
**ANNEXE 4 – DECLARATION DE TALLINN COSIGNEE
LE 17 OCTOBRE PAR LE COMMISSAIRE EUROPEEN
AU TRANSPORT ET LES MINISTRES FRANCAIS,
FLAMANDS, WALLONS ET NEERLANDAIS**

Declaration on the implementation of the TEN-T Core Network Corridor North Sea – Mediterranean

"The signing parties to this declaration:

HAVING REGARD TO

the forthcoming Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network which aims at the development of the TEN-T core network in accordance with the Regulation in a coordinated and a timely manner; and that such coordination includes the establishment of a corridor approach as an instrument to coordinate the various projects on a transnational basis in order to maximise network benefits;

the forthcoming Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility which allocates EUR 26 billion from the Union budget for/with the aim of accelerating investment in the field of trans-European networks and leverage funding from both the public and the private sectors for the period 2014-2020 and which identifies for this purpose nine Core network corridors including the North Sea – Mediterranean Corridor;

the recent adoption of the NAIADES II Communication by the Commission which identifies the implementation of the TEN-T network as one of the key areas of intervention required to make better use of inland navigation as a key component of Europe's multimodal transport network;

CONSIDERING

that this declaration concerns inland waterways of the North Sea-Mediterranean corridor, access routes and intermodal connections for the Seine-Scheldt connection and inland waterway projects contributing to good accessibility of seaports on the North Sea – Mediterranean Core network corridor;

that inland navigation represent the core components of the French, Belgian and Dutch sections of the North Sea - Mediterranean Core network corridor and has to play a key role in strengthening the multimodal character and the resource-efficiency of the corridor;

RECOGNISING

the significant preparatory work (studies and effective works) which has already been carried out in the framework of Priority Project 30 by France, Flanders and Wallonia, especially concerning the Seine Nord Europe canal, the Lys, upper Scheldt or Condé-Pommeroeul.

the strategic role that the Intergovernmental Committee (IGC) and, at technical level, the European Group of Economic Interest (EEIG) have played for the cooperation between the French, Flemish and the Walloon administrations for Priority Project 30;

the important role that this inland waterway connection will play providing accesses in France, Belgium and The Netherlands in a multimodal environment;

COMMIT TO

strengthen and broaden the existing coordination mechanisms for the implementation of the French, Belgian and Dutch inland waterway sections of the North Sea - Mediterranean Core network corridor, building upon the existing coordination mechanisms and in consultation with the Corridor Forum of this corridor;

take the appropriate measures to develop the inland waterway sections of the North Sea - Mediterranean Core network corridor by 2030 through the Trans-European Transport Network and for this purpose swiftly consolidate the preparatory phases of the various projects, including the restructuring of the current co-funding decisions to allow maximising the EU co-funding as of 2014;

exploit to the fullest extent the co-financing possibilities offered until 2020 by the Connecting Europe Facility for the inland waterway projects on the North Sea – Mediterranean Core network corridor, including the studies/upgrading related to the Maas, the Albert canal, the canal Gent/Terneuzen, the canal Bocholt/Herentals, the various locks on the Seine-Scheldt corridor as well as on the Upper-Scheldt, the maritime lock in Terneuzen, the canal Seine-Nord, the Seine – Scheldt interconnection, including the canal Roeselare-Lys and the canal Bossuit-Kortrijk, the inland waterway axes Dunkerque - Valenciennes, Lille – Douai and the river Seine from Le Havre to Nogent-sur-Seine, Antwerpen-Brussels-Charleroi and the waterways in Wallonia, as well as for the further development of access routes and intermodal connections for the Seine-Scheldt connection, including multimodal platforms and the inland waterway connection to the ports of Dunkerque, Gent, Antwerp and Zeebrugge and for inland waterway projects contributing to a good accessibility of seaports, including Le Havre and Amsterdam and its Sea Locks and Beatrix lock which are interconnected with this corridor through inland waterways;

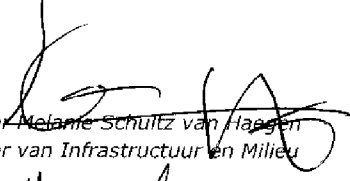
exploit in particular the possibilities offered in the Connecting Europe Facility of the co-financing rate of up to 40% for grants for the above mentioned sections.

take appropriate steps to fully integrate these projects with relevant projects related to the other modes of transport, in particular with rails, maritime, inland and sea port and road projects, in order to fully develop the multimodal aspect of the corridor;

maximise, through the integrated cross-border governance of the Seine-Scheldt connection and through the integrated multimodal development of the various related projects, the EU added value of the project which will justify the allocation of the highest possible co-financing rate."




Ministre Frédéric Cuvillier
Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, France



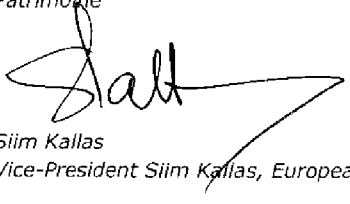
Minister Melanie Schultz van Haagen
Minister van Infrastructuur en Milieu



Minister Hilde Crevits
Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken, België



Ministre Carlo Di Antonio
Ministre wallon des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine



Siim Kallas
Vice-President Siim Kallas, European Commission

ANNEXE 5 – DECLARATION D'ENGAGEMENT DES REGIONS ET DEPARTEMENTS CONCERNES PAR LE TRACE

Déclaration d'engagement des collectivités territoriales pour la reconfiguration du projet du Canal Seine Nord Europe

Véritable opportunité de développement durable, le Canal Seine Nord Europe, infrastructure exemplaire en matière de report modal, répond à la fois au défi de la transition énergétique, à la relance de la croissance économique, au développement de l'emploi dans le long terme.

Frédéric CUVILUER, Ministre Délégué, Chargé du Transport de la Mer et de la Pêche, a engagé une reconfiguration technique et financière du projet, recherchant en particulier une participation financière de l'Europe à la hauteur des enjeux d'un tel projet.

Cette mission confiée à Rémi Pavros, Député Maire de Maubeuge, permet de repositionner ce projet et de lui offrir une nouvelle opportunité.

Ainsi, Rémi Pavros, préconise la sortie du Partenariat Public Privé trop coûteux, et l'ajustement du programme à un budget soutenable, d'un montant de l'ordre de 4,5 md€..

Il démontre aussi l'intérêt économique de l'ouvrage et introduit la perspective d'une subvention de l'Union Européenne à hauteur de 40 %, ce qu'a confirmé « la déclaration de Tallinn » cosignée le 17 octobre 2013 par les ministres français, flamands, wallons, néerlandais et le commissaire européen.

Le travail ainsi engagé est de nature à rassurer l'ensemble des partenaires du projet et à conforter l'engagement des collectivités territoriales aux côtés de l'Etat.

L'abandon du Partenariat Public-Privé permet aujourd'hui d'envisager une nouvelle gouvernance du projet. Nos collectivités territoriales doivent y trouver toute leur place ; chacune à leur niveau, elles apporteront un appui décisif à l'aménagement de plateformes multimodales fluviales.

Nous proposons d'aller plus loin en participant pleinement à la création de cette infrastructure au sein d'une structure dédiée. Cette nouvelle structure permettra le développement cohérent des territoires de l'ensemble du périmètre Seine Escaut autour de son réseau fluvial.

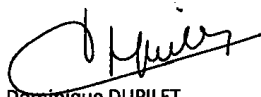
Par ailleurs, dans le cadre de l'aménagement de l'axe Seine-Escaut avec un phasage progressif, comme proposé par la mission de reconfiguration du canal, il nous paraît primordial et cohérent d'engager prioritairement les travaux du tronçon central de l'axe Seine-Escaut, pour s'inscrire dans la programmation européenne 2014-2020.

D'ores et déjà, de nombreuses actions ont été menées sur nos territoires dans la perspective de la réalisation de cette infrastructure. Engager les travaux du tronçon central dès maintenant permettra de réduire rapidement un goulet d'étranglement du réseau fluvial, de renforcer les possibilités de report modal de même que la compétitivité de nos ports.

Dès lors, dans ce cadre nouveau, nous nous engageons sur la question du financement du tronçon central afin que la participation des collectivités territoriales se situe à 1 milliard d'euros pour la phase travaux du Canal Seine Nord Europe sur un budget global estimé à 4.5 md€.

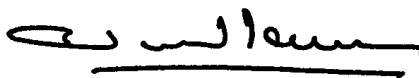
Enfin, nous souhaitons que ce projet puisse être socialement responsable. Dès la phase chantier, l'insertion d'une clause sociale ambitieuse dans les marchés publics de travaux sera un signe positif adressé à nos citoyens.

Le projet de Canal Seine Nord Europe est à « la croisée des chemins ». Sa pertinence est désormais démontrée. Il faut maintenant lui donner cet élan politique nécessaire à l'éclosion des grands projets. Nous y sommes prêts.



Dominique DUPILET

Président du
Conseil Général
du Pas-de-Calais



Patrick KANNER

Président du
Conseil Général
du Nord

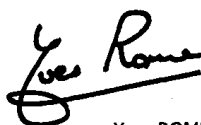
Christian MANABLE

Président du
Conseil Général
de la Somme



Daniel PERCHERON

Président du
Conseil Régional
Nord-Pas-de-Calais



Yves ROME

Président du
Conseil Général
de l'Oise

ANNEXE 6 – LETTRE D'OLLI REHN, VICE-PRESIDENT DE LA COMMISSION EUROPEENNE DU 4 JUILLET 2013

OLLI REHN
VICE-PRESIDENT OF THE EUROPEAN COMMISSION

Ref. Ares(2013)2668015 - 03/07/2013

RUE DE LA LOI, 200
B-1049 BRUSSELS
TEL. (+32-2) 295.79.57

Brussels, 3 July 2013

Dear Colleagues

During past years, expenditure cuts enacted in the context of fiscal consolidation strategies have happened to some extent at the cost of more productive expenditure categories, and particularly public investments. At the same time, the current economic situation in most of the EU would rather call for prioritising spending in investments which support sustainable growth, as stressed also under the 2013 European Semester, within a broader strategy aimed at enhancing the quality (i.e. growth-friendliness and efficiency) of public expenditure.

In this context, the Commission stated in its Communication on a "Blueprint for a deep and genuine economic and monetary union", that it would *"explore further ways within the preventive arm to accommodate investment programmes in the assessment of Stability and Convergence Programmes. Specifically, under certain conditions, non-recurrent, public investment programmes with a proven impact on sustainability of public finances could qualify for a temporary deviation from the medium-term budgetary objective or the adjustment path towards it."* Government investment in projects co-financed with the EU was given as an example of potentially eligible expenditure.

The intention was transformed into a legal requirement in the "Two-Pack" (Article 16(2) of the Regulation 473/2013) which requests the Commission to report by 31 July 2013 on the results of this exercise. This commitment has been supported by the Heads of State or Government in the conclusions of the European Council in October and December 2012 as well as in March and June 2013.

The Commission has accordingly explored various options for devising an investment clause to be applied in the preventive arm of the SGP, while fully respecting the EU fiscal surveillance framework. As a result, in view of the current economic circumstances, we intend to implement article 5(1) of the Regulation 1466/97 on the preventive arm of the Stability and Growth Pact as follows:

In the preventive arm of the SGP, the Commission will consider allowing temporary deviations from the structural deficit path towards the Medium-Term Objective (MTO) set in the country specific recommendations, or the MTO for Member States that have reached it, provided that:

- (1) the economic growth of the Member State remains negative or well below its potential;
- (2) the deviation does not lead to a breach of the 3% of GDP deficit ceiling, and the public debt rule is respected; and
- (3) the deviation is linked to the national expenditure on projects co-funded by the EU under the Structural and Cohesion policy, Trans-European Networks (TEN) and Connecting Europe Facility (CEF) with positive, direct and verifiable long-term budgetary effect.

This application of the provisions of the SGP concerning temporary deviations from the MTO or the adjustment path towards it is related to the current economic conditions of large negative output gap. Once these temporary conditions are no longer in place and the Member State is forecast to return to positive growth, thus approaching its potential, any deviation as the above must be compensated so that the time path towards the MTO is not affected.

The above elements will first be implemented when assessing the national budgets for 2014 and the budgetary outcomes for 2013. They will be reviewed on a yearly basis in time for the submission of stability and convergence programmes.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'O. R.', is written below the word 'Sincerely,'.

ANNEXE 7 – AIDES AU TRANSPORT FLUVIAL

	Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
REPORT MODAL				
Aide aux embranchements fluviaux	Réduire le poids financier de la rupture de charge	- assuré par VNF		
- 1 à 2 M€/an	Investissements dans les infrastructures (quai, appontement) et les superstructures de transbordement (grue, portique, ...)	Bénéficiaires : les chargeurs et les transporteurs (installations de manutention embarquée par ex.)		
Projet de plan d'aide au report modal (PARM) 2013-2017	Susciter la demande du transport fluvial et expérimentation à la mise en place de logistique fluviale	- 14 M€ sur 5 ans (10M€ par VNF ; 4M€ par Etat)	Subvention aux études et à l'expérimentation, via l'aide à la réalisation d'études logistiques et l'aide à l'expérimentation du transport fluvial.	Bénéficiaires : chargeur, logisticien, organisateur de transport, manutentionnaire, gestionnaire de PFM.

	Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
MODERNISATION DE LA FLOTTE				
Projet de plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) 2013-2017	Moderniser la flotte, en aidant les entreprises à moderniser la cale existante	- assuré par l'Etat, VNF et certaines régions - 22,5 M€	Cette aide est apportée sous la forme de subventions directes. Reconstitution de toutes les mesures prévues dans le PAM, sauf la formation continue. Nouvelles mesures complètent le dispositif : * l'innovation * le renouvellement de la flotte (rajeunissement de la flotte) * l'achat d'un bateau plus grand * le logement des apprentis	
Automatic Identification System (AIS) 2011-2013	Equiper en transpondeur AIS l'ensemble des bateaux de transport de marchandises et de passagers opérant en France	- assuré par VNF et CE (20% pour la CE) - 3 M€ sur 3 ans	Cette aide est apportée sous la forme d'une subvention à 100% des frais d'acquisition du matériel (plafond de 2100€/bateau)	
Certificats d'économie d'énergie	Valoriser financièrement les économies d'énergie		Sont éligibles : * l'acquisition d'un automoteur ou d'une barge * l'acquisition d'une UTI fleuve-route * des actions qui favorisent des économies de carburants.	
AMI Navires du futur	Expérimenter et promouvoir des technologies moins consommatrices d'énergie et moins émettrices de GES	- assuré par l'ADEME	La dotation du dispositif est constituée de subventions (max. 1/3), d'avances remboursables et d'intervention en capital (mini 2/3). Pour le fluvial, seuls les projets > 2M€ sont éligibles.	<u>Bénéficiaires</u> : filières maritimes et fluviales (démonstrateurs technologiques et démonstrateurs de navires et d'équipements) <u>Bilan</u> : suite à l'AMI « Navires du futur », un seul projet a été retenu.

	Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
CREATION ET DEVELOPPEMENT DES ENTREPRISES				
Création d'entreprise (Fluvial Initiative)	Créer des entreprises artisanales de transport fluvial, en facilitant et sécurisant les investissements correspondants (achat du bateau)	- assuré par la Caisse des Dépôts et consignations, VNF et d'autres partenaires - 4,5 M€	Cette aide est apportée sous la forme d'un prêt d'honneur (prêt à taux zéro), avec remboursement différé (6 mois), ce qui permet de faciliter l'obtention d'un prêt bancaire.	Bilan : seuls 2,3 M€ ont été utilisés. Toutefois, 63 « nouvelles » entreprises ont pu en bénéficier.
Projet de Fonds commun de placement à risques (FCPR) pour développer les entreprises moyennes	Développer les entreprises de taille moyenne de la filière fluviale en leur permettant de financer leurs projets d'investissement	- assuré par la Caisse des Dépôts et consignations, et VNF	Il s'agit de lever des fonds privés à l'aide d'un FCPR. Il s'agit d'un placement financier pour investisseurs publics et privés. Seuls les projets > 2M€ sont éligibles.	Bénéficiaires : transporteurs fluviaux de marchandises, chantiers fluviaux, services associés, tourisme.
Projet « Fluvial Invest »	Permettre le renouvellement de la flotte à « petits et moyens gabarits » par levé de fonds.	- assuré par la société agréée « Fluvial Invest »	Il s'agit de lever des fonds privés à l'aide d'un dispositif fiscal (placement financier avec défiscalisation pour les investisseurs). L'Etat finance les réductions et crédits d'impôt correspondants. La société « fluvial invest » met en location des bateaux neufs pendant 5 ans, que les opérateurs achètent à l'issue de cette période.	Le coût du dispositif pour l'Etat est à mettre en parallèle avec l'augmentation potentielle des recettes fiscales, conséquence d'une augmentation de l'activité du transport fluvial

	Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
AUTRES AIDES				
Fiscalité		- assuré par l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> * Suppression de la TIPP appliquée sur les carburants des transporteurs fluviaux, * Suppression de l'imposition sur les plus-values de cession d'une unité fluvial en cas de rachat d'une unité plus récente et ayant une capacité d'emport supérieure 	Le coût du dispositif pour l'Etat est à mettre en parallèle avec l'augmentation potentielle des recettes fiscales, conséquence d'une augmentation de l'activité du transport fluvial
Aides de la CNBA (aides « solidaires »)	Aide aux artisans bateliers à faire face à des difficultés financières passagères conséquence d'un accident de la vie ou de destruction partielle ou totale de l'outil de travail. - assuré par l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> - assuré exclusivement par la « taxe CNBA » qui est acquittée par tous les artisans bateliers (il ne s'agit donc pas d'une aide de l'Etat). - de l'ordre de 1,3 M€ 	<ul style="list-style-type: none"> * aide alimentaire pour décès * aide alimentaire pour destruction partielle du bateau * aide alimentaire pour destruction totale du bateau * aide alimentaire pour maladie * aide pour arrêt de navigation du fait d'une cause externe 	
Aides des régions		- assuré par les Régions	<ul style="list-style-type: none"> * aide financière pour les apprentis artisans bateliers (formation) * participation aux dispositifs PARM et PAMI * mise en place du Contrat de Projets 	

Objectifs		Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
AUTRES AIDES				
Fiscalité		- assuré par l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> * Suppression de la TIPP appliquée sur les carburants des transporteurs fluviaux, * Suppression de l'imposition sur les plus-values de cession d'une unité fluvial en cas de rachat d'une unité plus récente et ayant une capacité d'emport supérieure 	Le coût du dispositif pour l'Etat est à mettre en parallèle avec l'augmentation potentielle des recettes fiscales, conséquence d'une augmentation de l'activité du transport fluvial
Aides de la CNBA (aides « solidaires »)	Aide aux artisans bateliers à faire face à des difficultés financières passagères conséquence d'un accident de la vie ou de destruction partielle ou totale de l'outil de travail. - assuré par l'Etat	<ul style="list-style-type: none"> - assuré exclusivement par la « taxe CNBA » qui est acquittée par tous les artisans bateliers (il ne s'agit donc pas d'une aide de l'Etat). - de l'ordre de 1,3 M€ 	<ul style="list-style-type: none"> * aide alimentaire pour décès * aide alimentaire pour destruction partielle du bateau * aide alimentaire pour destruction totale du bateau * aide alimentaire pour maladie * aide pour arrêt de navigation du fait d'une cause externe 	
Aides des régions		- assuré par les Régions	<ul style="list-style-type: none"> * aide financière pour les apprentis artisans bateliers (formation) * participation aux dispositifs PARM et PAMI * mise en place du Contrat de Projets 	
			<p>Interrégional Plan Rhône (CPIER) 2007-2013</p> <ul style="list-style-type: none"> * aide à l'accroissement de la cale et aux lignes nouvelles (participation des régions pour 6 M€) * aide aux embranchements fluviaux (subvention de 30% avec un cofinancement à 50/50 entre VNF et la région concernée) 	
Aides de Ports de Paris		- assuré par Ports de Paris	<ul style="list-style-type: none"> * remises offertes sur location de terrains en fonction du trafic fluvial réalisé * aide au développement de trafic fluvial de conteneurs * aide à l'émergence de nouvelles filières * offre de conseils logistiques * accueil d'activités liées à la revalorisation de produits. 	Seules les remises offertes sur location de terrains en fonction du trafic fluvial réalisé peuvent être qualifiées d'aide.

	Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
AIDES EN ALLEMAGNE				
Réduction des émissions 2007-2012	Réduire les émissions causées par le transport fluvial	- 10 M€ sur 6 ans	Subvention directe : * soit à l'acquisition de moteurs diesels à basses émissions, * soit au remplacement du moteur, * soit à l'installation de filtres à particules diesel et systèmes de réduction de l'azote.	
Recherche et développement 2011-2015	Aider la « recherche et développement » dans les domaines de la navigation et du génie maritime	- 31,5 M€/an	Subvention directe : * amélioration des navires, * augmentation de l'efficacité des chantiers navals, * transfert modal vers le transport maritime à courte distance et la navigation fluviale.	
Transport combiné	Développer le transport combiné en Allemagne	- 86 M€ en 2012	Subvention directe aux entreprises privées pour la construction, l'extension, et la modernisation des terminaux de transport combiné.	
Formation	Réduire le taux de chômage en Allemagne	- 2,4 M€/an	Subvention directe permettant aux jeunes mousses d'être formés pour devenir chefs de bord/bateliers à bord de navires fluviaux. Limitée à 2000€ par an et par personne.	

	Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
AIDES AUX PAYS-BAS				
Transpondeurs AIS	Moderniser la flotte et améliorer la sécurité des exploitants de bateaux fluviaux	- 14,7 M€ sur 3 ans (fin 2009 à fin 2012)	Subvention directe pour l'achat et l'installation d'un transpondeur AIS (plafonné à 2100€)	
Aide à l'innovation 2008-2012	Encourager l'innovation dans le secteur de la navigation intérieure	- 2 M€/an	Sont éligibles les projets de recherche industrielle et de développement expérimental qui pourront contribuer à des innovations dans la navigation fluviales.	
Dispositif fiscal « énergie »	Stimuler les investissements en « avoirs » en matière d'économie d'énergie et de sources d'énergie renouvelable.	- 151 M€ en 2012	Les entrepreneurs ont le droit d'effectuer un dégrèvement fiscal à hauteur de 44% des investissements en réduction d'énergie.	
Dispositif fiscal « environnement »	Stimuler la diffusion et la pénétration du marché des nouvelles technologies respectueuses de l'environnement	En 2009 : - 79 M€ pour la dépréciation aléatoire - 89 M€ pour le dégrèvement fiscal		

	Objectifs	Financement	Fonctionnement du dispositif	Commentaires
AIDES EN BELGIQUE				
Transport combiné fluvial 2010-2012	Réaliser un transfert modal du transport des conteneurs de la route vers la navigation intérieure à partir d'un terminal situé dans la région Bruxelles-capitale	- région Bruxelles-Capitale - 300 000 €/an	Subvention directe de 17,5 € par conteneur transbordé	
Transpondeurs AIS	Moderniser la flotte et améliorer la sécurité des exploitants de bateaux fluviaux	- région flamande - 1,575 M€	Subvention directe pour l'achat et l'installation d'un transpondeur AIS (plafonné à 2100€)	
Partenariats public privé 2011-2016	Fournir des aides pour la construction d'installations de chargement et de déchargement	- région flamande - 10 M€/an	Les autorités publiques supporteront une partie des coûts liés aux infrastructures.	
Transport fluvial de palettes 2011-2013	Mettre en place un transfert modal du trafic de marchandises palettisées de la route aux voies navigables intérieures	- région flamande - 1,5 M€ sur 3 ans		

Transport fluvial des déchets	Compenser les coûts supplémentaires qu'entraîne le transport des déchets ménagers par les voies navigables intérieures plutôt que par la route.	- région flamande - 7,432 M€	Les subventions portent sur l'acquisition d'installations de manutention (grues) mises à disposition des communes et des associations intercommunales.	
Plan wallon d'aides au transport par voies navigables 2008-2013	Moderniser la flotte wallonne, réaliser des installations de transbordement, mettre en place des services réguliers de transport de conteneurs par voies navigables en Wallonie	- région wallonne - 21 M€ sur 6 ans	<ul style="list-style-type: none"> * Prime aux services réguliers de transport de conteneurs par voie navigable * Prime aux services de conseil * Prime à l'investissement pour le développement du transport de marchandises par voie navigable ou par chemin de fer * Prime à l'investissement pour l'adaptation technique de la flotte wallonne * Prime à l'acquisition d'un premier bateau 	
Aide NARCON (transport combiné)	Développer le transport combiné ferroviaire sur le réseau intérieur belge	- aide fédérale - 65€ / conteneur en aller simple		Certaines lignes belges sont en concurrence directe avec le réseau fluvial du Nord. Or les opérateurs de barges français pratiquent un prix de 90€ / conteneur pour Dunkerque/Lille et ne touchent que 30€ de subvention en aller simple. De plus, l'ouverture de cette aide au transport combiné international (avec un point nodal belge) risque de grever la compétitivité de l'activité conteneurisée de l'ensemble des ports français. Le montant alloué par l'aide NARCON introduit donc une distorsion de la concurrence et un risque pour le développement des ports français.

ANNEXE 8 – Lettre de Michel Rocard, Ancien Premier Ministre

Michel Rocard
Ancien Premier Ministre

Monsieur Frédéric CUVILLIER
Ministre Délégué aux Transports

Paris, le 4 décembre 2013

Monsieur le Ministre,

C'est au jour dit, soit le mercredi 11 décembre 2013, que Monsieur le Député Rémi Pavvros, vous remettra le rapport que vous lui avez demandé par lettre du 17 avril 2013 sur la reconfiguration du Canal Seine Nord Europe.

Connaissant ma très ancienne implication dans ce projet, Monsieur Rémi Pavvros m'a fait l'honneur et l'amitié de me demander d'accompagner la remise de ce rapport d'une lettre à votre intention pour en souligner quelques aspects. Je ne saurai vous cacher que j'ai un vif plaisir à m'acquitter de cette tâche. Car il ne s'agit pas que d'un canal, loin de là.

S'agissant du canal, pour commencer, le travail accompli par les multiples équipes qui y ont participé, et conclu par Monsieur Pavvros est remarquable. L'amélioration des connexions et relations avec le Bassin de l'Escaut a permis de confirmer le caractère de liaison transfrontalière de ce canal, ce qui, comme le dit la déclaration de Tallinn du 17 octobre 2013, entraîne l'éligibilité de l'ouvrage aux financements européens pour 40% de son coût complet. L'abandon de quelques compléments non indispensables du projet, et la révision des plans de financement résultant de l'éligibilité européenne rendent l'opération possible. Il ne dépend plus, Monsieur le Ministre, que de votre décision, que les dernières finitions techniques, administratives et de procédures financières soient entreprises permettant ainsi le bouclage du projet et peut-être même l'ouverture du chantier en 2014.

Votre décision concernera un canal, ses ouvrages d'accès et de manutention et l'enveloppe financière y afférent, limitativement. Mais les enjeux qu'elle comporte son infiniment plus vastes.

Un premier aspect n'est guère chiffrable dans l'établissement du bilan financier du projet. Mais il est économiquement essentiel et d'effet rapide. Il s'agit de la desserte de nos ports maritimes à partir de leur territoire intérieur et du réseau fluvial de l'arrière pays. Pour Anvers et Rotterdam le trafic maritime est apporté ou diffusé par voie fluviale pour entre 20 et 25% de son volume. Pour Dunkerque, Rouen ou même le Havre, ce chiffre est inférieur à 10%. Or cet élément de compétition est décisif. Seine Nord sera là un renforcement puissant.

Le deuxième aspect est la contribution au développement économique des zones desservies. Le rapport insiste beaucoup sur cet aspect. Je n'y reviens ici que parce que c'est un point souvent sous estimé sinon parfois oublié. Or les élus concernés sont unanimes à le souligner.

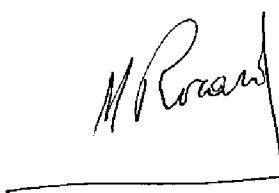
Le troisième aspect est beaucoup plus général et son importance est plus diffuse. Mais elle pourrait être plus grande encore. Il s'agit de savoir si la France après avoir été pendant longtemps une immense constructrice de canaux, (Colbert, Napoléon, Freycinet) puis les avoir oubliés pendant un siècle, se décide ou non à relancer la voie d'eau comme une activité utile et reconnue. Dans les pays de notre voisinage, Pays Bas, Belgique, Luxembourg, Allemagne et Suisse, le souci de diminuer les coûts et de diminuer aussi les émissions de gaz à effet de serre se traduit par une augmentation petite mais régulière de la part de la voie d'eau dans les transports de marchandises, face à la route comme au rail. En France l'état de notre réseau était tel qu'elle a continuellement baissé depuis la deuxième guerre mondiale pour atteindre 3,4% vers 1990 contre 14% en Belgique. La seule reprise de l'entretien des canaux par "Voies Navigables de France" créée en 1992, jointe à une modernisation des procédures d'affrètement a permis une petite reprise (nous sommes remontés à 4,3%) déjà visible mais encore insignifiante. C'est toute une profession, et dans la France entière, qui attend et souhaite une reprise beaucoup plus forte. Or le canal Seine Nord se trouve être à la fois le principal instrument mais aussi le symbole le plus évident de l'intention des pouvoirs publics pour l'avenir. Une petite renaissance de la voie d'eau est déjà perceptible. Le renoncement à Seine Nord la tuerait, bien au-delà de la région concernée.

Enfin le dernier aspect est plus important encore s'il se peut. Il s'agit du rapport de la France et des français à l'écologie. Pour beaucoup et jusqu'à aujourd'hui, parler d'écologie c'est évoquer des limites, des freinages, des réglementations, des interdictions et des coûts, voire des impôts. Ce mot n'est associé à rien de positif. Or Seine Nord c'est 10 000 emplois par an pendant les 5 à 6 ans de sa construction, c'est 3000 emplois permanents pour la gestion, c'est entre dix et vingt mille camions de moins sur nos routes entre Paris et le Nord, c'est une économie considérable sur les coûts de transports de nos matériaux. C'est une forte contribution à la sécurité routière et plus encore à la diminution de nos émissions de gaz à effet de serre. C'est donc l'écologie démontrant qu'elle encourage pour demain une meilleure qualité de vie.

Votre décision Monsieur le Ministre dépend bien sûr d'une charge budgétaire, mais elle engage beaucoup plus que cela.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

+

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Rouard", is written above a horizontal line that extends to the left and then turns downwards to the right, forming a partial L-shape.