI Grand Lille	Ports de Lille	Ports de Lille
Ports de Paris	Etablissement public de l'Etat	Situation différente selon les terminaux : filiales de Ports de Paris comme Paris Terminal SA	Groupement d'intérêt économique : HAROPA
Port de Strasbourg	Etablissement public à statut particulier (EPA), relevant à la fois de l'Etat et de la Ville de Strasbourg	Port autonome de Strasbourg	Port autonome de Strasbourg
Rhône	Société anonyme d'intérêt général, Compagnie Nationale du Rhône (CNR)	Selon les terminaux : CNR (Lyon Port Edouard Herriot) au CCI	CNR ou CCI

### **Les SEMOP - sociétés d'économie mixte (SEM) locales à « opération unique »**

La constitution de SEMOP a été autorisée par la loi du 1er juillet 2014. La SEMOP est une nouvelle catégorie d'entreprise publique locale. Le champ de son objet social lui permet notamment de « réaliser une opération de construction ou d'aménagement ».

La constitution d'une SEMOP peut constituer une nouvelle modalité d'associer acteurs publics (EPCI, avec ou sans la Région) et privés (chargeurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.) à la réalisation et au fonctionnement de plateformes logistiques multimodales à proximité ou en bord à voie.

A l'égard des autres entreprises publiques locales et des SEM « classiques », les particularités de la SEMOP sont les suivantes :

- elle doit associer une ou plusieurs personnes publiques (collectivités et/ou EPCI) à un ou plusieurs opérateurs économiques (personnes privées, mais aussi personnes publiques exerçant une activité économique, comme des EPIC) ;
- son objet social est unique et ne peut évoluer à l'issue de l'engagement de la procédure de constitution ; aucune activité accessoire ne peut être développée ;
- il est permis aux acteurs publics de ne pas être nécessairement majoritaires au sein du capital de la société : la part minimale réservée aux collectivités et/ou à leurs groupements est réduite à 34% du capital ; le capital pourra être détenu par le (ou les) opérateurs économiques à hauteur de 15% à 66% de celui-ci ;
- le (ou les) opérateurs économiques intégrant la SEMOP seront sélectionnés à l'issue d'une procédure de mise en concurrence de « droit commun » et « unique », qui permettra le choix du (ou des) actionnaires économiques chargés d'exécuter la mission ou l'opération confiée ainsi que, soit la délégation d'un service public, soit la concession de travaux ou d'aménagement, soit l'attribution d'un marché public d'autre part
- La présidence de l'organe décisionnel de la SEMOP sera nécessairement assurée par la collectivité et/ou l'EPCI.

Ainsi, la procédure de mise en concurrence initiée formellement par un ou plusieurs EPCI, avec ou sans la Région, pourrait permettre de sélectionner des actionnaires opérateurs économiques, tels que des chargeurs, désireux de s'engager dans l'aménagement et le développement de telles plateformes. Ces chargeurs pourront s'entendre pour répondre conjointement à la procédure de mise en concurrence, en s'associant ailleurs éventuellement à des entreprises compétentes en matière de gestion d'outils techniques sur la plateforme.

Les 5 rencontres réalisées par la mission à Marquion, Nesle, Péronne, Noyon, Compiègne avec les élus et acteurs économiques confirment la diversité des projets : ports privés, potentialité de port public/privé. Ils confirment également l'approche progressive, car certaines projets sont déjà prêts (Port Euroseine à Languevoisin par exemple) alors que d'autres sont simplement au stade de la réflexion.

Ceci signifie également que la Société « Seine Nord Europe – Seine-Escout » ne sera pas la structure chargée de l'aménagement ni de l'exploitation. C'est le contrat territorial de développement Seine-Escout qui définira les relations entre les porteurs d'un projet de plateforme ou de port privé et la société notamment quant à l'optimisation de la réalisation des quais au moment de la création du Canal.

## Promotion commerciale, développement cohérent du réseau : la mutualisation au niveau du réseau par la Société Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut renforcera le développement

Si l'aménagement et l'exploitation des plateformes sont plus efficaces au niveau local, d'autres actions seront réalisées de manière plus efficiente par mutualisation au niveau du Réseau Seine-Escaut.

### **Promotion commerciale – développement cohérent du réseau**

Les ports de Rouen, du Havre et de Paris se sont associés au sein du GIE HAROPA pour assurer une promotion commerciale unique. De même les ports de Dunkerque, de Lille et de Dourges ont souhaité lancer Nord Gateway. Ce GIE vise à identifier les potentialités de report modal, que ce soit pour les conteneurs, les filières vrac solides ou encore les colis lourds.

La société « Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut » pourra, en cohérence avec l'approche globale, assurer cette fonction sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut. Devenant en quelque sorte une structure similaire à HAROPA, par un partenariat avec le Port de Dunkerque et l'ensemble des ports du réseau, la société, veillera à développer et coordonner la promotion commerciale. Les potentialités de report modal, l'identification de nouveaux chargeurs seront ainsi recherchés. A ce titre, la société « Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut » pourra également organiser un guichet unique des terrains disponibles avec leurs caractéristiques.

### **Un internet de la logistique pour créer un « transport à la demande fluvial »**

Plusieurs acteurs économiques rencontrés ont déclaré leur intérêt pour la voie d'eau du fait de sa fiabilité et de sa compétitivité dès que le grand gabarit le permettra. Néanmoins, plusieurs acteurs, bien que situés directement en bord à voie d'eau n'ont pas des flux d'approvisionnement et d'expédition adaptés. Ils sont en effet continus et trop faibles pour remplir un bateau.

Par ailleurs, la question des flux retour (pour des territoires d'import comme l'Ile-de-France) ou d'arrivée (pour des parties de territoire export comme sur Valenciennes) et de repositionnement des containers vides pose souvent problème.

Il est nécessaire de proposer de nouveaux services pour surmonter ces difficultés. Deux outils pourraient fournir, par leur combinaison, un levier de développement :

- > La mise en place de navettes fluviales à grand gabarit parcourant le réseau.
- > La mise en place d'un « internet de la logistique » comme l'ont appelé les acteurs économiques réunis à Arras le 10 mars. Cet internet de la logistique vise à rassembler les demandes des industriels en transport, mais aussi à aider à la gestion des containers vides. Dans ce domaine, l'expérience de « Cloud containing » menée par Paris Terminal et Terminaux de Seine Terminal est une première étape de préfiguration.

La combinaison de ces deux systèmes peut offrir, à l'échelle du réseau Seine-Escaut une mutualisation des trafics. Le grand gabarit offre la compétitivité. La taille du réseau permet de remplir les bateaux. Les entreprises via l'internet de la logistique peuvent réserver leur place et demander un arrêt. La navette devient ainsi une sorte de « transport à la demande de container ». La société Seine Nord Europe- Seine-Escaut, dans un but de report modal et de développement économique a vocation à organiser cet internet de la logistique au niveau du réseau et en lien avec les bassins voisins (HAROPA/Seine et Belgique).

### 3.2.2 Préparer les acteurs à choisir le fluvial

La culture fluviale n'est pas assez partagée par les chargeurs. Cela a été un des constats de la journée de travail du 10 mars 2015 à Arras avec les acteurs économiques. Pourtant, les rencontres menées pendant la mission ont montré un intérêt réel, mais souvent une méconnaissance de la façon d'y recourir. Préparer les acteurs est donc important pour engager le changement.

#### Former les chargeurs et logisticiens au fluvial

Parmi les 10 pistes d'action proposées par les acteurs économique, la piste 7 consiste à mettre en place des formations labellisées « transport multimodal ». Cette proposition se base sur le constat que les commissionnaires de transport n'ont généralement pas la culture du transport multimodal, alors qu'une part très importante des chargeurs passe par ce type d'offreurs de solutions.

Il s'agit donc de former, informer les commissionnaires de transport, les logisticiens, les transporteurs, les directeurs de site, les supply chain manager sur la façon de recourir à un transport multimodal, les conditions de sa compétitivité .... Ces formations pourraient être soit à destination des professionnels actifs, soit à des étudiants. Des formations existent déjà (formation du CASE - Centre Atlantique de ShortSea Shipping Européen, etc.) mais sont à faire connaître plus largement.

#### Un label « Transport Durable de France »

Autre piste (piste 6) proposée par les acteurs économiques, valoriser le recours à un transport multimodal, en créant un label spécifique. Ce label permettrait aux entreprises, la grande distribution notamment à une communication positive. L'exemple de Franprix qui livre à Paris ses magasins via la voie fluviale montre la possibilité de valorisation en termes de communication.

Le recours au transport multimodal pourrait aussi être une composante de la Responsabilité Sociétale et Environnementale des entreprises, montrant l'engagement par une logistique plus économe en ressources.

Cette démarche complèterait les approches engagées par le transport routier pour un transport plus respectueux (charte d'engagement volontaire « Objectif CO2 – les transporteurs s'engagent »).

A terme, ce label pourrait par ailleurs permettre des avantages fiscaux ou d'implantation au sein de zones d'activités (baisse des taxes foncières).

#### Préparer la flotte française : innovation et outils de financement

La flotte française doit se préparer à l'ouverture du Canal. Il s'agit de faciliter la possibilité d'acquisition de nouveaux bateaux ou de remise aux normes de bateaux existants.

En termes de financement, des outils d'aides existent. Les deux structures de promotion sur le réseau Seine-Escaut (EPF – Entreprendre Pour le Fluvial – structure nationale) et le « Consortium pour la Modernisation du réseau navigable Nord-Pas de Calais et la promotion du transport fluvial » vont pouvoir mener des actions complémentaires. EPF oriente son action vers la mise à disposition d'une ingénierie financière permettant d'aider la profession. Sur cette base, localement le consortium, fort de son histoire de plus de 60 ans dans le Nord-Pas de Calais, pourra s'appuyer sur les outils d'EPF en complément de ses propres interventions (prêt d'honneur par exemple).

En termes de construction, certains chantiers sont bien positionnés au sein du réseau. Il s'agit notamment du chantier Despinoy à Courchelettes dans le Nord, du chantier de Thourotte dans l'Oise. L'enjeu principal est d'engager la construction française dans l'innovation. De nombreux champs d'innovation existent : propulsion, énergie, coque, process de fabrication,



optimisation des flux, habitabilité... Le Comité des Armateurs Fluviaux souligne la nécessité de structurer les démarches françaises d'innovation, en lien avec les financements européens. Un pôle de compétitivité pour l'innovation fluviale pourrait dans ce cadre se positionner sur le réseau Seine-Escaut.

En termes de formation, trois écoles de bateliers existent à ce jour (CFANI au Tremblay-sur-Mauldre, Lycée de Schiltigheim, Lycée des Catalins à Montélimar). En moyenne une centaine de membres d'équipages sont diplômés par an. Ce niveau correspond à quelques nuances près aux besoins de renouvellement des personnels en poste. Ces trois écoles ont encore des réserves de capacité de l'ordre de 30 à 50 %. Il ne semble donc pas nécessaire d'investir. Par contre, la profession manque d'un bateau école récent et d'un simulateur de bon niveau sur le bassin de la Seine.

### 3.3 Un outil de synthèse le plan Canal Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut

Le cas du Plan Rhône et plus récemment la force de la démarche pilotée par M.Philizot, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, montre la pertinence de mettre en place un plan de développement à l'échelle d'un bassin. Pour l'Axe Seine, cette démarche a permis de valider une stratégie de développement, désormais appuyé sur les moyens d'un CPIER, Contrat de Plan Interrégional à la Vallée de la Seine, doté d'un milliard d'euros dont 219 millions d'euros de l'Etat. Ceci démultiplie les actions déjà prévues dans chaque CPER.

Cette démarche pourrait être déclinée au niveau Seine-Escaut. La Région Picardie avait déclaré son souhait de voir aboutir un tel plan interrégional. C'est également une demande des acteurs économiques (Piste 3 des «10 pistes pour réussir le Canal Seine Nord Europe – journée du 10 mars des CCI Régions).

Ceci donne de la visibilité et de la cohérence à l'ensemble des actions liées au projet Seine-Escaut. Le plan « Canal Seine Nord Europe – Seine-Escaut » sera établi sur une période 2015-2023. Les actions inscrites et réalisées dans ce cadre disposeront d'un label « Grand Chantier – Canal Seine Nord Europe ». L'objectif du plan n'est pas de prévoir de nouveaux financements, mais de rassembler en un document unique, révisé régulièrement l'ensemble des actions qui concourt au projet. Il est aussi l'occasion de prioriser certaines actions pour faciliter le chantier (par exemple : raccordement au haut débit d'une base chantier). A l'image du CPER, le contrat « Canal Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut » sera signé par l'Etat, les départements et les Régions. L'objectif est qu'il soit finalisé en 2016.

Sur le modèle du CPER, le Plan « Canal Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut » sera composé de différents volets qui recensent les actions en lien sur le périmètre global Seine-Escaut :

- > Un volet « mobilité multimodale » : travaux du Canal Seine Nord Europe, travaux inscrits dans le cadre des CPER Nord-Pas de Calais, Picardie et Ile-de-France en lien avec Seine-Escaut.
- > Un volet Transition écologique et énergétique : liste des actions prévues dans le cadre du respect de l'environnement et de la transition énergétique
- > Un volet emploi : il s'agira de la démarche Grand Chantier
- > Un volet innovation, recherche et développement : ce sujet pourra faire l'objet d'un partenariat avec les universités et écoles du territoire. Il s'agira à la fois de contribuer aux problématiques d'intégration de l'infrastructure, d'innovation pour le chantier, d'innovation en matière fluviale...
- > Un volet « territorial » : ce volet reprendra les principales actions des contrats territoriaux de développement Seine-Escaut. Les projets de ces contrats concernant le développement économique, touristique, culturel seront listés. Il s'agira aussi de prévoir le fonds de solidarité territoriale lié aux effets du chantier, dont la mise en place a été demandée par les départements via le protocole d'intention de financement du 3 février 2015. Les dispositifs spécifiques de contractualisation entre les communes, les intercommunalités et les départements ou les Régions pourront aussi y être intégrés.

Les partenariats réalisés par la société « Canal Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut » pourront être annexés au Plan.

Les actions intégrées au Plan « Canal Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut » feront l'objet d'un label spécifique qui permettra à chaque citoyen d'identifier les actions engagées pour le projet.

## Plan Canal Seine-Nord Europe

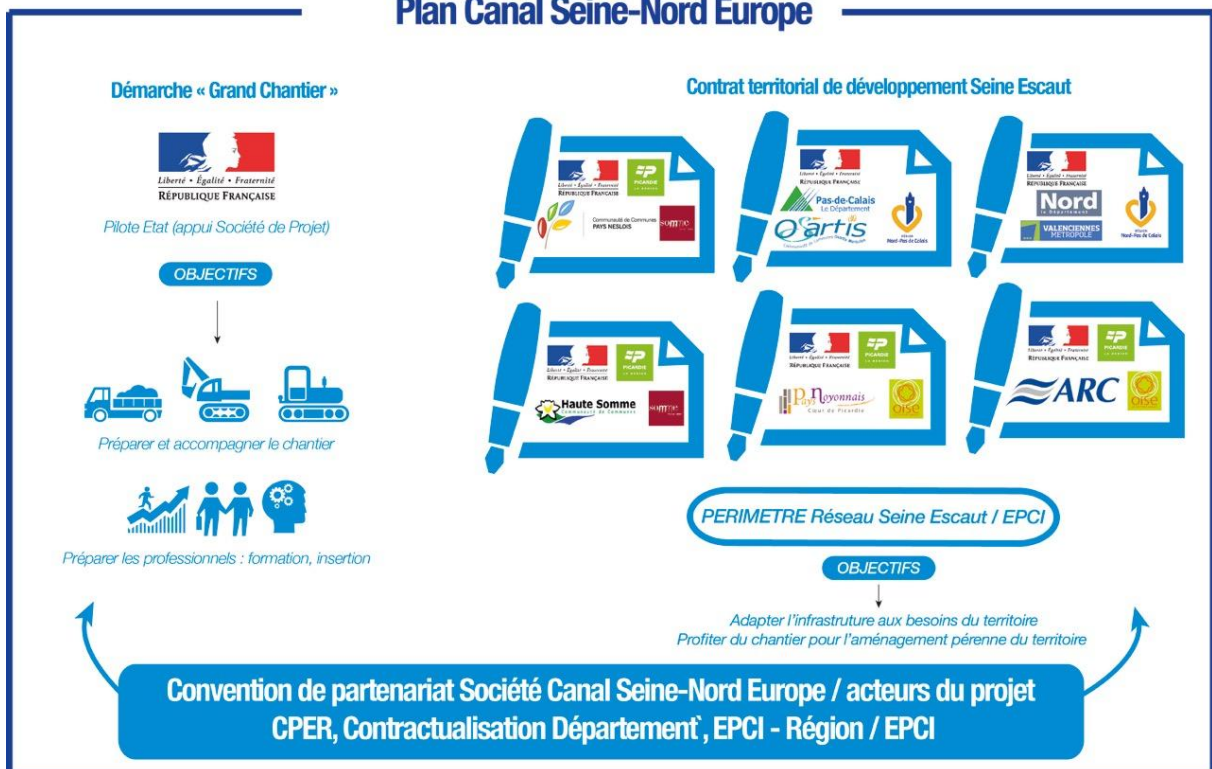


Figure 11 : Le Plan Canal Seine Nord Europe – Réseau Seine Escaut

### 3.4 Les propositions

#### **Proposition 5 : une démarche « Grand Chantier » portée par l'Etat et associant pleinement les Régions, les Départements et les territoires**

- Une structuration de la gouvernance du volet Emploi basée sur la logique des territoires et des métiers :
  - Un service Public pour l'Emploi de Proximité (SPE-P) interrégional porté par la Préfète de Picardie coordinatrice du projet avec :
    - Un comité de pilotage interrégional
    - Des comités locaux correspondants aux bassins de vie, avec des relais locaux identifiés : « le correspondant Canal Emploi »
    - Des comités sectoriels thématiques (emploi, formation, insertion, développement économique) en appui sur les questions métiers : batellerie, agriculture, emplois de la logistique, hébergement
- La mobilisation des acteurs du territoire : réactiver les démarches « Canal Emploi » et « Canal Entreprises »
  - Préparation des entreprises et du chantier : mise en place d'un « guichet unique » pour aiguiller et renseigner les entreprises
  - Coordination des acteurs du SPE appuyé par la relance de la démarche « Canal Emploi » (Pole Emploi/Etat-DIRECTE).
  - S'appuyer sur les compétences des collectivités et leur réseau territorial : formation pour les régions, insertion pour les départements
- Un accompagnement à la mise en œuvre du chantier : valorisation touristique du chantier, réduction des nuisances, charte « Chantier Durable », développement du transport fluvial en phase chantier
- Une mise en œuvre de la démarche « Grand Chantier » en s'appuyant sur les méthodes participatives et partenariales

#### **Proposition 6 : En faire un outil de développement pérenne : un Plan « Canal Seine Nord Europe »**

- Un plan « Canal Seine Nord Europe » qui inclut la démarche « Grand Chantier » et prépare l'après chantier par :
  - Des mesures mises en œuvre dès le chantier participant à l'aménagement pérenne du territoire : hébergement/tourisme, voirie, développement numérique
  - La mise en œuvre conjointe d'un fond de solidarité territoriale pour accompagner les transformations locales liées au chantier
  - Le développement de filières industrielles (formation, recherche) spécifiques en lien avec le Canal et le territoire : innovations végétales, logistique
  - Premières mesures incitatives au report modal : label « transport multimodal », insertion de modules « transport fluvial / ferroviaire » dans les formations logistiques, connexion ports maritimes / hinterland
  - Intégration des dispositions des CPER en lien avec le projet
- Rendre visible le développement induit : des projets labellisés « Grand Chantier - Canal Seine Nord Europe »
- Inciter à l'innovation pour le projet et pour la flotte française : mobiliser les écoles et universités du territoire pour l'initiation d'action de recherche et d'innovation

**Proposition 7 : la société « Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escout », une compétence de développement économique sur le réseau Seine-Escout, levier des initiatives locales**

- Des missions de développement économique de la société portant sur le périmètre du réseau Seine-Escout (Nord-Pas de Calais/Picardie) consistant à :
  - Veiller à la cohérence d'aménagement et l'égalité d'accès des chargeurs aux plateformes
  - Attribuer les nouvelles concessions portuaires du réseau et leur renouvellement
  - Représentation commerciale coordonnée du réseau Seine-Escout sur le modèle d'HAROPA
  - Veiller à la cohérence des projets avec les infrastructures portuaires existantes
  - Développer un internet de la logistique pour optimiser les flux
- Accompagner l'aménagement des plateformes multimodales porté par les initiatives locales : portage de l'aménagement/exploitation des plateformes par les EPCI et les Régions, possibilité de structure de type SEMOP afin d'associer les acteurs privés.

## 4. QUATRIEME PARTIE : Installer la société « Canal Seine Nord Europe - Réseau Seine- Escaut » : outil partenarial pour le développement du territoire

---

Pour être au rendez-vous de l'Europe et respecter l'échéance d'une ouverture en 2023, le projet doit maintenant entrer dans sa phase opérationnelle rapidement. Techniquement, l'important travail de VNF a permis de s'y engager. Il reste maintenant à créer la société de projet pour une mise en place début 2016 : missions, modèle économique, cadre juridique, actions à mettre en œuvre.

Cette société assurera la maîtrise d'ouvrage du Canal Seine Nord Europe. Elle aura une compétence de développement économique en lien avec la voie d'eau sur le périmètre Seine-Escaut : promotion commerciale, cohérence d'aménagement, égalité d'accès des chargeurs aux plateformes.

Le modèle économique pourrait reposer sur une incitation au report modal par des recettes assises sur une base régionale : mise en œuvre de l'Eurovignette III sur les autoroutes parallèles, contribution au report modal des entrepôts logistiques. Sur le modèle d'autres structures fluviales, la société de projet serait un établissement public sui generis. Avec des recettes assises sur des bases régionales, financée conjointement par l'Etat et les collectivités, la société aura une gouvernance équilibrée Etat/Collectivités.

Afin d'être au rendez-vous, une équipe dédiée Etat/VNF/Collectivités sera mise en place dès juin 2015 en un lieu opérationnel proche du chantier à décider au sein du Comité des Partenaires.

---

La décision de financement du projet par la Commission Européenne sera connue mi 2015. Pour être au rendez-vous et tenir les délais, le projet doit maintenant entrer dans sa phase opérationnelle rapidement. La Commission Européenne par une lettre de P.Balazs, coordonnateur européen du corridor Mer du nord Méditerranée souligne la nécessité de mettre en place la société de projet dès 2016 pour renforcer la finalisation de l'accord de financement.

Techniquement, l'important travail de VNF en 2014 a permis d'intégrer pour l'essentiel la reconfiguration. Juridiquement et financièrement, il est nécessaire de mettre en place l'établissement public prévu par l'article 3A de la loi « Activité, Croissance et égalité des chances économiques ». Cet article dispose que cet établissement public société assure « la réalisation d'une infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine, de l'Oise au réseau européen à grand gabarit et le développement économique en lien avec l'infrastructure ».

Les dispositions précisant ces éléments feront l'objet de l'ordonnance qui doit être rédigée dans un délai de 9 mois après promulgation de la loi, mais ces échéances doivent être anticipées. **L'objet de la présente partie du rapport est donc de détailler les principaux points juridiques à définir.** L'établissement public assurera la maîtrise d'ouvrage du projet. Il reste par contre à définir :

- > Les missions de développement économique de la société
- > Le modèle économique et la gouvernance de la société, qui permette de faire du projet un levier de croissance, de report modal, contributeur à la transition écologique et énergétique.
- > Le cadre juridique pour mettre en œuvre cette gouvernance et correspondant aux conditions de succès d'une société de projet

## 4.1 Faire de la société « Canal Seine Nord Europe- Réseau Seine-Escout » un levier de développement des territoires et de report modal

### 4.1.1 Une mission de développement économique sur le réseau Seine-Escout

L'article 3A de la loi « Activité Croissance et Egalité des chances économiques » précise que l'établissement public assure le développement économique en lien avec l'infrastructure. Il est donc nécessaire de définir le périmètre géographique concerné et les missions que cela comprend. Cela a été l'objet des échanges tenus avec les acteurs économiques (chargeurs, transporteurs, ports maritimes, ports fluviaux, profession agricole...) et les élus. Ces échanges ont souligné de conjuguer initiative locale, cohérence du bassin, innovation.

**Le périmètre géographique de la mission de développement économique de la société « Canal Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escout » doit être le réseau Seine-Escout à grand gabarit (a partir de la classe de gabarit IV) a minima.** La reconfiguration avait souligné la nécessité de cette approche globale dès lors que l'on dépasse la seule logique d'infrastructure pour s'inscrire dans une perspective de développement économique d'un territoire. Pour des raisons de cohérence avec les missions de Ports de Paris et de simplicité juridique, le réseau correspondrait donc aux voies fluviales concernées des Régions Nord-Pas de Calais – Picardie. La partie de l'Oise située dans le Val d'Oise pourra faire l'objet d'une convention de partenariat spécifique avec Ports de Paris.

**Le contenu des missions** doit permettre de développer le réseau sans entraver les plateformes existantes. Des échanges tenus, il ressort que la société « Canal Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escout » doit avoir les missions suivantes :

- Assurer la promotion et la représentation commerciale de l'ensemble du réseau, à l'image de ce qui existe sur les bassins de la Seine (HAROPA) et du Rhône (Medlink Ports). La société de projet assure cette promotion pour le compte du réseau (Port de Dunkerque, Ports fluviaux). Ceci pourra commencer par un modèle coopératif sur le modèle de Medlink Ports pour tendre ensuite vers un modèle plus intégré avec partage d'équipes. Cette mission nécessite que la société « Canal Seine Nord Europe – réseau Seine-Escout » puisse :
  - o Porter des projets innovants de développement de l'utilisation du réseau. Ainsi, la société en lien avec l'exploitant du réseau Voies Navigables de France pourra mettre en place des systèmes d'information permettant d'optimiser la circulation et l'organisation des flux logistiques. Ceci pourra prendre la forme d'un « Internet de la logistique ».
  - o Collaborer au niveau international sur le sujet du développement économique du réseau Seine-Escout.
- Veiller à la cohérence de l'aménagement, la qualité de service et l'égalité d'accès des chargeurs aux plateformes. Ceci correspond :
  - o En matière de cohérence d'aménagement, la société sera l'autorité concédante sur le réseau Seine-Escout pour l'accès au domaine public fluvial. Ceci lui donne un levier pour s'assurer que les activités qui s'installent en bord à voie d'eau génèrent du report modal et du trafic sur le réseau fluvial. Dans un but

de simplicité, la société autorisera les nouvelles et le renouvellement des concessions ou conventions d'occupation.

- o En matière de qualité de services et d'égalité d'accès aux plateformes, la société veillera à l'accès de chaque chargeur aux plateformes. En effet, un chargeur ayant un faible besoin de trafic peut avoir un traitement de ses flux moins prioritaire. Sur le modèle de la régulation de l'accès des tiers aux réseaux d'énergie (terminaux méthaniers en particulier), la société « Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut » pourra édicter une charte des bonnes pratiques et réaliser un observatoire du développement des plateformes. Pour la qualité de service, la Société passera une convention d'objectifs avec VNF, exploitant du réseau.
- La société « Canal Seine Nord Europe-Réseau Seine Escaut » pourra conduire des opérations d'aménagement et de construction. Cette mission conduirait la société à titre exceptionnel à aménager une plateforme multimodale. Aussi, sur le modèle de la Société du Grand Paris, il faudra que le contrat territorial de développement le prévoie explicitement. L'aménagement de plateforme n'est pas le cœur de métier de la société « Canal Seine Nord Europe-réseau Seine-Escaut ». Ceci doit pouvoir être fait par l'intermédiaire de structures dédiées. Aussi, il sera nécessaire de permettre à la société de créer ou d'adhérer à des sociétés d'économie mixte locale, des sociétés d'économie mixte à opération unique ou des sociétés publiques locales, en plus des syndicats mixtes ou groupements.

### Mission de développement économique

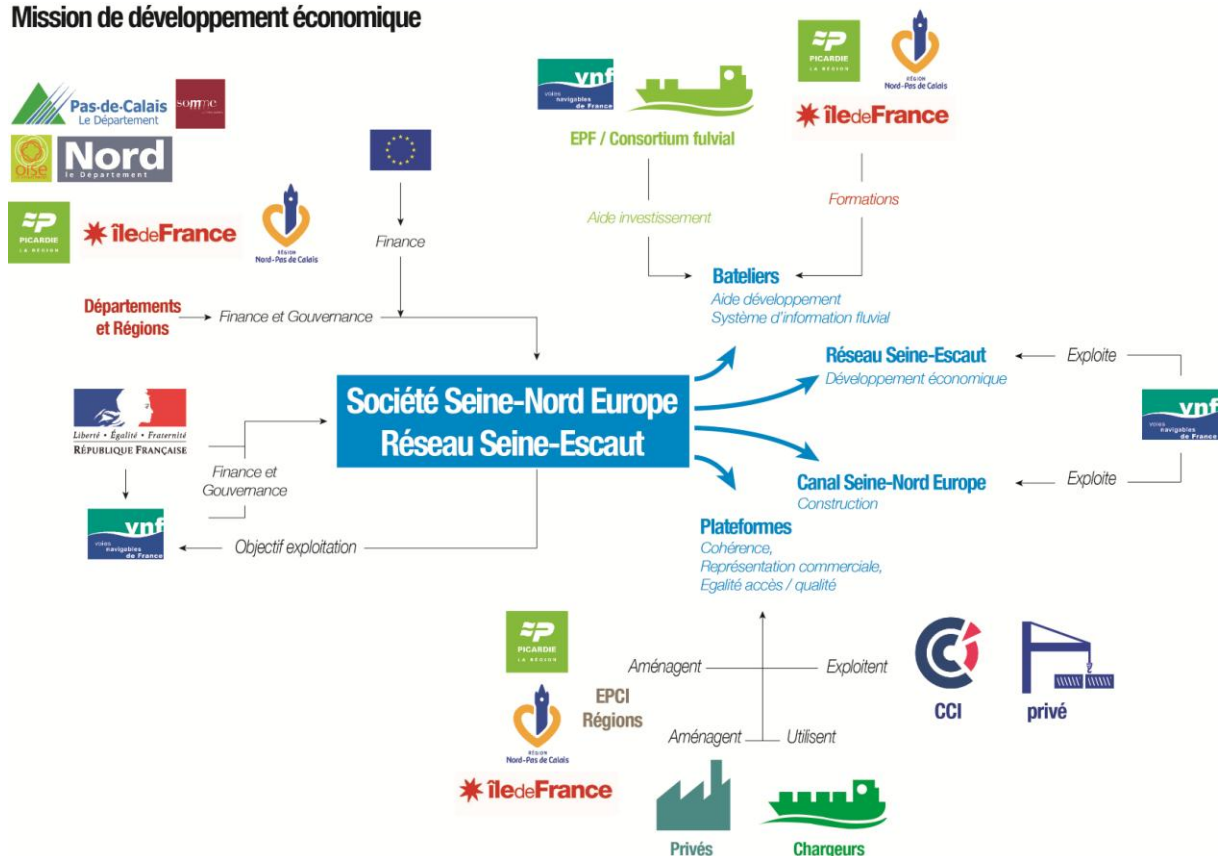


Figure 12 : les missions de développement économique de la Société Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut



## La question de la domanialité

Pour l'exercice de ces missions, la question de la domanialité est centrale. La définition précise du domaine public fluvial et la gestion de ce domaine (activités en bord à voie d'eau) sont extrêmement diversifiées et répondent à des régimes juridiques particulièrement complexes, différents entre les bassins et les Régions. Le Rhône, Ports de Paris, le Rhin, le domaine confié à VNF disposent en effet de modalités très différentes.

Sur le réseau Seine-Escaut, de manière schématique, VNF a repris les conventions d'occupation antérieures de l'Etat (art. R4314-13 du code général de la propriété des personnes publiques), autorise toute occupation (temporaire ou vis des autorisations, conventions d'occupation temporaire du domaine public – art R.4313-4 du code général de la propriété des personnes publiques), et accorde des conventions d'outillage public, qualifiées par la jurisprudence de délégation de service public<sup>2</sup>. Sur les autres bassins (en Région Ile-de-France en particulier), ou sur le domaine public fluvial des collectivités (exemple Canal de la Somme) le régime est différent.

Cette spécificité du domaine public fluvial devra être particulièrement appréhendée lors de la constitution de la société. Sur le Canal lui-même, le statut domanial du foncier des plateformes est à préciser rapidement afin de permettre aux porteurs de projet de plateforme de consolider leurs montages juridiques. Les acteurs économiques rencontrés ont souligné leur volonté que ce foncier puisse leur donner des droits réels et être acquis. Ceci nécessiterait donc que le foncier des plateformes prévues dans la déclaration d'utilité publique puisse être cédé.

### 4.1.2 Le contrat territorial de développement Seine-Escaut

Le développement économique se fera en grande partie par l'initiative locale. La présente mission a proposé de mettre en place un contrat territorial de développement Seine-Escaut. Ce contrat vise à mettre l'ensemble des partenaires acteurs et responsables du projet.

Il sera signé entre l'Etat, le territoire (EPCI), la Région, le Département, et la Société « Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut ». Le périmètre géographique sera a minima l'intercommunalité, mais il pourra être étendu à un regroupement d'intercommunalités, selon la volonté du territoire. Chaque intercommunalité du réseau Seine-Escaut pourra élaborer ces contrats. Une démarche d'expérimentation sur 2015 pour le tracé du Canal Seine Nord Europe est lancée. Suite à une initiative de la mission, des groupes techniques vont être mis en place. Les contrats feront l'objet d'actualisation régulière afin de tenir compte de l'évolution des initiatives locales.

Le contrat permettra en particulier de définir sur le tracé les modalités d'organisation des projets directement liés au canal et les interventions respectives dans le cadre du chantier de l'Etat, de la Société et des acteurs locaux.

Sur le modèle de la Société du Grand Paris, en cas d'absence de contrat, la Société Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut se réserve la possibilité d'engager des opérations particulières comme la conduite d'aménagement sur une bande à proximité de la voie fluviale.

---

<sup>2</sup> voir notamment CE, 20 décembre 2000, Chambre de commerce et d'industrie du Var, Req n° 217639 ou plus récemment Conseil d'État, 10 juin 2009, Port autonome de Marseille, Req n° 317671

## CONTRAT TERRITORIAL DE DEVELOPPEMENT SEINE-ESCAUT – PROPOSITION DE PLAN

### **TITRE I : Définition du territoire et projet stratégique de développement durable**

Chapitre premier : Présentation du territoire

Carte d'identité du territoire, notamment sur le plan du développement économique, des infrastructures de transports et de leur éventuelle complémentarité, de l'emploi et de l'environnement.

Chapitre deuxième : Projets stratégiques de développement durable du territoire

- Présentation générale des projets du territoire en lien avec le réseau Seine-Escaut
- Intégration des réflexions au sein des SCOT et autres réflexions du territoire

### **TITRE II : Objectifs et priorités du Contrat Territorial de Développement Seine-Escaut**

Chapitre premier : Le développement économique

- 1) Objectifs quantitatifs (objectif chiffré de créations d'emploi, d'accueil d'entreprises, de développement...)
- 2) Objectifs qualitatifs: structuration de filière, mise en cohérence de ces dernières, développement structuré et pertinent du territoire pour accroître l'offre de services compétitifs, développement harmonieux des activités urbaines, non urbaines et agricoles, encourager l'emploi local.

Chapitre deuxième : La complémentarité des modes de transport

- 1) Objectifs quantitatifs en matière d'utilisation complémentaire des modes de transport (objectifs chiffrés en matière d'utilisation des plateformes multimodales par mode de transport)
- 2) Objectifs qualitatifs : structuration et amélioration de la qualité de l'offre de transport, des offres multimodales, développement des ports fluviaux.

Chapitre troisième : L'emploi et la formation

- 1) Structuration de l'offre de formation afin de l'adapter aux besoins du territoire ;
- 2) Développement de pôle de recherche ou d'innovation notamment pour des filières d'avenir ;
- 3) Développement du partenariat entre les partenaires économiques, les acteurs en charge de la politique de l'emploi, de l'apprentissage, de la formation du territoire ;
- 4) Développement d'une communication sur l'attractivité des emplois proposés.

Chapitre quatrième : L'environnement

- 1) Une approche intégrée dans la stratégie globale de développement durable du projet de territoire (maîtrise des évolutions urbaines et valorisation des espaces non urbanisés) ;
- 2) Un cahier de mesures environnementales pour encadrer les opérations du Contrat
- 3) Des études environnementales spécifiques.

### **TITRE III : Programme des actions, des opérations d'aménagement, des projets d'infrastructure**

Synthèse des projets selon leur niveau d'avancement, utilisation du fonds de solidarité territorial sur le tracé

### **TITRE IV : Conditions de mise en œuvre du Contrat Territorial de Développement**

Chapitre premier : Programmation indicative du Contrat Territorial de Développement

Chapitre deuxième : Suivi des objectifs stratégiques et tableaux de bord de l'avancement des projets

## 4.2 La nécessaire liaison entre financement, gouvernance et incitation au report modal

La reconfiguration du projet s'est basée sur la nécessité de réinscrire le projet dans son intérêt premier : un levier de développement économique des territoires, opportunité de report modal. Sur ces principes, les collectivités ont accru leur financement en compensation de la possibilité de participer pleinement à la gouvernance par une société de projet. L'atteinte de ces objectifs conduit à lier financement, gouvernance et incitation au report modal. Ce lien pose la question du modèle économique de la Société Seine Nord Europe- Réseau Seine-Escaut.

### 4.2.1 Contribuer à des incitations régionales au report modal par le modèle économique de la société

Le modèle économique doit permettre, à la fois de finaliser le financement du projet (dont le remboursement de l'emprunt), mais aussi d'atteindre les objectifs de report modal et de développement économique. Le péage doit être adapté afin qu'il ne soit pas un frein à la compétitivité du transport par voie d'eau, il doit faciliter le report modal. Par ailleurs pour son modèle économique, l'exemple de la Société du Grand Paris montre qu'une recette dédiée est nécessaire.

#### La question du péage sur la voie d'eau

L'application ou non d'un péage sur la voie d'eau résulte d'un choix en matière de politique des transports. Les pratiques sont très variables en Europe. Ainsi, les Pays-Bas, la Wallonie, le Rhin, l'Elbe ou encore l'Oder sont exempts de péage. La France applique un péage, mais d'un niveau faible. Ainsi, l'ensemble des recettes de péage sur le réseau national fluvial français est égal à 7,95 M€ en 2013. Des expériences de péage limité à certains ouvrages sont également menées pour les écluses de Wintern et Hasselt sur le Canal Albert.

Les échanges tenus lors de la mission ont confirmé que le péage proposé par le projet initial conduit en PPP n'était pas adapté. La reconfiguration avait déjà proposé d'ouvrir une nouvelle concertation sur ce sujet. Des propositions de tarification différenciée selon la taille du bateau avaient été émises. En effet, le péage proposé prévoit un prix à la tonne. Or, selon la taille du bateau, le coût de revient n'est pas le même. Le péage ne doit pas conduire à pénaliser les bateaux de petits gabarits qui sont essentiels quant à la concentration/éclatement de certains trafics et la réalisation de trafics spécifiques.

Une nouvelle concertation doit s'engager avec les acteurs du fluvial, le CAF et la CNBA notamment, ainsi que des représentants des chargeurs. Ce sujet du péage Seine-Escaut s'inscrit dans un enjeu plus large celui de la politique de transport de fret. La conférence nationale fluviale lancée par le Secrétaire d'Etat aux Transports, à la mer et à la Pêche, est l'occasion de lancer ce débat. Pour le réseau Seine-Escaut, l'objectif est de s'accorder sur des principes structurants du péage. Certains principes innovants sont ainsi à mettre en débat. A titre d'exemples, voici quelques éléments possibles de débat sur les grands principes :

- Le péage doit préserver la compétitivité de chacun des trafics : ceci signifie que le péage doit permettre au transporteur de capter une partie du gain obtenu par la nouvelle infrastructure. Il doit être différent selon les tailles de bateau (de gratuit à péage important).
- Le péage peut être différencié selon la nature de la marchandise étant donné que les marchés ne connaissent pas le même niveau concurrentiel.

- Le péage peut être modulé selon le niveau de service offert par l'infrastructure. Il peut varier dans le temps selon les évolutions du marché. Un observatoire des prix permettra de l'adapter.
- L'instauration d'un péage spécifique sur certains tronçons est à étudier (sur le modèle des expériences menées sur des péages restreints à une écluse par exemple).
- Le péage pourrait être modulé, voire nul, dans le cas d'activités directement en bord à canal ou utilisant la complémentarité rail/voie d'eau.

Le péage doit contribuer au financement du Canal. La société « Canal Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut » pourra animer une nouvelle concertation avec les acteurs du fluvial, respectant les éléments liés à la déclaration d'utilité publique, afin de proposer au conseil de surveillance une grille de tarification. Là aussi, financement et gouvernance sont donc liés.

### Les recettes dédiées

La reconfiguration de 2013 a proposé la création d'une société de projet sur le modèle des autres projets européens. Ces sociétés de projet comportent dans leur plan de financement une recette dédiée, ce qui renforce leur autonomie de décision et leur donne la réactivité nécessaire à la réussite du projet. Ainsi, BBT, la société qui construit le Tunnel du Brenner, dispose d'une recette composée d'une contribution de l'autoroute A22, l'autoroute empruntée actuellement par le trafic. Ce financement croisé est incitatif au report modal et permet d'optimiser l'utilisation des infrastructures. La Société du Grand Paris dispose quant à elle, d'une recette fiscale spécialement affectée : la taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement.

### **La redevance pour coût externe de la directive Eurovignette III : financer le canal et inciter au report modal**

Le principe du financement croisé est de faire contribuer les poids lourds d'une infrastructure routière parallèle à un projet de report modal ferroviaire ou fluvial. Il permet ainsi d'atteindre un double objectif : financer et inciter au report modal. Le Nord-Pas de Calais Picardie comporte les autoroutes dont les trafics poids lourds sont les plus importants de France. Ainsi, l'autoroute A1 sur l'ensemble de son tracé voit un trafic moyen journalier de plus de 10000 poids lourds par jour (soit de l'ordre de 12000 à 15000 par jour ouvré). Les autoroutes A2 (Paris Bruxelles), A26 (Calais Reims), A16 (Calais Amiens Paris), A29, Rouen Saint Quentin), connaissent également des trafics importants de 2000 à 3500 poids lourds par jour. Une part majoritaire de ces poids lourds est constituée par les trafics de transit de camions étrangers.

### **La redevance pour coût externe de la directive 2011/76/UE du 27 septembre 2011 - Eurovignette III**

La directive Eurovignette III est une révision des directives Eurovignette de 1999 et 2006. Cette directive prévoit les modalités de contribution des poids lourds au financement des infrastructures qu'ils utilisent. La principale nouveauté de la Directive Eurovignette III est l'ajout d'une redevance pour coût externe qui met en application le principe du « pollueur/payeur ».

La Directive Eurovignette III autorise les Etats membres à appliquer sur leur réseau routier un péage qui est composé :

- D'une redevance d'infrastructure : couvrant l'exploitation et l'investissement (principe « utilisateur payeur »)
- Et / ou**
- D'une redevance pour coût externe : couvrant les nuisances liées à la pollution et au bruit. Il s'agit du principe « pollueur/payeur »).

L'article 7 septies de la Directive prévoit que dans des cas exceptionnels situés dans les régions montagneuses, une majoration peut être appliquée à la redevance d'infrastructure afin que les recettes générées par la majoration soient investies dans le financement des projets du RTE-T (Réseau Trans Européen de Transport). C'est cette disposition qui est à l'étude pour le Lyon Turin, par la mission parlementaire confiée début 2015 à M.Destot et M.Bouvard auprès du Secrétaire d'Etat chargé des Transports de la Mer et de la Pêche, et du Secrétaire d'Etat au budget. Cette majoration n'est pas applicable dans le cadre du Canal Seine Nord Europe, puisque les zones montagneuses sont explicitement visées.

L'article 7 quater de la Directive porte sur la redevance pour coût externe. Cette dernière peut comporter 2 composantes : l'une liée à la pollution sonore, l'autre liée à la pollution atmosphérique. La composante liée à la pollution sonore ne peut être appliquée qu'en zone urbanisée. Par contre, le réseau sur lequel la composante liée à la pollution atmosphérique est appliquée, est laissé au choix de l'Etat Membre. Cette disposition pourrait donc être étudiée pour conforter le plan de financement du Canal Seine Nord

Le montant maximum de la redevance pour coût externe est fixé par l'annexe III ter de la Directive. Ce montant varie selon les normes d'émission d'un poids lourds (normes EURO). Ainsi, pour un EURO IV, la directive fixe le montant à 0,03€/km. Un trajet pour un poids lourd Paris Lille comporte un péage de 46,7€ (tarif SANEF au 1/2/2014), soit pour une charge utile de 28 tonnes, 1,7€/tonne transportée. Si ce poids lourds est de norme EURO IV, la contribution liée à l'application de la directive Eurovignette III dans sa composante redevance pour coût externe de la pollution atmosphérique sera de 0,15€/tonne transportée sur ce trajet.

Face à cet engorgement de poids lourds, la Directive Eurovignette III présente un dispositif adapté au financement du Canal Seine Nord Europe : la redevance pour coût externe liée à la pollution atmosphérique. Cette redevance s'appuie sur le principe du « pollueur/payeur ». Il s'agit d'une redevance kilométrique modulée selon les normes d'émission du poids lourds. Appliquer cette redevance permet de prendre en compte les coûts externes du transport routier. Ceci permet aussi de renforcer comparativement la compétitivité des autres modes de transport.

D'un point de vue juridique, la redevance pour coût externe peut se cumuler à un péage d'une autoroute concédée qui constitue une redevance d'infrastructure. La redevance pour coût externe de l'Eurovignette III étant cumulable, son intérêt est que les barrières de péage autoroutier peuvent aisément être utilisées pour sa collecte.

La mise en œuvre de cette disposition nécessite à la fois de finaliser certaines dispositions juridiques et d'engager une concertation approfondie avec les acteurs routiers et les sociétés d'autoroute dans une logique de complémentarité des modes de transport. Juridiquement, il s'agit notamment de transposer en droit français les dispositions de la Directive Eurovignette III. Il s'agit également d'engager la concertation avec la SANEF qui est concessionnaire de l'ensemble du réseau concerné, du fait de l'application d'une nouvelle contribution, en lien avec son contrat de concession.

### **Contribution au report modal de l'immobilier logistique**

La Société du Grand Paris dispose par la loi d'une recette fiscale spécialement affectée qui porte notamment sur les bureaux et locaux de stockage de la Région Ile-de-France. Le principe qui sous-tend cette taxe est que l'ensemble des utilisateurs de bureaux, entrepôts, pourront utiliser le réseau créé par le Grand Paris. Le réseau renforcera de plus la valeur des biens considérés.

#### **Le financement des infrastructures de transports du Grand Paris par une contribution de l'immobilier logistique**

Afin de réaliser le programme d'infrastructures de transports en région Île-de-France, l'établissement public « Société du Grand Paris » (SGP), maître d'ouvrage des différentes opérations de ce programme, est affectataire d'une part de la « *taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement* », codifiée à l'article 231 *ter* du Code général des impôts.

Cette taxe, perçue dans la région Île-de-France, a été créée en 1989 et affectée à la société de projet chargée du Grand Paris par la loi de finances rectificative pour 2010. Le rapport du député, M. Gilles Carrez, « *Grand Paris. Financement du projet de transports* », remis le 30 septembre 2009 avait préconisé l'aménagement de cette taxe afin d'augmenter le produit et d'affecter cette augmentation à la SGP et au financement du réseau de transport public du Grand Paris. En 2013, 168 M € ont été affectés à la SGP par l'intermédiaire de cette taxe, et 320 M € devaient l'être en 2015.

Les locaux de stockage d'une superficie supérieure à 5000 m<sup>2</sup> constituent l'une des trois catégories de locaux constituant l'assiette de cette taxe annuelle. Les surfaces de stationnement qui sont annexées à ces locaux de stockage intègrent également l'assiette de calcul de la taxe annuelle.

Le tarif de cette taxe évolue annuellement selon l'évolution de l'indice du coût de la construction (ICC). Ce tarif est différencié et s'applique aux locaux de stockage selon un rapport de un à trois en fonction de leur localisation dans la région (en 2015 : 3,89 €/m<sup>2</sup> /an pour ceux situés à Paris et dans les Hauts-de-Seine, 1,95 €/m<sup>2</sup> /an pour ceux situés dans les autres communes de l'unité urbaine de Paris et 0,99 €/m<sup>2</sup> /an pour ceux situés hors unité urbaine de Paris et dans les communes franciliennes éligibles à la fois à la DSU-CS et au bénéfice du FSRIF (fonds de solidarité à la région Île-de-France). Par ailleurs, sont exonérés de cette taxe les locaux situés en « zone franche urbaine – territoire entrepreneur ».

Le développement rapide en Nord-Pas de Calais Picardie d'entrepôts logistiques, reliés uniquement par la route amène à étudier une contribution similaire à la recette bureau/entrepôts que perçoit la Société du Grand Paris. Dans un but de report modal, les entrepôts utilisant le mode ferroviaire ou fluvial pour partie dans leurs flux de transport feraient l'objet d'un abattement. Le montant de la contribution serait défini en cohérence avec les

niveaux appliqués en Région Ile-de-France, avec la possibilité d'un zonage Métropole Européenne de Lille /Reste de la Région. Cette proposition permettrait aussi de corriger une conséquence négative de la taxe appliquée en Région l'Ile-de-France. En effet, certains entrepôts s'établissent maintenant en limite de la Région Ile-de-France afin d'échapper à cette taxe. Ceci engendre des trafics routiers supplémentaires du fait de l'éloignement.

### **La possibilité d'avoir une recette dédiée par la société de projet**

La possibilité d'une recette dédiée ou affectée doit être conforme au cadre juridique des finances publiques (Loi Organique relative aux Lois de Finance, Loi de programmation des finances publiques). En effet, cette affectation semble à première vue contraire au principe d'universalité. La mission a effectué de premières études qui permettent de confirmer que la Société Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut, en tant qu'établissement public, peut se voir affecter de telles recettes (article 2 de la LOLF notamment). Dans ces conditions, il conviendra de prendre les mesures législatives nécessaires (loi de finances), dans le respect des lois de programmations des finances publiques (notamment la loi du 29 décembre 2014).

### Le modèle économique de la Société « Seine Nord Europe –Seine-Escaut » est un choix de politique des transports dans la Région Nord-Pas de Calais Picardie

Le modèle économique de la Société « Canal Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut » correspondra à un mix entre péage fluvial, mise en œuvre de l'eurovignette, contribution des entrepôts logistiques. Les équilibres qui seront proposés détermineront les effets du report modal lié au Canal. Les choix faits permettront également de financer d'autres modes alternatifs à la route et ainsi favoriser le ferroviaire et le fluvial. Il s'agit donc de décisions structurantes en matière de politique des transports pour la nouvelle grande Région Nord-Pas de Calais Picardie. Ces choix importants, en lien avec l'intérêt socio-économique du projet pourraient faire l'objet d'un éclairage par le Commissariat général à l'Investissement (CGI), comme l'a recommandé la mission administrative CGEDD/IGF.

Le modèle économique proposé amène à deux réflexions :

- Il traduit une tendance : la régionalisation d'une partie des recettes permettant le financement des infrastructures. Cette tendance est illustrée par la Société du Grand Paris. Un cas plus ancien est celui du modèle économique de la Compagnie Nationale du Rhône : la marge dégagée par les recettes liées à l'hydroélectricité du Rhône finance l'aménagement et le développement du bassin. La régionalisation de ces prélèvements pour le financement d'infrastructures favorise probablement l'acceptation par les acteurs concernés du fait du lien direct entre contribution et bénéfice attendu, au contraire d'une contribution reversée à un niveau national.
- Le mix entre les leviers de report modal est nécessairement évolutif et doit s'adapter aux résultats rencontrés. Par exemple, une hausse du trafic poids lourds des autoroutes pourrait conduire à modifier ce modèle pour le rendre plus incitatif envers les modes ferroviaires et fluviaux.

## 4.2.2 Une gouvernance partagée traduisant un financement conjoint et des compétences complémentaires

Gouvernance et financement sont liés à plusieurs titres. Tout d'abord, le partage de la gouvernance permet le partage des risques, car il assure le partage de la décision. Ensuite, le choix du financement induit des choix de politique de transport.

### Les conditions d'une gouvernance réussie de la société Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut

La mission administrative conjointe CGEDD / IGF a listé lors du comité des partenaires de la mission le 11 décembre 2014 les 7 conditions d'une gouvernance réussie d'une structure de projet. Parmi celles-ci, 4 sont à souligner pour définir précisément la gouvernance :

- > Une structure dans laquelle les décideurs sont les financeurs
- > Une structure qui a la capacité, de faire du projet d'infrastructure un vecteur de développement des territoires et d'assurer sa promotion commerciale
- > Une structure ayant l'autorisation d'emprunter sur une durée longue
- > Un exécutif de la structure qui doit disposer d'une large autonomie, encadrée par un mandat d'exécution.

L'application au réseau Seine-Escaut des deux premières conditions, conduit à proposer une gouvernance équilibrée Etat/Collectivités. En effet, l'Etat et les collectivités financent conjointement le projet. L'équilibre institué dans la gouvernance définit les responsabilités de chacun. Cet équilibre induit un partage des risques. La complémentarité se retrouve également en termes de compétences. L'Etat, par VNF, apporte des compétences techniques remarquables et indispensables. Les collectivités contribuent par leur expérience et leur organisation à faire du projet un vecteur de développement des territoires. En conséquence, afin de conjuguer les conditions de « décideur / payeur » et de complémentarité des compétences nécessaires au développement des territoires, le Conseil de Surveillance pourrait être composé :

- > à parité de représentants de l'Etat/Etablissements publics de l'Etat et des collectivités qui financent. Dans les conditions actuelles, il y aurait donc 7 représentants des collectivités et 7 représentants de l'Etat/Etablissements publics
- > de deux personnalités choisies en raison de leurs compétences en matière de transport et d'aménagement du territoire, dont l'une sur proposition conjointe des exécutifs des collectivités participant au financement du Canal Seine Nord Europe, et l'autre désignée par le gouvernement. Avoir des personnes qualifiées au conseil de surveillance est courant dans de nombreux établissements publics et correspond aussi à la proposition faite lors de la reconfiguration d'un coordonateur national.
- > Dans un but de développement des territoires, le département du Val d'Oise concerné par l'Oise, ainsi la Région Haute-Normandie pour ses ports pourraient être associés au Conseil de surveillance avec voix consultative.
- > La Commission Européenne pourrait en la personne du coordonateur du corridor disposer également d'un statut d'observateur.

La troisième condition de pouvoir recourir à l'emprunt est une condition décisive. D'une part, les conditions actuelles d'emprunt sont favorables. D'autre part, il s'agit d'un choix politique afin qu'une part de l'investissement repose sur les résultats futurs de la Société, ce qui l'engage et responsabilise tous les financeurs. Une autre solution serait que l'Etat porte l'emprunt et attribue une subvention plus importante. Cette solution modifierait les équilibres de gouvernance ce qui réduirait l'implication des collectivités et les déresponsabiliserait.



La dernière condition amène à doter l'établissement public d'une autonomie de décision. Il pourrait ainsi être proposé que seules les décisions budgétaires soient soumises à un avis préalable des instances des collectivités et de l'Etat. Les décisions opérationnelles et de conduite du projet seraient prises par le Conseil de surveillance et ferait l'objet d'un contrôle de légalité a posteriori. Par ailleurs, le Directoire sera nommé par le Conseil de Surveillance, afin qu'il soit responsable devant lui.

Ce schéma juridique fait de l'établissement public, un établissement public sui generis, créé par la loi. Il est intéressant de noter que dans le domaine fluvial, ceci se retrouve dans deux autres bassins : le Port de Strasbourg et la Compagnie Nationale du Rhône. Ceci traduit l'intégration nécessaire de la voie d'eau dans un territoire et son histoire, par un montage spécifique.

### Les conditions de mise en place de la gouvernance et du financement

Le financement conjoint Etat/Collectivités des lignes TGV s'est concrétisé par la conclusion d'un protocole puis d'une convention de financement qui détaille les conditions de partage du financement. Cette méthode n'est pas adaptée au Canal Seine Nord Europe du fait que gouvernance et financement doivent être liés. Aussi, afin d'aboutir à la mise en place de la société, il est proposé de finaliser dans un premier temps la gouvernance en lien avec les grands principes du financement. Il s'agira en particulier d'acter le principe des recettes dédiées, et le calendrier de mise en œuvre. Il s'agit de bâtir un système qui responsabilise chacun, et permettant l'avancement continu du projet. Sur le modèle de constitution des sociétés privées, ou des SEM, il s'agit donc de bâtir un pacte d'actionnaires. Ces pactes permettent de lier partage des risques, partage de la gouvernance, partage des recettes. Ce pacte est donc nécessairement lié au modèle économique, et donc pour le Canal Seine Nord Europe au choix de politique de report modal. Ceci sera donc finalisé dans le début de fonctionnement de la société de projet.

## **4.3 Les éléments principaux proposés pour le cadre juridique**

La création d'un établissement public par la loi nécessite de définir ses missions, sa gouvernance, ses moyens. Le cas de la Société « Canal Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut » nécessite également de coordonner les missions de la société avec celles prévues par le Code des Transports pour VNF. Sur la base des éléments exposés ci-avant, les paragraphes suivants font une proposition de principaux éléments juridiques sur ces points.

### Pour les missions :

- 1) L'établissement a pour mission d'assurer la maîtrise d'ouvrage du Canal Seine Nord Europe. Ceci nécessite de prévoir les dispositions d'acquisition et de transfert de biens déjà acquis pour la réalisation du projet.
- 2) Il assure le développement économique, en lien avec les infrastructures fluviales, sur le réseau Seine-Escaut, de la limite de l'Oise en Région Ile-de-France jusqu'à la frontière belge, contribuant ainsi au report modal. Il est ainsi prévu dans les statuts que l'établissement veille à la cohérence du réseau en terme d'offres de plateformes multimodales du réseau Seine-Escaut :
  - en se voyant notamment confier, la représentation commerciale des plateformes multimodales et des ports fluviaux du réseau Seine-Escaut, afin de proposer les solutions les plus pertinentes aux éventuels partenaires commerciaux intéressés.

- En veillant à la qualité des services rendus par les structures, et notamment à l'égalité de chacun devant lesdits services.

Il est aussi à prévoir des dispositions qui devraient permettre à l'Etablissement public de créer ou d'adhérer à toute structure constituée par l'initiative publique ou privée, notamment pour l'aménagement de plateformes multimodales, dans des cas exceptionnels.

### Pour la gouvernance

1) Un conseil de surveillance est composé à parité de représentants de l'Etat et de ses établissements publics d'une part et des élus des collectivités participant au financement du Canal Seine Nord Europe d'autre part. Le conseil de surveillance se compose également de deux personnes qualifiées. Le département du Val d'Oise et la Région Haute Normandie sont associés à titre consultatif. Le coordonateur européen du corridor est associé comme observateur.

2) Un directoire de trois membres, nommés par le conseil de surveillance, qui confère à l'un d'eux la qualité de Président.

3) Un comité stratégique composé de représentants des communes, des établissements publics de coopération intercommunale et des syndicats mixtes du réseau Seine-Escaut, de représentants de la profession fluviale, des organisations professionnelles et syndicales, de représentants des CESER concernés.

Par ailleurs, pour assurer la réactivité décisionnelle et la souplesse de gestion nécessaire à la bonne réalisation du projet dans son ensemble : il n'est prévu d'avis préalable que sur les seuls les projets de délibérations à caractère budgétaire. Ces décisions seraient transmises pour avis aux exécutifs locaux et au Ministre du budget. En revanche, toutes les décisions prises par les organes de l'établissement seraient soumises au contrôle administratif, a posteriori, du représentant de l'Etat compétent.

### Pour les recettes

Il est ainsi prévu que l'établissement public bénéficie, entre autres, des ressources suivantes :

- Les dotations apportées par l'Etat ;
- Les subventions, avances, participations ou fonds de concours apportés par l'Etat, l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou toute autre entité ;
- Les emprunts sur les marchés financiers ;
- Les participations des aménageurs et constructeurs en application des articles L. 311-4 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme et de l'article L.4333 de la présente loi ;
- Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers, dont les produits de baux commerciaux ainsi que les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;
- En revanche, il est aussi prévu que l'établissement puisse bénéficier des produits de toute autre redevance ou taxe éventuellement créée ou affectée à son profit par la loi.

Il appartiendra donc au législateur, dans le cadre de la loi de finances, de créer les recettes affectées.

En conclusion, pour répondre à la particularité du projet, l'établissement proposé serait donc

- de nature industrielle et commerciale ;
- sui generis dans sa gouvernance.

## 4.4 Les actions à mettre en œuvre à court terme

### 4.4.1 Une équipe dédiée pour préparer la mise en place de la société « Canal Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut »

La mise en place rapide de l'établissement public société « Canal Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut » renforcera le projet en concrétisant le partenariat. Ceci facilitera l'élaboration des décisions importantes. La création de cet établissement suppose :

- l'entrée en vigueur de l'ordonnance prévue à l'article 3 bis A du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. Cet article autorise un délai de 9 mois maximum.
- l'entrée en vigueur du décret portant statuts de l'établissement.

Ce calendrier juridique est court. Il correspond à l'objectif fixé par le premier ministre d'un début des travaux en 2017, ainsi qu'aux décisions de financement de l'Europe. Il s'agit donc dès maintenant d'organiser les dispositions opérationnelles pour mettre en place de la société. Une équipe dédiée conjointe Etat/VNF/Collectivités est nécessaire. Cette équipe dédiée préfigurant la société sera pilotée par un binôme composé de deux hauts fonctionnaires l'un représentant l'Etat et l'autre les collectivités. Ils seront les préfigureurs de la société. Afin d'éviter de multiplier les instances et dans un souci d'efficacité pour atteindre les objectifs de délais, l'équipe dédiée rendra compte régulièrement au comité des partenaires installé dans le cadre de cette mission. En effet, le comité des partenaires est une instance déjà constituée.

### 4.4.2 Les prochaines actions à court terme

Le projet passe dans une nouvelle étape pleinement opérationnelle. Pour l'équipe dédiée, les principales actions à réaliser rapidement sont listées ci-après. Un suivi de ces actions pourra être réalisé dans le cadre du comité des partenaires.

#### Mettre en place la Société « Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut »

- Contribution aux statuts de la société et à l'ordonnance
- Principes du modèle économique et modalités juridiques
- Installation pratique de la société (locaux, informatique...)
- Elaboration d'un protocole de financement et de gouvernance
- Préparation des partenariats avec les différents acteurs du projet : profession agricole, acteurs économiques, ports maritimes...
- Appui à la finalisation du dossier de financement au titre du MIE

#### Lancer les démarches de communication et de participation sur les territoires

- Démarches de communication : site internet, visuel...
- Démarche participative : lancement des ateliers du Canal, Maisons du Canal en lien avec les intercommunalités, réunions publiques...

#### Préparer le plan Canal Seine Nord Europe

- Relations avec les territoires : engagement des contrats territoriaux de développement Seine-Escaut
- Appui au lancement de la démarche grand chantier

### Poursuite du projet technique

VNF a prévu un planning précis de l'ensemble de ces actions. Il s'agit notamment du lancement de l'aménagement foncier et de l'Assistance à Maitrise d'Ouvrage –Conduit d'Opération. Ces actions seront partagés au sein de l'équipe dédiée afin d'engager rapidement les partenariats nécessaires.

Par ailleurs, la démarche « Grand Chantier » pourra être formellement lancée, par la mise en place du comité interrégional puis l'actualisation des dispositions Canal Emploi, Canal Entreprise. Pôle Emploi pourra également réactiver les dispositifs de communication et de coordination. La formation des acteurs de terrain (emploi, insertion) sera à préparer.

L'ensemble de ces actions contribuera ainsi à renforcer les méthodes de partenariat de co-construction et de participation, dans lesquelles le projet doit s'inscrire.

## 4.5 Les propositions

### **Proposition 8 : Préparer la création début 2016 de la Société « Seine Nord Europe – réseau Seine-Escaut » par une équipe dédiée**

- Mise en place dès juin 2015 d'une équipe préfiguratrice dédiée conjointe Etat / Voies Navigables de France / Collectivités en un lieu central proche du chantier qui sera défini par le comité des partenaires. Cette équipe dédiée rendra compte régulièrement au comité des partenaires.
- Mise en œuvre d'une communication unifiée : visuel unique identifiable, site internet participatif, ouverture des « Maisons du Canal »
- Relance de l'aménagement foncier en partenariat avec les communes, les départements et les chambres d'agriculture
- Lancement de la démarche « Grand Chantier » dès 2015

### **Proposition 9 : Mettre en place un modèle économique de la société « Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut » incitatif au report modal**

- Mise en place du cadre législatif pour des recettes dédiées assises sur des bases régionales :
  - o transposition et mise en œuvre de la redevance pour coût externe de la directive Eurovignette III sur les autoroutes concédées du territoire,
  - o mise en œuvre d'une contribution environnementale des entrepôts logistiques modulée selon l'utilisation ferroviaire/fluviale/routière
- Lancer avec les acteurs du fluvial une consultation sur le péage appliqué au réseau Seine-Escaut, dans une logique de préservation de la compétitivité du mode fluvial et de complémentarité ferroviaire/fluvial. Ceci pourrait se faire en lien avec les conclusions de la conférence sur le fret fluvial attendues mi 2015, et la conférence nationale sur la logistique.
- Elaboration d'un protocole de financement et de gouvernance sur la base des principes du modèle économique de la Société Seine Nord Europe – Seine-Escaut

### **Proposition 10 : Elaborer des contrats territoriaux de développement Seine-Escaut avant fin 2016**

Le contrat est l'outil de programmation partenarial de l'ensemble des actions en lien avec le chantier et l'après chantier. Il est un élément de préparation du « Plan Canal Seine Nord Europe » :

- Avant fin 2015 : élaboration à titre d'expérimentation des projets de contrats sur les plateformes du Canal Seine Nord Europe. Des groupes de travail ont été mis en place par la mission.
- Dès 2016 : généralisation des contrats au périmètre du réseau Seine-Escaut, avec une déclinaison spécifique sur le Port de Dunkerque et avec HAROPA
- Second semestre 2016 : finalisation du « Plan Canal Seine Nord Europe »

## 5. CONCLUSION : la voie fluviale, mode de transport moderne, pour le développement durable de la France et de l'Europe

---

Au terme de cette mission, il apparaît que **l'enjeu majeur du projet Seine-Escaut est de remettre au cœur des priorités de notre politique de transport, la voie d'eau, un mode de transport moderne.**

Depuis quelques dizaines d'années, la voie fluviale a été en partie délaissée, considérée comme un transport du passé, lent et dépassé. La création de VNF il y a plus de 20 ans, a voulu relancer ce mode de transport. Les Régions aux côtés de l'Etat ont aussi via les CPER apporté leur soutien. Mais ces moyens ont été insuffisants. En conséquence, le réseau s'est réduit. De 1999 à 2009, la France a ainsi perdu 414 kilomètres de voies fluviales, essentiellement à petit gabarit. Même si l'effectif d'artisans bateliers s'est stabilisé, le nombre de bateaux de petits gabarits (inférieur à 400 tonnes) est passé de près de 1000 en 2003 à moins de 600 en 2009. Malgré cela, le trafic a connu depuis 1995 un fort rebond porté par le grand gabarit. Ceci montre l'intérêt des chargeurs pour ce mode de transport.

L'exemple de la Belgique montre qu'une politique volontariste de report modal vers la voie fluviale et ferroviaire peut donner des résultats. Ainsi, pour la Belgique, la part modale du fluvial est passée de 10,9% à 18% en 10 ans (2000/2010). Concernant le ferroviaire, la part modale est quant à elle passée de 11,6% à 12,5%. Cette politique s'est basée sur une meilleure interconnexion avec les ports maritimes, des investissements importants (dorsale wallonne, développement des écluses du Canal Albert), une hausse de la qualité de service.

**Un transport de fret compétitif renforce la compétitivité de toutes les entreprises**, et de l'industrie tout particulièrement. La baisse des coûts par la massification permet des économies importantes avec un effet de levier significatif : gain sur les approvisionnements, gain sur les expéditions. C'est pourquoi, la politique de transport de fret est une composante à part entière de la politique économique. Le transport de fret est aussi un facteur d'émissions polluantes lorsqu'il recourt au tout routier. Le report modal vers le fer et le fluvial est un élément de la transition énergétique. Enfin, la politique de transport de fret doit reposer sur les domaines de pertinence économiques et environnementaux de chaque mode de transport. Il est ainsi possible de s'appuyer sur la complémentarité de chaque mode. Préparer l'avenir du territoire concerné par le réseau Seine-Escaut, conduit à replacer la politique de transport de fret au cœur des leviers de développement. Dans ce domaine, la mission fait ressortir deux enjeux.

**Le premier enjeu est de renforcer la liaison de nos ports avec leur hinterland.** Des ports performants sont le premier levier de compétitivité d'un pays. La compétitivité d'un port repose sur sa capacité à expédier rapidement le fret dans l'hinterland, ceci permettant de baisser les coûts d'immobilisation. La compétitivité d'un port repose aussi sur sa capacité à développer des services harmonisés. Sur le réseau Seine-Escaut, les ports du Havre, de Rouen et de Dunkerque, de Calais sont pleinement concernés et mobilisés. Pour chacun, la complémentarité d'une desserte ferroviaire renforcée et d'un accès direct à la voie fluviale sont à développer.

**Le second enjeu est le développement des modes ferroviaires et fluviaux, notamment par des plateformes multimodales adaptées permettant de jouer la complémentarité rail/route/voie d'eau.** Dans ce domaine, la voie d'eau peut se refonder et prendre toute sa place dans une économie moderne au XXIème siècle. L'exemple de l'Allemagne, des Pays Bas, de la Belgique le montre.

Dans notre pays, la voie fluviale garde une image ancienne, qui fait que certains chargeurs n'ont pas le réflexe d'y recourir. **Il faut changer l'image de la voie fluviale et l'engager dans la modernité.** La voie fluviale est écologique, fiable, gage de compétitivité, innovante, connectée, porteuse de développement touristique.

Écologique, une péniche de 1500 à 3000 tonnes émet 3 fois moins de CO2 qu'un camion.

Fiable, sur la base de système de gestion de trafics optimisé, les heures d'arrivée d'un transport par voie fluviale peuvent être parfaitement définies. Ceci permet d'organiser toute la chaîne logistique en aval, jusqu'au client final, sans perte d'efficacité.

Innovant, le transport par voie fluviale se renouvelle. En Allemagne, des bateaux expérimentent de nouveaux modes de propulsion par Gaz Naturel Liquéfié. En France, à Lille, Paris, Lyon, la logistique urbaine se repense par l'arrivée de bateaux au cœur des villes qui permettent une distribution par des véhicules propres de petite dimension. De nouveaux bateaux sont à l'étude.

Connecté, le grand gabarit doit permettre un relais de croissance dans le domaine des containers par la mise en place de navettes dont l'optimisation se ferait via internet, créant un internet de la logistique.

Porteuse de développement touristique, la voie d'eau attire de nouveaux publics. Les croisières fluviales se développent sur la Seine, la Loire, la Gironde. Dans un monde marqué par l'accélération de la vie, la lenteur de la voie d'eau est une valeur qui attire.

Toutes ces caractéristiques sont porteuses de développement durable pour les territoires. Les acteurs de la profession fluviale rencontrés dans le cadre de la mission ont fait part de leur attente. Ils sont prêts à proposer des services nouveaux. Ce sont des entrepreneurs désireux de développer leur activité.

Aussi, l'image du transport fluvial doit changer. L'initiative pour le fret fluvial lancée en octobre 2014, par Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat au Transport à la Mer et à la Pêche va dans ce sens. Le projet Seine-Escaut montre que la co-construction de l'ensemble des acteurs, Etat, VNF, collectivités, acteurs économiques peut engager ce changement. C'est le sens des 10 propositions formulées dans ce rapport, pour faire du projet Seine-Escaut un levier de croissance.

Le transport fluvial, transport moderne, contribuera ainsi au développement durable de la France et de l'Europe.

# Les 10 propositions

---

## **Proposition 1 : Un observatoire des objectifs du projet**

- 6 objectifs principaux : création d'emplois, développement de filières industrielles, renforcement de la compétitivité des ports maritimes, développement du report modal, exemplarité en matière de respect de l'environnement, maîtrise du projet.
- Partage des objectifs, de leur atteinte, analyse des résultats et propositions d'éventuelles mesures d'ajustement par une revue annuelle.
- Mise en ligne de l'observatoire sur internet et partage sur les territoires.

## **Proposition 2 : Un projet partenarial avec l'ensemble des acteurs des territoires du Réseau Seine-Escaut**

- Gouvernance partenariale de l'établissement public « Société Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut » :
  - Un conseil de surveillance assurant une représentation équilibrée entre Etat/Voies Navigables de France et les collectivités qui financent le projet
  - Un comité stratégique composé notamment de représentants des communes, des EPCI du réseau Seine-Escaut, de représentants de la profession fluviale, acteurs territoriaux concernés, pouvant formuler des propositions au Conseil de Surveillance.
- Elaboration de conventions de partenariat et d'objectifs avec les acteurs clefs du chantier : chambres d'agriculture, pôle emploi, CCI, comités régionaux et départementaux du tourisme, acteurs associatifs, Education Nationale...

## **Proposition 3 : Un projet conduit selon une méthode participative, transparente, dès la programmation et la préparation du chantier**

- « Maisons du Canal » et technologies de l'information pour l'écoute permanente
- Ateliers du Canal pour enrichir les choix techniques et accompagner le chantier à des moments clefs
- Accompagnement de projets en lien avec le Canal proposés par les citoyens
- Visites de chantiers régulières, informations par l'utilisation des moyens des collectivités du tracé

## **Proposition 4: Un projet respectueux du développement durable et marqueur d'innovations dans le cadre de la transition énergétique**

- Atteinte d'une certification « Canal Durable » de type HQE infrastructures™
- En faire un démonstrateur de la transition énergétique sur le modèle de la « Troisième Révolution Industrielle » conduite en Nord-Pas de Calais :
  - Renforcer l'autonomie énergétique du Canal
  - Prévoir des standards de construction des plateformes en lien avec la transition énergétique (solaire, éolien), et intégrant la question de la mobilité des personnes
  - Susciter l'innovation par un appel à projets



**Proposition 5: une démarche « Grand Chantier » portée par l'Etat et associant pleinement les Régions, les Départements et les territoires**

- Une structuration de la gouvernance du volet Emploi basée sur la logique des territoires et des métiers :
  - Un service Public pour l'Emploi de Proximité (SPE-P) interrégional porté par la Préfète de Picardie coordinatrice du projet avec :
    - Un comité de pilotage interrégional
    - Des comités locaux correspondants aux bassins de vie, avec des relais locaux identifiés : « le correspondant Canal Emploi »
    - Des comités sectoriels thématiques (emploi, formation, insertion, développement économique) en appui sur les questions métiers : batellerie, agriculture, emplois de la logistique, hébergement
- La mobilisation des acteurs du territoire : réactiver les démarches « Canal Emploi » et « Canal Entreprises »
  - Préparation des entreprises et du chantier : mise en place d'un « guichet unique » pour aiguiller et renseigner les entreprises
  - Coordination des acteurs du SPE appuyé par la relance de la démarche « Canal Emploi » (Pole Emploi/Etat-DIRECTE).
  - S'appuyer sur les compétences des collectivités et leur réseau territorial : formation pour les régions, insertion pour les départements
- Un accompagnement à la mise en œuvre du chantier : valorisation touristique du chantier, réduction des nuisances, charte « Chantier Durable », développement du transport fluvial en phase chantier
- Une mise en œuvre de la démarche « Grand Chantier » en s'appuyant sur les méthodes participatives et partenariales

**Proposition 6 : En faire un outil de développement pérenne : un Plan « Canal Seine Nord Europe »**

- Un plan « Canal Seine Nord Europe » qui inclut la démarche « Grand Chantier » et prépare l'après chantier par :
  - Des mesures mises en œuvre dès le chantier participant à l'aménagement pérenne du territoire : hébergement/tourisme, voirie, développement numérique
  - La mise en œuvre conjointe d'un fond de solidarité territoriale pour accompagner les transformations locales liées au chantier
  - Le développement de filières industrielles (formation, recherche) spécifiques en lien avec le Canal et le territoire : innovations végétales, logistique
  - Premières mesures incitatives au report modal : label « transport multimodal », insertion de modules « transport fluvial / ferroviaire » dans les formations logistiques, connexion ports maritimes / hinterland
  - Intégration des dispositions des CPER en lien avec le projet
- Rendre visible le développement induit : des projets labellisés « Grand Chantier - Canal Seine Nord Europe »
- Inciter à l'innovation pour le projet et pour la flotte française : mobiliser les écoles et universités du territoire pour l'initiation d'action de recherche et d'innovation

**Proposition 7 : la société « Seine Nord Europe-Réseau Seine-Escaut », une compétence de développement économique sur le réseau Seine-Escaut, levier des initiatives locales**

- Des missions de développement économique de la société portant sur le périmètre du réseau Seine-Escaut (Nord-Pas de Calais/Picardie) consistant à :
  - Veiller à la cohérence d'aménagement et l'égalité d'accès des chargeurs aux plateformes
  - Attribuer les nouvelles concessions portuaires du réseau et leur renouvellement
  - Représentation commerciale coordonnée du réseau Seine-Escaut sur le modèle d'HAROPA
  - Veiller à la cohérence des projets avec les infrastructures portuaires existantes
  - Développer un internet de la logistique pour optimiser les flux
- Accompagner l'aménagement des plateformes multimodales porté par les initiatives locales : portage de l'aménagement/exploitation des plateformes par les EPCI et les Régions, possibilité de structure de type SEMOP afin d'associer les acteurs privés.

**Proposition 8 : Préparer la création début 2016 de la Société « Seine Nord Europe – réseau Seine-Escaut » par une équipe dédiée**

- Mise en place dès juin 2015 d'une équipe préfiguratrice dédiée conjointe Etat / Voies Navigable de France / Collectivités en un lieu central proche du chantier qui sera défini par le comité des partenaires. Cette équipe dédiée rendra compte régulièrement au comité des partenaires.
- Mise en œuvre d'une communication unifiée : visuel unique identifiable, site internet participatif, ouverture des « Maisons du Canal »
- Relance de l'aménagement foncier en partenariat avec les communes, les départements et les chambres d'agriculture
- Lancement de la démarche « Grand Chantier » dès 2015

**Proposition 9 : Mettre en place un modèle économique de la société « Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut » incitatif au report modal**

- Mise en place du cadre législatif pour des recettes dédiées assises sur des bases régionales :
  - o transposition et mise en œuvre de la redevance pour coût externe de la directive Eurovignette III sur les autoroutes concédées du territoire,
  - o mise en œuvre d'une contribution environnementale des entrepôts logistiques modulée selon l'utilisation ferroviaire/fluviatile/routière
- Lancer avec les acteurs du fluvial une consultation sur le péage appliqué au réseau Seine-Escaut, dans une logique de préservation de la compétitivité du mode fluvial et de complémentarité ferroviaire/fluviatile. Ceci pourrait se faire en lien avec les conclusions de la conférence sur le fret fluvial attendues mi 2015, et la conférence nationale sur la logistique.
- Elaboration d'un protocole de financement et de gouvernance sur la base des principes du modèle économique de la Société Seine Nord Europe – Seine-Escaut

**Proposition 10 : Elaborer des contrats territoriaux de développement Seine-Escaut avant fin 2016**

Le contrat est l'outil de programmation partenarial de l'ensemble des actions en lien avec le chantier et l'après chantier. Il est un élément de préparation du « Plan Canal Seine Nord Europe » :

- Avant fin 2015 : élaboration à titre d'expérimentation des projets de contrats sur les plateformes du Canal Seine Nord Europe. Des groupes de travail ont été mis en place par la mission.
- Dès 2016 : généralisation des contrats au périmètre du réseau Seine-Escaut, avec une déclinaison spécifique sur le Port de Dunkerque et avec HAROPA
- Second semestre 2016 : finalisation du « Plan Canal Seine Nord Europe »

# Remerciements

---

L'avancement rapide du projet au travers de cette mission tient beaucoup au travail, aux initiatives et aux compétences de nombreuses personnes que je remercie ici très chaleureusement.

Un merci tout particulier à Pr. Balazs, coordonateur du corridor Mer du Nord Méditerranée. Grâce à cette mission, j'ai pu partager son expérience exceptionnelle, son attachement aux valeurs humaines, démocratiques et européennes, sa vision d'une Europe du progrès. Il est de ces hommes qui font avancer l'idéal européen. Je remercie également ses services et ceux de la DG Move de la Commission Européenne qui ont été d'une aide précieuse, en particulier H.Ruijters, V.da Fonseca, I.Jagiello, A.Faergemann.

L'action importante de Nicole Klein, Préfète de la Région Picardie, coordinatrice au titre de l'Etat du projet, a permis d'installer les bases d'une nouvelle gouvernance du projet au travers du comité des partenaires et du comité technique que nous avons co-présidés.

Les services de la préfecture de la Somme, le SGAR M.Coudon ainsi que M.Shehu ont été d'un appui efficace pour tenir les comités des partenaires parfois dans des délais très courts. Le Préfet du Nord-Pas de Calais, M.Cordet, le Préfet de l'Oise, M.Berthier, la Préfète du Pas-de-Calais, Mme Buccio et leurs services ont contribué efficacement à l'ensemble du travail notamment pour le suivi des réunions sur le terrain. Ainsi, Mme Laubies, Secrétaire Générale de la préfecture du Pas-de-Calais et M. Dubreuil Sous-préfet de Péronne ont aussi été d'un appui important pour les réunions à Ytres, Péronne, Nesle.

Les membres des cabinets du Premier Ministre et des différents ministères ont permis d'appuyer efficacement l'ensemble des travaux de la mission. Au cabinet du Premier Ministre, les échanges avec Loïc Rocard et Stéphane Lecler ont assuré la cohérence d'ensemble. Baptiste Maurand au cabinet d'Alain Vidalies a suivi de près l'ensemble de la mission, assurant qu'elle puisse passer les étapes importantes. Je remercie également Dorothée Stik au cabinet d'Emmanuel Macron, Julien Alix au cabinet de Michel Sapin pour leur travail constructif avec les membres de mon équipe.

L'avancement de la mission a aussi été possible grâce à la mise en place d'une réunion technique régulière avec les services de VNF, du Ministère des Transports, du Ministère des Finances et des Comptes Publics. Dans ce cadre, les équipes de VNF ont contribué par leur expérience à faire progresser le projet. Je remercie Marc Papinutti, Directeur Général, Franck Agogué, Directeur Général Adjoint, ainsi que toutes les équipes de VNF, que ce soit dans les services centraux ou dans les directions territoriales qui ont contribué à cette mission : N.Bour, B.Deleu, JP Velche, JC Ziza, L.Monjole. La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie ont aussi participé à ce travail. Je remercie François Poupard, Directeur Général de la DGITM, Olivier Rolin, Sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux et des investissements portuaires, Anne-Sophie Vetro, responsable du

bureau des voies navigables, François Gros, chargé des investissements des infrastructures de transport fluvial. Le Ministère des Finances et des Comptes Publics, Franck Lirzin, Azélie Quillet, Pierre-Yves Massille, M.Philippot ont aussi pleinement collaboré à ce travail technique très constructif. La mission administrative conjointe CGEDD/IGF (M.Lahoche, M.Morin, M.Le Gall) a également fortement contribué à alimenter ce rapport par ses propositions.

Les échanges avec mes collègues parlementaires, ainsi que les parlementaires européens ont permis d'alimenter utilement la réflexion et contribuer au débat par leurs initiatives. Patrice Carvahlo, Jean-Jacques Cotel, Karima Delli, Stéphane Demilly, Gilles Pargneaux, Barbara Pompili, Dominique Riquet m'ont ainsi fait part de leurs points de vue.

Les chambres professionnelles ont aussi fait part de leur vision pour ce projet qui marquera une nouvelle grande région. L'initiative conjointe de Philippe Vasseur Président de la CCI Nord-Pas de Calais et Jacky Lebrun Président de la CCI Picardie d'organiser un évènement le 10 mars à Arras a illustré la démarche de co-construction avec les acteurs économiques. JB Bayard Président de la Chambre Régionale d'Agriculture Nord-Pas de Calais et M.Roguet Président de la Chambre d'Agriculture de la Somme m'ont également montré l'implication de leur profession dans ce projet.

Les collectivités territoriales pour leur implication dans ma mission ont été d'un apport essentiel. Il s'agit d'abord de toutes les collectivités qui ont organisé de manière efficace les rencontres avec les acteurs économiques et élus. Je remercie vivement les élus qui m'ont accueilli : J.Petit et JJ Cotel à Bapaume, M.Salomé à Nesle, P.Deguisse à Noyon, T.Deyghers, E.François, P.Cheval à Péronne, M.Bassé à Ytres, P.Marini et J.-N. Guesnier à Compiègne F.Chereau et F.Choeur à Douai.

Ensuite, les Présidents et élus des Départements et Régions du comité des partenaires ont tous exprimé leur soutien au projet. Je remercie également leurs collaborateurs au travers du groupe technique des collectivités territoriales Seine-Escaut. Ce groupe rassemble depuis la reconfiguration du projet les départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme, de l'Oise du Val d'Oise ainsi que les Régions Nord-Pas de Calais, Picardie, Ile-de-France. Je remercie tout particulièrement, Didier Manier et Jean-René Lecerf, Présidents du Conseil Départemental du Nord. Ils ont permis à leurs collaborateurs de s'investir pour partie dans ma mission. Jérôme Dezobry, Directeur Général chargé du développement territorial, Ophélie Haratyk, Isabelle Presa, François Charlet, François Bernard, Pierre Henri Louvrier, Sébastien Avisse, Alexandre Soler ont tous contribué à la mission à diverses échelles.

Enfin, je tiens à remercier très chaleureusement toutes les personnes qui m'ont accordé de leur temps au cours de cette mission, du Havre à Dunkerque. Ces échanges m'ont convaincu dans la capacité à faire de ce projet, un projet moderne, un levier de croissance durable.