



DOSSIER DE PRESSE

Mercredi 22 novembre 2006

SEINE-NORD EUROPE : APPROBATION DE L'AVANT-PROJET SOMMAIRE ET LANCEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE



SOMMAIRE

L'enquête publique sur Seine-Nord Europe lancée en janvier 2007

Conclusion de 18 mois d'études et de concertation sur l'Avant Projet Sommaire
L'approbation de l'APS et le lancement de l'enquête publique
Résolution adoptée par le Conseil d'administration de VNF du 21 novembre 2006
Calendrier prévisionnel du projet

Des études confirmant l'intérêt économique du projet et ses bénéfices pour les territoires

Principaux enseignements des études socio-économiques d'APS de 2005-2006
Apports de Seine-Nord Europe en bref

L'éligibilité du projet à un contrat de partenariat public-privé pour développer un système de transport

L'avis de la MAPPP du 13 octobre 2006 : un projet éligible à un contrat de partenariat public-privé
Une optimisation du projet en termes techniques et financiers
La nomination d'un coordonnateur chargé d'une mission dédiée au financement du projet
Coût du projet Partenariat Public Privé / Maîtrise d'Ouvrage Publique

Un projet au cœur des nouvelles priorités européennes, partagé avec les partenaires européens

Des retombées positives également en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne
Seine-Escaut, un projet répondant aux trois priorités de financement du RTE-T

Une montée en puissance des apports du projet face aux enjeux du développement durable

La voie d'eau : un levier de développement durable
Bilan carbone : jusqu'à 600.000 tonnes de CO2 économisées par an

Annexes

Synthèse des avis reçus dans le cadre de la consultation sur l'APS (2005/2006)
Estimation des trafics sur Seine-Nord Europe
Les hypothèses de calcul du bilan carbone
Les contributions du projet aux politiques publiques
Chiffres clés

L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR SEINE-NORD EUROPE

LANCÉE EN JANVIER 2007

Avant-Projet Sommaire : 18 mois d'études et de concertation sur l'APS

Après le débat public de 1993 et les études préliminaires pour retenir le fuseau de passage retenu en 2002, l'avant-projet a été mené par VNF de décembre 2004 à juin 2006, pour définir les ouvrages et la bande de 500 mètres où trouvera place le tracé de l'ouvrage.

Les études de l'avant-projet sommaire ont visé à définir :

- *les objectifs de performance du projet en tant que système de transport, le fonctionnement du canal et notamment la conception des écluses et des ouvrages d'alimentation en eau.*

Les études de tracé-structure :

- *la localisation du canal, son insertion dans les territoires traversés et leur paysage, ainsi que les principes de franchissement.*

Les études d'environnement :

- *l'évaluation environnementale du projet et les mesures visant à en atténuer les impacts.*

Les études socio-économiques :

- *les trafics engendrés par le canal, ses effets sur l'élargissement de l'hinterland des ports maritimes, l'accessibilité des grandes agglomérations, le développement de l'intermodalité, notamment avec le rail, et le développement des territoires.*

La concertation s'est déroulée de juillet 2004 à octobre 2005. Les enjeux de Seine-Nord Europe, les objectifs, les modalités et le calendrier de l'avant-projet ont été présentés à l'occasion d'une centaine de réunions d'information en 2004. Du 15 mai au 19 septembre 2005, certains aspects du projet ont été approfondis à travers 5 réunions publiques et plus de 40 réunions de concertation locale.

Menée ensuite en deux temps, d'abord sur les volets techniques et environnementaux de l'avant-projet puis sur le volet socio-économique, la consultation a offert la possibilité aux services de l'Etat, aux collectivités territoriales, aux communes, aux acteurs socio-économiques et aux associations, d'exprimer leur avis formel sur le projet Seine-Nord Europe, sur la base des résultats complets des études menées dans chaque domaine concernée. Au total, 450 avis ont été recueillis par le préfet coordonnateur, préfet de Picardie, dans le cadre de cette consultation (voir extraits en annexe). Le Préfet a rendu son avis très favorable le 2 juin 2006 en soulignant que « *le projet a rencontré une adhésion marquée qui s'est renforcée tout au long de sa co-construction.* »

La remise de l'avant-projet sommaire par VNF au Ministre des Transports en juillet 2006

Après prise en compte de ces avis qui ont enrichi le projet, VNF a finalisé le dossier d'avant-projet et l'a transmis officiellement, le 5 juillet 2006, à Dominique PERBEN, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, respectant ainsi le calendrier fixé par le CIADT de décembre 2003.

Après la consultation interministérielle, l'avis de la Commission spéciale présidée par le Conseil Général des Ponts et l'analyse de la mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat public-privé auprès du Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, Dominique PERBEN affirmait le 28 septembre, à l'occasion d'un discours au Havre : « *Le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe va nous permettre d'ouvrir la France sur le réseau à grand gabarit européen. Il entrera dans les prochaines semaines en phase d'enquête publique. Je souhaite que nous entrions maintenant dans une phase active de discussions sur le financement de ce projet. C'est important pour les grands ports de la Seine, qui doivent être associés de près à sa mise au point.* »

L'avis de la commission spéciale du CGPC et la consultation interministérielle

Une commission spéciale du Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC) présidée par Claude GRESSIER a été chargée pendant 6 mois, de janvier à juin 2006, d'expertiser les études socio-économiques du projet Seine-Nord Europe.

Extraits des conclusions :

« Signal fort d'une volonté politique de développer la voie d'eau », le canal Seine-Nord Europe « peut jouer un rôle important d'aménagement du territoire pour les régions traversées et favoriser en outre le développement d'activités autour du tourisme fluvial qui bénéficieront aux économies locales ».

« Les hypothèses retenues par la Commission correspondent à une multiplication par 5 des trafics sur la voie d'eau en 2050. »

« Les zones portuaires multimodales (...) dont le foncier est inclus dans le projet de canal devraient bénéficier notamment de la relocalisation de centres de distribution actuellement implantés au Benelux et être donc un facteur de création d'activités et d'emplois. »

L'approbation de l'APS et le lancement de l'enquête publique, nouveau temps fort pour les territoires

C'est sur la base des études d'avant-projet sommaire de VNF, des avis reçus dans le cadre de la consultation sur l'APS et de l'expertise de la commission spéciale du CGPC, que la décision de lancer l'enquête d'utilité publique a été prise par le Premier ministre, Dominique de VILLEPIN.

Dominique PERBEN, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, a signé le lundi 20 novembre 2006 la décision ministérielle d'approbation de l'avant-projet du canal Seine-Nord Europe. Le Ministre a également demandé au Président de VNF de prendre toutes les dispositions pour que l'enquête publique du projet puisse démarrer en janvier prochain.

A cette occasion, le Ministre a souligné que *« la poursuite de ce projet dans le calendrier prévu confirme la priorité accordée par le ministre à un développement durable des transports au sein duquel le transport fluvial a un grand rôle à jouer. »*

Résolution adoptée par le Conseil d'administration de VNF du 21 novembre 2006

Le conseil d'administration de VNF du 21 novembre 2006 a autorisé son Président, François BORDRY, *« à solliciter des autorités administratives ou des autres instances concernées l'ouverture de la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe tel que présentés ainsi que les enquêtes publiques de mise en compatibilité des documents d'urbanisme et d'autorisations de défrichement qui en sont la conséquence. »*

Le Président de VNF est également *« habilité à solliciter toute autorisation et à lancer toute autre procédure connexe à l'enquête publique, notamment celles qui sont relatives à l'enquête parcellaire, à la loi sur l'eau et aux autorisations de défrichement. »*

LE CALENDRIER DU PROJET

18 Décembre 2003	Décision du CIADT sur la réalisation de Seine-Nord Europe
21 Avril 2004	Codécision du Parlement Européen et du Conseil Européen : le projet Seine-Escaut est inscrit parmi les 30 projets prioritaires du réseau trans-européen de transport (RTE-T)
16 Juillet 2004	Premier Comité de pilotage avec les Conseils Régionaux et la Commission Européenne
15 Octobre 2004	Lancement de l'information sur les études d'avant-projet
11 Mars 2005	Installation du Comité Consultatif et lancement de la concertation
Mars – Septembre 2005	Concertation sur les variantes pour la bande de 500 m
Octobre – Janvier 2006	Consultation des acteurs socio-économiques et des associations sur le volet technique des études d'avant projet
21 Novembre 2005	Lettre de mission du Ministre chargé des Transports sur l'évaluation de la réalisation d'un contrat de partenariat public-privé pour Seine-Nord Europe
Janvier – Avril 2006	Consultation des acteurs socio-économiques et des associations sur le volet socio-économiques des études d'avant projet
Mai – Août 2006	Consultation interministérielle
5 Juillet 2006	Remise de l'Avant-Projet Sommaire au Ministre chargé des Transports
13 Octobre 2006	Publication du rapport de la Mission d'Appui à la réalisation des contrats de Partenariats Public-Privé (MAPPP) concluant à l'éligibilité du projet Seine-Nord Europe à un contrat PPP.
20 Novembre 2006	Décision Ministérielle d'approbation de l'avant-projet du canal Seine-Nord Europe
21 Novembre 2006	Conseil d'Administration de VNF relatif à l'ouverture de la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du canal Seine-Nord Europe
Calendrier prévisionnel	
De Janvier à Mars 2007	Enquête publique auprès des populations concernées
Fin 2007	Obtention de la Déclaration d'Utilité Publique
2007 - 2009	Mise au point du Contrat de partenariat public-privé (si ce mode de financement est confirmé)
2007 - 2009	Elaboration de l'Avant-Projet Détaillé (APD)
2009 – 2013 ou 2015	Etudes d'exécution et travaux
2013	Mise en service du canal (si financement via un Contrat de partenariat public-privé)
2015	Mise en service du canal (si financement en Maîtrise d'Ouvrage Publique)

DES ÉTUDES CONFIRMANT L'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE DE SEINE-NORD EUROPE ET SES BÉNÉFICES POUR LES TERRITOIRES

La mondialisation des échanges a fortement modifié l'organisation des transports et de la logistique, en conférant un rôle stratégique aux ports maritimes et aux ports intérieurs. La forte croissance des échanges internationaux s'est traduite par une hausse continue du trafic dans les ports maritimes européens (+7% par an pour les conteneurs dans les quinze dernières années).

Représentant 7,5% du transport terrestre de marchandises en Europe, la voie d'eau pourrait en effet prendre en charge des trafics croissants. C'est tout l'objectif du projet Seine-Nord Europe qui grâce à un maillage du réseau à grand gabarit et une suppression des goulets d'étranglement sur le corridor nord-sud, constituera une nouvelle dynamique pour la navigation intérieure européenne. A terme, le projet reliera le grand bassin séquanien, via le Nord-Pas-de-Calais, aux réseaux fluviaux belges et néerlandais, et au-delà à toute l'Europe fluviale.

L'implantation de plates-formes portuaires, porteuses de développement logistique et d'intermodalité

Tout en constituant une réponse écologiquement satisfaisante à la croissance des trafics de marchandises, le canal Seine-Nord Europe permettra un développement de l'intermodalité grâce à l'implantation des zones portuaires multimodales, qui ont vocation à devenir des pôles stratégiques d'activités et de services pour le développement des territoires.

Le canal Seine-Nord Europe est conçu comme un système de transport global qui intègre le développement sur son linéaire de plusieurs interfaces entre le canal et les territoires desservis. Les études et la concertation ont permis, grâce à quatre groupes de travail territoriaux composés d'élus et d'acteurs économiques, d'identifier l'opportunité du développement, entre le Compiégnois et le Cambrésis, d'environ 360 ha de zones portuaires réparties en quatre pôles d'activités portuaires à vocation industrielle et logistique (Cambrai-Marquion, Péronne-Haute Picardie; Nesle, Noyonnais), des quais de transbordement au service des industries locales (vallée de l'Oise) et des ports céréaliers.

Les zones d'activités portuaires constitueront des pôles stratégiques d'activités et de services pour le développement économique et social de la Picardie et du Nord-Pas de Calais. Pourvoyeuses de valeur ajoutée, leur vocation est d'offrir à la fois des services de transport multimodaux (navettes fluviales régulières à destination des ports maritimes, navettes ferroviaires) et des espaces d'implantations privilégiés pour l'industrie ou les activités logistiques. La localisation des sites a été retenue en tenant compte des complémentarités des infrastructures (ferroviaires sur Nesle, routières ou autoroutières sur Cambrai-Marquion, Péronne-Haute Picardie et Noyonnais), permettant aux plates-formes portuaires de jouer un rôle de « hub » au service d'un vaste territoire.

En tant que facteur de structuration de la logistique, elles permettront l'organisation d'une massification plus importante, favorable aux modes fluvial et ferroviaire et donc facteur de développement de l'intermodalité.

La dynamique d'implantation identifiée sur Seine-Nord Europe concernera l'ensemble des régions de la liaison Seine-Escaut (dans le Nord-Pas de Calais, en Ile-de-France et en Haute-Normandie). En effet, la possibilité offerte aux distributeurs de s'implanter au cœur d'un des premiers bassins de consommation d'Europe, tout en restant parfaitement accessible depuis les six ports de la rangée nord renforce l'attractivité du nord-ouest de la France pour l'accueil des opérations logistiques.

A l'échelle interrégionale, les développements portuaires le long de Seine-Escaut s'inscrivent donc nécessairement dans une réflexion globale de l'organisation d'un système maillé d'équipements de transport, allant de la Basse Seine au Nord-Pas de Calais.

Un trafic fluvial 3 fois plus important sur le corridor nord-sud dès 2020

Les études réalisées ont estimé le niveau de trafic attendu sur le canal Seine-Nord Europe selon différents scénarios de croissance économique, de politique des transports. Tous types de marchandises confondus, ce trafic s'établit à 13.3 millions de tonnes à l'horizon 2020, dont 250 000 conteneurs EVP. En 2050, ce trafic pourrait atteindre 20 millions de tonnes (voir graphiques en annexe). A titre de comparaison, sans réalisation de Seine-Nord Europe, le trafic fluvial aux horizons 2020 et 2050 dépasserait à peine 5 millions de tonnes en situation de référence sur l'ensemble des canaux à petit gabarit du corridor nord-sud.

Avec une part de marché de la voie d'eau de l'ordre de 12 % en 2050, les prévisions du scénario « développement fluvial et logistique » sont légèrement en deçà des parts détenues par la voie d'eau des bassins fluviaux à grand gabarit comparables. Elles peuvent donc être qualifiées de prudentes et constituent l'hypothèse de trafic la plus réaliste. En 2020, un tiers du trafic sur Seine-Nord Europe serait généré par l'économie des territoires qui l'accueillent, soit 5,2 millions de tonnes manutentionnées sur les ports du canal Seine-Nord Europe, dont 75 000 conteneurs EVP.

Un atout pour le développement des territoires et la création d'emplois

Grâce au développement des zones d'activité portuaires mais également au désenclavement du bassin de la Seine, le canal Seine-Nord Europe aura des impacts positifs sur :

- la Haute-Normandie (renforcement de la compétitivité du transport fluvial sur la Seine, facteur de structuration de l'hinterland des ports normands...),
- l'Ile-de-France (contribution aux enjeux structurants du SDRIF, amélioration de l'alimentation en matériaux de construction, levier de structuration de la logistique francilienne à l'échelle régionale, vecteur de développement du tourisme fluvial...),
- la Picardie (amélioration de la compétitivité des productions agricoles et industrielles à travers la réduction des coûts de transport, implantation d'activités industrielles et logistiques, potentiel de valorisation touristique...),
- le Nord-Pas de Calais (implantation de centres de distribution, renforcement de l'armature logistique via les plates-formes multimodales intérieures, élargissement et structuration de l'hinterland de Dunkerque...)

Les retombées positives du canal dépassent le seul cadre national. En tant que maillon central de la liaison fluviale européenne à grand gabarit Seine-Escaut, Seine-Nord Europe constituera également un levier de la croissance européenne.

Tous types confondus, le nombre d'emplois directs et indirects générés par la réalisation de Seine-Nord Europe est estimé entre 10 000 et 11 000 emplois durant les 4 à 5 ans de travaux, dont environ 4 000 directement pour le chantier.

La mise en service du canal et, surtout, le développement du trafic fluvial et des zones d'activités associées à la voie d'eau seront créateurs d'emplois de manière progressive, entre 10 000 et 15 000 emplois sur l'ensemble de la zone d'effets environ 10 ans après sa mise en service, autour de 25 000 emplois induits vers 2030 et entre 35 000 et 45 000 à l'horizon 2050.

APPORTS DE SEINE-NORD EUROPE EN BREF

1 - Supprimer le goulet d'étranglement majeur du réseau fluvial européen en bénéficiant des avantages du grand gabarit

Actuellement, les relations fluviales entre le bassin Seine-Oise et ceux du Nord-Pas de Calais / Benelux, sont assurées, par 227 km de voies à petit gabarit réparties entre le canal latéral à l'Oise, le canal de Saint-Quentin et le canal du Nord. Résultat, alors que la part de marché de la voie d'eau, mesurée en t-km, atteint 18 % sur l'axe Seine-Oise et 14 % dans le Nord-Pas de Calais, la contrainte de gabarit sur l'axe fluvial nord-sud limite cette part de marché du fluvial entre 3 et 4 % sur cet axe.

En levant ce goulet d'étranglement, le canal Seine-Nord Europe formera avec la Seine, l'Oise, les rivières et canaux du Nord-Pas de Calais et du Benelux un vaste corridor à grand gabarit connecté avec le bassin du Rhin et du Danube accessible aux grands convois fluviaux jusqu'à 4 400 tonnes, soit une ouverture sur 20 000 km de voies fluviales européennes à grand gabarit. La liaison Seine-Escaut ainsi formée, ouvrira la voie à de nouveaux services fluviaux massifiés, à des coûts très compétitifs, au bénéfice de l'économie française et européenne.

2 – Améliorer la compétitivité des entreprises et des territoires

L'objectif majeur du projet Seine-Nord Europe est d'offrir aux entreprises du Grand bassin parisien, du Nord-Pas de Calais et plus largement du nord-ouest européen, des solutions logistiques nouvelles s'appuyant sur les atouts reconnus du transport fluvial : fiabilité, sécurité et coûts les plus réduits, qui correspondent aux besoins actuels des entreprises.

La capacité à massifier les flux, aussi bien pour les produits en vrac que pour les produits manufacturés transportés par conteneurs, permet à la voie navigable d'être le mode de transport le plus économique. Pour des transports porte-à-porte intégrant des pré et post-acheminements routiers de 25 km, les prix des solutions fluviales sont jusqu'à 35 % inférieures au prix des autres modes pour les vrac et jusqu'à 50 % moins élevés pour le transport de conteneurs.

3 - Renforcer l'intégration du Grand bassin parisien et du Nord-Pas de Calais au sein de l'économie européenne

En intégrant le bassin de la Seine au réseau fluvial européen, Seine-Nord Europe renforcera l'accessibilité des territoires mis en réseau grâce à la nouvelle liaison fluviale européenne et offrira un accès unique à 6 ports de la rangée nord-européenne. Cette accessibilité constituera un atout pour l'ensemble des opérateurs qui s'installeront sur l'une des plates-formes portuaires trimodales situées sur la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut, en Haute-Normandie, en Ile-de-France, en Picardie et dans le Nord-Pas de Calais.

En France, les différents documents d'orientations régionaux placent l'intégration dans les corridors européens fluviaux et ferroviaires et le développement de plates-formes multimodales comme axe prioritaire des politiques de transport et de développement économique pour les années à venir.

4 - Soutenir le développement des ports maritimes français et fluviaux en développant leur hinterland

Aujourd'hui, la majorité des échanges intercontinentaux réalisés par conteneurs par les 4 régions françaises concernées par Seine-Nord Europe (Nord-Pas de Calais, Picardie, Ile-de-France et Haute-Normandie) transitent par les ports du Benelux. En effet, pour leur plus grande part ces marchandises n'arrivent ou ne sortent pas de France sous forme de conteneurs mais sont transformées (dépotés ou empotés) dans des centres logistiques de distribution très concentrés aux Pays-Bas (900) et en Flandre (400), tandis qu'on en dénombre seulement une centaine en France.

Dunkerque, Le Havre et Rouen ne disposent pas d'une desserte fluviale à grand gabarit mise en réseau, ce qui limite l'offre fluviale et leur capacité à irriguer un large hinterland. Le déploiement de telles plates-formes est un enjeu majeur pour le développement de la logistique en France et par-là, pour la croissance des ports maritimes français. Avec Seine-Nord Europe, les ports français pourront appuyer leur développement sur un hinterland élargi et maillé par un réseau de ports intérieurs au cœur des marchés. La suppression du goulet d'étranglement fluvial confortera la compétitivité du mode, permettant d'augmenter la fréquence et les volumes des services fluviaux proposés aux entreprises, améliorant ainsi l'attractivité des ports maritimes pour de nombreuses filières industrielles et logistiques.

Le marché d'approvisionnement et d'expédition des plates-formes multimodales sur la liaison Seine-Escaut constituera un marché potentiel accessible aux ports du Havre, de Rouen et de Dunkerque, contrairement aux centres logistiques situés à l'arrière des ports du Benelux. En cela, le développement de la logistique sur l'axe Seine-Escaut, en France – outre l'intérêt qu'il représente pour le développement économique des régions françaises concernées – constitue un atout pour le renforcement de l'influence des ports français sur un territoire plus large et dans un contexte de compétition internationale

5 - Développer l'accessibilité des marchandises au cœur des grandes agglomérations

Dans une Europe du nord-ouest composée de nombreux pôles urbains où se concentre la congestion routière, l'accessibilité des marchandises jusqu'au cœur des agglomérations est un enjeu économique et environnemental fort.

La saturation des infrastructures routières du Benelux liées à l'activité des grands ports du nord de l'Europe, la concentration du trafic nord-sud de marchandises sur l'autoroute A1 et la congestion aux abords du Nord-Pas de Calais et de l'Ile de France nécessitent de fournir rapidement des solutions alternatives durables, permettant l'acheminement des marchandises au cœur des agglomérations avec le minimum de nuisances.

Par sa capacité à acheminer sans nuisance les marchandises vers les différents pôles économiques des agglomérations, la voie d'eau contribue à réduire la congestion routière et se révèle être un axe stratégique des politiques de déplacements urbains. Cet atout s'appuie nécessairement sur un réseau de ports urbains qui maillent au plus près ces territoires denses.

Au cœur des agglomérations, les marchandises circulent sur une infrastructure qui leur est spécifiquement dédiée. L'absence de conflit d'usage est un gage de sécurité et d'organisation plus efficace des transports.

6 - Ancrer immédiatement les enjeux du développement durable dans les politiques de transport

Qu'il s'agisse de l'insécurité des personnes, de la congestion routière, de la pollution atmosphérique ou de l'effet de serre, Seine-Nord Europe contribuera à la réduction des coûts liés à ces nuisances.

Sûre et respectueuse de l'environnement, la voie d'eau est très peu consommatrice d'énergie : avec la même quantité de carburant, on transporte les marchandises par voie fluviale sur une distance 5,5 fois plus longue qu'avec la route, et plus de deux fois plus longue que par le train. Cette caractéristique va de pair avec une faible pollution tant sonore qu'atmosphérique.

Le projet Seine-Nord Europe contribue aux objectifs du programme européen Marco-Polo, destiné à favoriser les actions de rééquilibrage modal de la route vers le transport maritime à courte distance, le rail et la navigation intérieure. L'estimation européenne des coûts externes est de 35 Euros/1000 tonnesxkilomètres pour le transport routier, de 15 Euros pour le transport ferroviaire et de 10 Euros pour le transport fluvial.

Dès que la logistique permet de massifier, le recours au mode fluvial permet de transférer depuis la route plusieurs milliards de tonnesxkilomètres, et de modifier structurellement et sur le long terme l'impact du transport de marchandises sur l'environnement. A ce titre, Seine-Nord Europe contribue également au respect par la France de ses engagements pris dans le cadre du Protocole de Kyoto sur la réduction des émissions de gaz à effet et serre.

7 – Bénéficiaire des avantages hydrauliques et touristiques de la voie d'eau

À la différence des autres modes de transport, la voie d'eau offre de très nombreuses opportunités liées d'une part, à ses fonctions hydrauliques et d'autre part, à la nature et la qualité de son intégration dans l'espace et le paysage.

En dehors de ses fonctions de navigation, la voie d'eau et ses aménagements hydrauliques permettent de fournir de l'eau industrielle ou potable, de transférer de l'eau, de gérer et de contrôler les niveaux en fonction des épisodes de hautes et de basses eaux et, notamment, durant les périodes de fort débit, de produire de l'électricité. Toutes ces fonctions, valorisées récemment dans les Comptes Transport de la Nation en 2004, ont permis de mesurer que le montant des contributions du réseau aménagé et canalisé dépasse les avantages de la seule fonction « transport ».

La voie d'eau revêt ainsi un caractère multifonctionnel qui en fait, plus que toute autre, l'infrastructure du développement durable.

Dans le cas de Seine-Nord Europe, les études et la concertation ont mis en évidence l'apport du projet pour réduire les effets des crues de l'Oise et de la Somme, mais également les enjeux pour l'alimentation en eau de la région Nord-Pas-de-Calais et du sud de la Belgique, utilisant les mêmes ressources faibles en eau de surface et nécessitant de prélever dans les nappes. La contribution du canal Seine-Nord Europe en transférant 1 à 2 m³/s en dehors des périodes d'étiage autorisera une gestion dynamique de ces nappes et une préservation de la ressource aquifère.

Ces apports contribueront à la fois à l'équilibre économique du projet, à éviter d'autres coûts d'investissement pour protéger les vallées de l'Oise et de la Somme, à alimenter en eau potable la Région Nord Pas-de-Calais, et à réduire les prélèvements dans la nappe.

L'ÉLIGIBILITE DE SEINE-NORD EUROPE

À UN CONTRAT DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

POUR DÉVELOPPER UN SYSTÈME DE TRANSPORT

Le financement de Seine-Nord Europe repose sur un partenariat élargi, réparti en fonction des bénéficiaires respectifs, entre les différents co-financeurs suivants :

- L'Etat français (via l'AFITF),
- L'Union Européenne (dans le cadre du programme RTE-T),
- Les Régions tirant bénéficiaires du projet (Nord-Pas de Calais, Picardie, Ile-de-France, Haute-Normandie, Champagne-Ardenne, Bourgogne, Flandre, Wallonie, Pays-Bas...)
- Les usagers du canal (via un péage et un sur-péage),
- Les partenaires privés (dans le cadre d'un PPP).

L'avis de la MAPP du 13/10/2006 : un projet éligible à un contrat de partenariat public-privé

Aujourd'hui, les solutions de délégation de service public ou de maîtrise d'ouvrage public ne sont pas optimales pour financer un projet comme Seine-Nord Europe, de par la nécessité d'optimiser l'ensemble des paramètres techniques, opérationnels et financiers d'un système de transport intégré comme Seine-Nord Europe. C'est pourquoi le contrat de partenariat public-privé permet, en amont, de répartir entre les partenaires les différents risques auprès de la partie la mieux à même de les réduire et de les prendre en charge.

Ce contrat de partenariat est appelé à recouvrir les activités suivantes :

- conception, financement, construction, exploitation et entretien du canal ;
- développement et gestion des activités portuaires ou logistiques le long du canal ;
- gestion complète du système d'alimentation en eau ;
- utilisation de terrains connexes pour permettre le développement d'activités complémentaires à la voie d'eau.

Par lettre de mission du 21 novembre 2005, le Ministre des Transports a demandé à VNF « *d'engager les études nécessaires à l'évaluation préalable sur les conditions d'éligibilité à un contrat de partenariat public-privé, et notamment d'étudier la possibilité d'inclure dans le périmètre d'un tel contrat le développement des activités annexes susceptibles de contribuer à l'augmentation du trafic, à l'implantation durable d'entreprises et à la création d'emplois sur les territoires desservis et d'apporter ainsi un complément de financement au projet* ».

Cette évaluation a été transmise par VNF pour avis à la Mission d'Appui à la réalisation des contrats de Partenariat Public-Privé (MAPP) le 24 mai 2006. Le rapport de la MAPP, daté du 13 octobre 2006, émet un avis favorable au choix du contrat de partenariat public-privé.

Extraits des conclusions du rapport de la MAPP :

« VNF est fondé à choisir le contrat de partenariat comme mode de réalisation du projet Seine-Nord Europe d'autant plus qu'au-delà du calcul économique un certain nombre d'arguments plaident en faveur de ce choix, comme par exemple l'incitation qui serait donnée en faveur d'une meilleure exploitation de l'ouvrage et du développement des activités complémentaires ».

« La Mission d'Appui à la Réalisation des Contrats de Partenariat émet un avis favorable au choix de contrat de partenariat comme modalité de commande publique la mieux adaptée dans tous les scénarios pour le projet Seine-Nord Europe ».

Une optimisation du projet en termes techniques et financiers

Le contrat de partenariat public-privé représente la meilleure solution car il intègre et répartit entre les partenaires, en amont, les différents risques à la partie la mieux à même de les réduire et de les prendre en charge.

Le schéma en contrat de partenariat permet aux autorités publiques :

- d'avoir une visibilité budgétaire accrue sur le coût de l'ouvrage à moyen et long terme ;
- d'abaisser les délais de construction et les coûts liés à la maîtrise d'œuvre du projet ;
- de diminuer les coûts d'exploitation en profitant de l'efficacité accrue du secteur privé et en minorant les risques d'interface entre construction et exploitation, d'une part, et entre, exploitation et maintenance, d'autre part ;
- d'optimiser le partage des risques entre secteur public et secteur privé.

Le recours à un contrat de partenariat permet d'optimiser le projet :

- en répartissant en amont les risques entre les différents partenaires privés et publics ;
- en intégrant les phases de conception, de construction, d'exploitation, de maintenance et de régénération du canal Seine-Nord Europe en un seul marché pour réaliser une optimisation globale du projet sur le long terme afin de garantir le respect de coûts et des délais ;
- en assurant par une gestion intégrée l'ensemble des enjeux hydrauliques du projet ;
- en bénéficiant dès la conception détaillée du projet des initiatives des partenaires privés pour développer des activités annexes ;
- en facilitant la conduite des opérations et en obtenant de meilleures performances grâce à des mécanismes d'incitation du partenaire privé.

La conduite du projet dans le cadre d'un contrat de partenariat apportera une accélération et une sécurisation de la réalisation -dans le respect des coûts et des délais- estimées à 3 années, permettant ainsi de bénéficier plus tôt des avantages générés par le canal.

La nomination d'un coordonnateur chargé d'une mission dédiée au financement du projet

A l'occasion de l'approbation de l'APS, le Ministre chargé des Transports a précisé que le Gouvernement allait engager des discussions sur le montage financier de l'opération avec les collectivités, l'Union européenne et les utilisateurs qui y contribueront au travers des péages. Un coordonnateur sera nommé prochainement pour organiser les discussions. Cette mission prendra en compte le choix définitif du montage en contrat de partenariat ou en maîtrise d'ouvrage publique et les arbitrages interministériels concernant les financements européens appelés au titre des RTE-T pour la période 2007-2013.

Le mandat du coordonnateur portera sur le montage précis du contrat de partenariat (le cas échéant) ; la recherche de financements auprès des collectivités territoriales ; la recherche de financements auprès des Gouvernements belges et néerlandais en lien avec les ambassades de France en Belgique et aux Pays-Bas par rapport aux avantages socio-économiques procurés à ces pays par le projet ; l'étude des principes et de l'harmonisation de la tarification à appliquer en lien avec le comité Seine-Escaut ; l'analyse des niveaux de péage pouvant être appliqués au canal.

Coût du projet PPP/MOP

Le coût du projet (écluse simple) est chiffré en valeur juillet 2005 à 3.17 milliards d'euros pour un contrat de partenariat, et à 3.52 milliards d'euros en maîtrise d'ouvrage public.

SEINE-NORD EUROPE, UN PROJET PARTAGÉ AVEC LES PARTENAIRES EUROPÉENS, AU CŒUR DES NOUVELLES PRIORITÉS EUROPÉENNES

Des retombées positives également en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne

Les études d'APS ont déterminé la répartition des avantages du projet sur les différents territoires. Les avantages pris en considération pour cette répartition sont ceux relatifs au transport (surplus des usagers et réduction des nuisances dues au transport) et ceux relatifs aux autres fonctions de la voie d'eau en matière de gestion de l'eau (réduction des dommages dus aux crues, fourniture d'eau). Le tableau ci-dessous en détaille les composantes par région.

*Scénario Logistique : ventilation par région des avantages (VAN) du projet
(en millions d'Euros 2000)*

Région	Coûts externes	Surplus des usagers	Crues	Eau	Tourisme	Plates-formes	total	Part
Nord – Pas-de-Calais	562	618	0	137	12	57	1.386	17%
Ile-de-France	139	1.213	0	0	31	0	1.383	17%
Picardie	316	751	81	0	27	77	1.252	16%
Haute Normandie	30	631	0	0	3	0	664	8%
Reste de la France	292	446	0	0	0	0	737	9%
<i>France entière</i>	<i>1.339</i>	<i>3.658</i>	<i>81</i>	<i>137</i>	<i>74</i>	<i>134</i>	5.423	67%
Belgique	407	1.572			9		1.988	25%
Pays-Bas	44	372			9		425	5%
Allemagne	39	114			0		153	2%
<i>Régions européennes</i>	<i>490</i>	<i>2.058</i>			<i>18</i>		2.566	33%
Total	1.829	5.716	81	137	92	134	7.990	100%

Les résultats de ce bilan socio-économique montre que 33% des bénéfices du projet seront repartis sur les régions belges, néerlandaises et allemandes situées sur la zone d'effet de Seine-Escaut.

Seine-Escaut, un projet répondant aux trois priorités de financement du RTE-T

Pour faire face à la réduction du budget RTE-T (Réseau Trans-Européen de Transport) pour la période 2007-2013, passé de 20,3 milliards d'Euros à 8 milliards d'Euros, le Commissaire Européen aux Transports, Jacques BARROT, a fixé trois priorités afin de ventiler le co-financement européen sur les 30 projets prioritaires du RTE-T.

Les trois priorités de financement sont les suivantes :

- caractère transfrontalier du projet,
- résorption des goulets d'étranglement,
- projets de transport fluvial.

Un projet satisfaisant à l'un de ces critères de priorité pourra bénéficier d'un taux maximum de co-financement européen pouvant atteindre 30%. Seine-Escaut est parmi les 30 projets prioritaires, l'un des 2 projets européens satisfaisant à ces 3 critères.

A l'occasion d'une réunion de travail à Paris, le 25 septembre dernier, Jacques BARROT a souligné que « *c'est à lumière de ces priorités que nous étudierons les propositions françaises* », mentionnant notamment le projet Seine-Nord Europe qui « *permettra de décharger les voies autoroutières de la région Nord de l'Europe* ».

Le projet RTE-T de liaison fluviale européenne Seine-Escaut, dont Seine-Nord Europe est le maillon français, répond aux trois priorités fixées par la Commission Européenne. Les caractéristiques de Seine-Escaut en font donc un projet qui pourrait bénéficier d'un co-financement important de l'Union Européenne, une occasion rare puisque la voie d'eau n'a jusqu'ici bénéficié que d'un très faible taux de subvention européenne, environ 1,3%, alors qu'elle représente 7,5 % du transport continental de marchandises et que de tels projets sont très peu nombreux à l'échelle de plusieurs dizaines d'années.

UNE MONTÉE EN PUISSANCE DES APPORTS DE SEINE-NORD EUROPE FACE AUX ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

La voie d'eau : un levier de développement durable

Un mode de transport respectueux de l'environnement. Mode de transport massifié (1 convoi fluvial de 5000 t = 250 camions = 125 wagons), la voie d'eau dessert, en toute sécurité, le cœur des agglomérations, sans concurrence avec les autres modes de transport. Le transport fluvial est également un mode de transport respectueux de l'environnement : un convoi fluvial génère 4 fois moins de CO₂ qu'un poids lourd, tout en restant plus efficace que la route et le rail, en terme d'équivalent-pétrole consommé par tonne transportée.

Un levier de développement économique. Renforçant la compétitivité et l'attractivité des territoires qu'elle dessert, la voie d'eau offre la possibilité de fixer de nombreuses activités (production électrique, création de plates-formes logistiques multimodales, fixation de centres logistiques de distribution, activités de loisirs, plaisance fluviale...) créatrices d'emplois.

Un vecteur de solidarité entre les territoires. En améliorant l'accessibilité des territoires et en renforçant la cohésion trans-régionale, la voie d'eau permet de re-dynamiser le tissu économique et social. Ses capacités de gestion de l'eau permettent également d'alimenter en eau les régions aux nappes phréatiques fragilisées, de faciliter l'irrigation des terres ou de réduire l'impact des crues.

Le rapport de la mission parlementaire sur l'effet de serre d'avril 2006 place ainsi le développement des voies navigables comme un axe prioritaire soulignant qu' « *une politique ambitieuse de transfert de la route vers le rail et vers la voie d'eau ne peut prendre son sens qu'au niveau européen. Mais c'est aussi sur le plan régional que le rail, le ferroutage, la voie d'eau (notamment Seine Nord Europe et Saône Moselle), le transport maritime, et les transports collectifs urbains doivent être résolument soutenus.* »

De son côté, le groupe de travail « Facteur 4 » présidé par Christian de BOISSIEU insistait, le 3 juillet 2006, sur l'importance de « *faire porter l'effort financier en priorité sur les transports de masse (transports urbains, rail, voies d'eau)* », et considère comme un « *interdit* » la possibilité de « *différer la mise en place d'infrastructures compatibles avec les fortes économies d'énergie à réaliser, notamment dans le bâtiment et les transports* ».

Seine-Nord Europe : un outil de rééquilibrage modal à l'échelle européenne

A lui seul, le projet Seine-Nord Europe contribue à hauteur de 25% aux objectifs annuels du programme Marco Polo, destiné à favoriser les actions de rééquilibrage modal de la route vers le transport maritime à courte distance, le rail et la navigation intérieure.

Les prévisions montrent que la mise en service du canal Seine-Nord Europe engendrera un important rééquilibrage dans l'utilisation des différents modes de transport. Près des 2/3 des flux supplémentaires sur la voie d'eau sont dès 2020 issus de la route.

En France, la réduction de trafic routier est évaluée entre 2,9 et 3,1 milliards de t-km. Cela se traduit par une baisse (par rapport à la situation de référence) de 500.000 camions par an (360 000 camions sur le réseau routier du corridor nord-sud dont la moitié environ sur l'autoroute A1 et une réduction de 125.000 camions sur le réseau routier du corridor est-ouest dont les 2/3 environ sur l'autoroute A13). En 2050, le trafic retiré de la route est estimé entre 1,2 et 2 millions de camions par an.

Bilan carbone du projet : jusqu'à 600.000 tonnes de CO₂ économisées par an

Le bilan carbone du canal Seine-Nord Europe a été évalué aux horizons 2020 et 2050 sur plusieurs scénarios combinant des hypothèses d'évolutions macro-économiques, de tarification, de coût et de fiscalité de l'énergie ainsi que sur le comportement des chargeurs...

Les tableaux suivants détaillent, pour les scénarios de base et logistique, les résultats des émissions de carbone en 2020 et 2050 pour les différents modes de transport.

Bilan carbone au niveau européen à l'horizon 2020				
En tonne de CO ₂	Scénario de base		Scénario logistique	
	Hyp n°1	Hyp n°2	Hyp n°1	Hyp n°2
Route	- 300 879	- 300 879	- 371 510	- 371 510
Rail	- 5 215	- 34 384	- 37 689	- 62 539
Voie d'eau	+ 136 974	+ 113 272	+ 189 262	+ 153 425
Electricité	+ 1 182	+ 1 182	+ 1 182	+ 1 182
Total	- 167 938	- 220 809	- 218 755	- 279 442

Avec l'hypothèse (la plus vraisemblable) du scénario logistique, la réalisation du projet permet à l'horizon 2020 une réduction des émissions de CO₂ en Europe comprise entre 218.000 tonnes et 280.000 tonnes par an.

Ce bilan résulte principalement en France d'une diminution des émissions routières d'un peu plus de 370.000 tonnes, diminution résultant du report de ces modes vers le fluvial. En contrepartie, l'augmentation du trafic fluvial entraîne une augmentation des émissions comprises entre 150.000 tonnes et 190.000 tonnes. Les émissions provenant des consommations électriques du canal sont tout à fait marginales.

Bilan carbone au niveau européen à l'horizon 2050				
En tonne de CO ₂	Scénario CGPC		Scénario logistique	
	Hyp n°1	Hyp n°2	Hyp n°1	Hyp n°2
Route	- 447 915	- 447 915	- 810 773	- 810 773
Rail	- 43 814	- 51 219	- 66 667	- 87 574
Voie d'eau	+ 183 503	+ 193 820	+ 317 591	+ 323 160
Electricité	+ 1 982	+ 1 982	+ 2 902	+ 2 902
Total	- 306 244	- 303 332	- 556 947	- 572 285

Avec l'hypothèse du scénario logistique, la réalisation du projet permet à l'horizon 2050 une réduction des émissions de CO₂ en Europe comprise entre 556.000 tonnes et 572.000 tonnes par an.

Dans une hypothèse où le canal est utilisé à pleine capacité, la réduction des émissions de CO₂ atteint 950.000 tonnes par an.

(Voir en annexe les hypothèses de calcul du bilan carbone)

ANNEXES

ANNEXE 1 : SYNTHÈSE DES AVIS DES CONSULTATIONS

La consultation des élus, des acteurs économiques et des associations puis la consultation interministérielle a clairement fait ressortir les enjeux du projet en terme d'aménagement du territoire à l'échelle régionale, interrégionale, nationale et européenne.

La création d'un nouveau corridor majeur pour le transport de fret au nord-ouest de l'Europe constitue un facteur de rapprochement et d'intégration des économies. Le maillage de l'axe fluvial à grand gabarit Seine-Escaut par des plates-formes multimodales constitue un levier fort d'aménagement du territoire renforçant l'accessibilité, la compétitivité et l'attractivité des territoires reliés entre eux et en favorisant les coopérations, entre les régions portuaires et leur hinterland notamment.

La présente note reprend quelques extraits d'avis émis lors des consultations.

- **Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT) – 4 septembre 2006**

« Le projet de canal Seine-Nord présente des potentialités importantes, en offrant une offre de transport massifiée, à faible coût et respectueuse de l'environnement sur un axe majeur de transport, (...) en améliorant la compétitivité de l'offre fluviale sur la Seine, (...) en renforçant l'offre fluviale au débouché des ports et contribuant ainsi à la diversification de leur desserte, (...) en offrant des opportunités de développement local. (...) La réalisation du canal Seine-Nord, compte tenu de l'importance de l'investissement en fonds publics, impose que le fluvial devienne une option fondatrice de la politique de transports de marchandises dans les régions normandes, francilienne, picarde et du nord. »

- **Le Délégué interministériel aux industries agroalimentaires et à l'agro-industrie – 12 septembre 2006**

« Dans le cadre de mes attributions pour le développement des industries agroalimentaires et de l'agro-industrie, je ne peux que soutenir la réalisation de ce projet ambitieux et cohérent avec l'impulsion donnée aujourd'hui par l'action gouvernementale, dans le développement économique de notre pays. (...) Le canal à grand gabarit Seine-Nord Europe offrira une dynamique complémentaire au pôle de compétitivité « industrie et agro-ressources » développé en Picardie et en Champagne et sera également un moyen supplémentaire donné à nos industries pour accroître leur compétitivité. »

- **Conseil économique et social national – 2 décembre 2005 et 26 avril 2006**

« Nous estimons que le projet contribue au rattrapage du retard de la France dans le domaine de la navigation fluviale et qu'il répond à l'impérieuse nécessité du rééquilibrage modal des transports ». « Ce projet qui jouera le rôle de catalyseur d'une plus forte intégration du fluvial dans les chaînes logistiques est appelé à prendre une part déterminante dans le développement durable d'une grande partie du territoire national, en se donnant les moyens de se doter d'un hinterland significatif. C'est un défi à relever que le recours au partenariat public-privé devrait permettre de concrétiser dans le temps imparti ».

- **Conseil économique et social d'Ile-de-France – 23 décembre 2005**

« La réalisation à grand gabarit de la centaine de kilomètres de Seine-Nord ouvrira à la flotte séquanienne la plus moderne et à l'économie francilienne les marchés desservis par les 20 000 kilomètres du grand réseau fluvial à européen. (...) Cette liaison sans aucun doute un facteur important d'intégration des ports maritimes et fluviaux du Bassin parisien au Système de transport de l'Union européenne. »

- **Conseil économique et social de Picardie – 18 avril 2006**

« Le CES de Picardie confirme son attachement à la réalisation du canal Seine-Nord Europe. Equipement de première importance pour l'Europe du nord-ouest, et en ce sens amplement soutenu par les instances européennes, ce projet doit trouver son aboutissement dans notre région. »

- **Conseil économique et social du Nord-Pas de Calais – 11 mai 2006**

« Les retombées directes et positives attendues du canal en région Nord-Pas de Calais sont confortées par la volonté d'investir dans des plates-formes multimodales. A l'extrémité sud de notre région, la création de la plate-forme de Marquion est l'un des maillons du futur système de transport (...) indispensable tant pour intensifier et valoriser le trafic fluvial que pour développer les territoires desservis. »

- **CRCI Paris – Ile-de-France – 30 janvier 2006**

« Le projet de liaison Seine-Nord Europe, dans sa dimension européenne et au cœur du bassin parisien, répond à des enjeux majeurs en termes de rééquilibrage modal et de développement durable. (...) Aux côtés de l'Europe et de l'Etat, le monde de l'entreprise s'engage en faveur du projet de canal Seine-Nord Europe ».

- **CRCI Picardie – 13 décembre 2005**

« Nous tenons à rappeler l'intérêt que le monde économique de Picardie porte à cette infrastructure qui reliera le bassin de la Seine à ceux du nord de l'Europe, et contribuera au développement de nouveaux flux d'échanges et à de nouvelles dynamiques économiques. »

- **CRCI Haute-Normandie – 2 mai 2006**

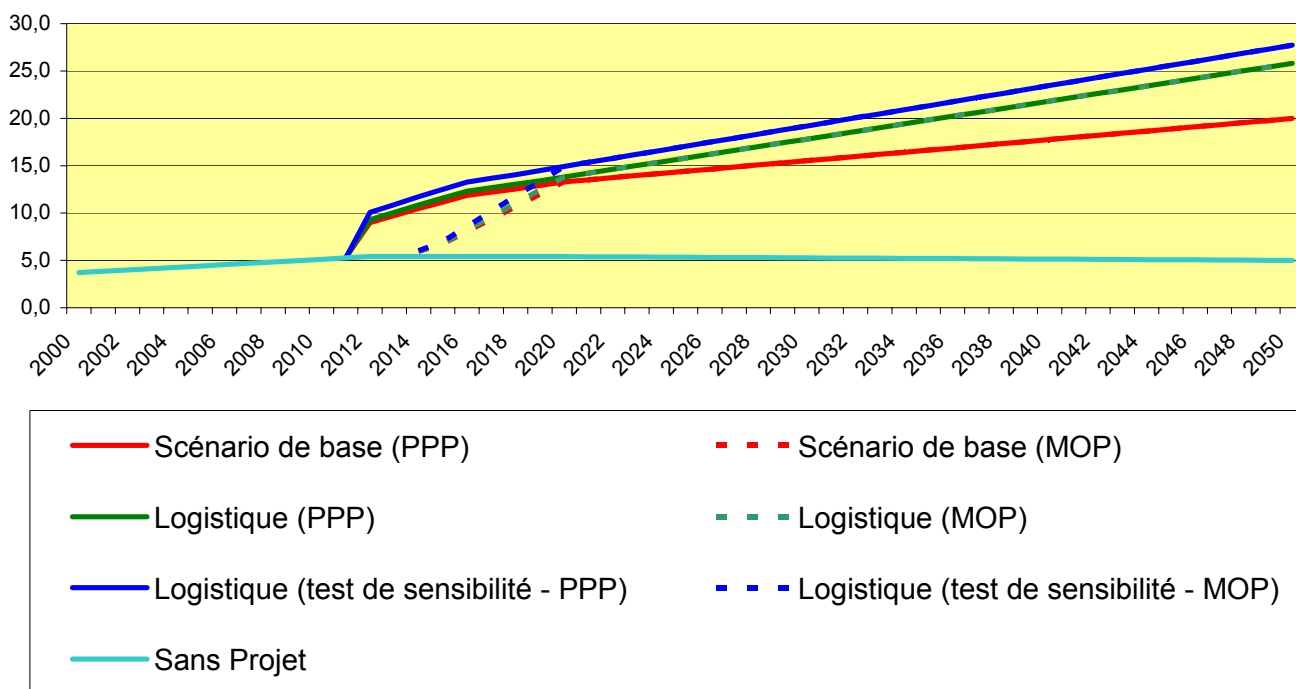
« Nous souhaitons (...) l'engagement dès maintenant d'un développement des trafics de Picardie et d'Ile-de-France en direction des ports de la Seine et profiter ensuite du canal Seine-Nord pour densifier les trafics notamment des céréales, (...) des matériaux de construction, (...) des conteneurs, (...) des colis lourds.(...) Nous souhaitons que cet ouvrage Seine-Nord contribue à un meilleur développement des activités économiques de nos régions et aide à accroître notre rayonnement européen. D'ici là, de grands chantiers de coopération interrégionale s'ouvrent à nous et nous souhaitons vivement y participer et continuer à œuvrer avec VNF pour le développement du fluvial, transport de l'avenir par excellence. »

- **Avis de synthèse du Préfet coordonnateur sur la concertation et consultation – 2 juin 2006**

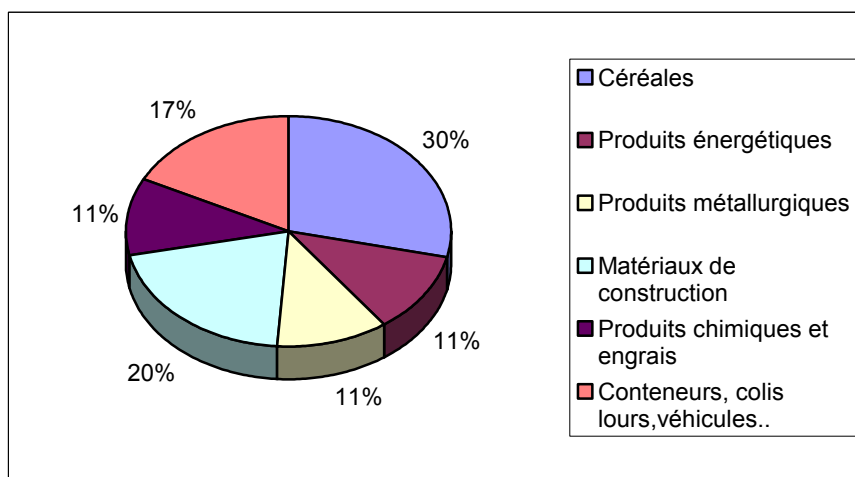
« Le projet a rencontré une adhésion marquée qui s'est renforcée tout au long de sa co-construction. Il suscite aujourd'hui de fortes attentes qu'il convient de ne pas décevoir, en engageant l'ensemble des procédures à mener dès maintenant, sans temps mort et dans les meilleurs délais. Le scepticisme récurrent de certains acteurs pourrait ressurgir rapidement si le moindre doute s'installait quant à la faisabilité ou à la pérennité du projet. »

« J'émet un avis très favorable à l'approbation de l'avant-projet de canal Seine-Nord Europe et suggère l'engagement rapide des étapes ultérieures, afin de permettre la réalisation effective du maillon manquant entre le réseau fluvial à grand gabarit de la Seine et de l'Oise et celui du nord de la France et de l'Europe ; en veillant à concilier attractivité des territoires, développement durable et développement économique. »

ANNEXE 2 : ESTIMATION DES TRAFICS SUR SEINE-NORD EUROPE



Les trafics prévus sur Seine-Nord Europe en 2020 et 2050



Nature des marchandises transportées par voie fluviale sur le canal SNE à l'horizon 2020 en t-km - Scénario central

ANNEXE 3 : HYPOTHESES DE CALCUL DU BILAN CARBONE

Sur les émissions de gaz carbonique

Les calculs ont été effectués sur deux hypothèses visant à encadrer le bilan carbone.

- l'hypothèse n°1 retient :
 - o pour le routier et le ferroviaire, les données du rapport de l'ADEME intitulé « Evaluation des efficacités énergétiques et environnementales du secteur des transports » - décembre 2002,
 - o pour le fluvial, les données de l'étude sur la consommation en carburant des unités fluviales françaises réalisée conjointement par l'ADEME et VNF en 2005,
- l'hypothèse n°2 retient les données publiées dans une étude réalisée par le bureau d'études Vito basée sur les données de la flotte fluviale moderne à grand gabarit en Flandres et l'analyse sur la période 1990-2010.

L'étude ADEME-VNF a été effectuée sur le parc fluvial existant qui est assez ancien. Les calculs ont tenu compte pour les bateaux d'un abattement des émissions de CO₂ de 20% en 2020 et de 35 % en 2050 correspondant à un passage progressif à une technologie HD_i. Ces chiffres correspondent aux évolutions observées sur les poids lourds au cours de ces dernières années. Cette analyse est confirmée par les résultats de l'étude Vito.

Il n'y a pas de perspective de réduction des émissions pour les poids lourds : la technologie des moteurs atteint un seuil technologique difficile à dépasser en terme de consommation de carburant et donc d'émission de CO₂. Les évolutions des normes européennes portent sur la réduction des polluants locaux et non sur le gaz carbonique.

Les émissions provenant de la production électrique a été évaluée dans les deux cas à partir de la note de l'ADEME du 14 janvier 2005 concernant le contenu CO₂ du kWh par usage en France. La valeur en usage de base est de 40g/kWh.

Sur l'évaluation des reports modaux

Les études de trafic réalisées pour le canal Seine-Nord Europe ont été conduites sur plusieurs scénarios combinant des hypothèses d'évolutions macro-économiques, de tarification, de coût et de fiscalité de l'énergie ainsi que sur le comportement des chargeurs...

Le bilan carbone a été calculé sur :

- le scénario retenu par la commission spéciale ;
- des scénarios qualifiés de « central-fil de l'eau. » et « central-développement fluvial » ;
- l'exploitation de la pleine capacité du canal Seine-Nord Europe, de manière à évaluer le potentiel de réduction des gaz à effet de serre par la construction de cette infrastructure.

Les hypothèses relatives aux scénarios « central-fil de l'eau » et « central-développement fluvial » sont les suivantes :

- « central » : cadrage macro-économique retenu par la commission européenne en janvier 2003 (TCAM du PIB de 2,2 %), scénario de politique de transport comprenant une augmentation des péages et une limitation du temps de travail dans le transport routier, évolution médiane médian des coûts et de la fiscalité de l'énergie.
- « fil de l'eau » : hypothèse que les comportements des acteurs de la logistique vis-à-vis de transport fluvial constaté actuellement sur le corridor Nord-Sud (canal du Nord et canal de Saint-Quentin où l'offre fluviale est peu performante et limitée en volume) se maintiendraient durablement avec un faible développement des plates-formes multimodales..
- « développement fluvial » : hypothèse selon laquelle les comportements des acteurs évoluent progressivement sur l'axe Nord-Sud entre 2020 et 2050 pour correspondre en 2050 à ceux observés en 2000 sur le bassin fermé de la Seine, grâce au développement des activités logistiques, les parts modales de la voie d'eau atteignent progressivement 13 %, ce qui en général est inférieur à ce qui est observé sur le grand gabarit (de l'ordre de 18% sur la Moselle et la Seine, et de 9% sur le Rhône).

ANNEXE 4 : LES CONTRIBUTIONS DE SEINE-NORD EUROPE AUX POLITIQUES PUBLIQUES

Par ses caractéristiques, le projet Seine-Nord Europe contribue significativement aux enjeux nationaux de renforcement de la compétitivité des entreprises et des territoires (pôles de compétitivité) :

ECONOMIE

- Seine-Nord Europe offre une plus grande efficacité économique (mode de transport au coût le plus faible) et une fiabilité (livraison « juste à temps ») qui améliore la compétitivité de l'économie française :
 - o Agriculture, agro-industrie, BTP, logistique, chimie, métallurgie, recyclage-déchets...
 - o Synergie avec trois pôles de compétitivité : « Logistique Seine-Normandie », « Aggro-ressources et industrie » et « I-trans ».
- Seine-Nord Europe renforce **l'intégration de l'aire Le Havre – Paris – Lille (40 % du PIB national) au cœur de l'Europe du nord-ouest**, principal pôle économique européen, en favorisant les échanges massifiés avec les 6 ports maritimes de la rangée Le Havre – Rotterdam, avec des coûts de 15% à 50% plus bas selon les portions du réseau.

POLITIQUE DES TRANSPORTS

- Seine-Nord Europe, **renforce la position des ports français du Havre, de Rouen et de Dunkerque**, en élargissant leur hinterland et en améliorant leur compétitivité par des solutions de transport massifiées pour la desserte terrestre qui s'appuient sur un réseau dense de ports intérieurs.
 - o Une part de marché des ports français pour la desserte terrestre des conteneurs sur l'axe Seine-Escaut qui passe tous modes confondus, de 60 % en 2000 à 72 % en 2020 et 74 % en 2050. Par ailleurs, ce marché de conteneurs augmente en valeur absolue du fait des installations logistiques qui permettront de garder les produits en conteneurs plus proche des marchés de consommation au lieu de les importer en palettes par la route.
- Seine-Nord Europe offre au transport ferroviaire, dans le cadre d'une démarche menée conjointement avec la SNCF et RFF sur la conception des plates-formes trimodales, l'accès à un réseau européen de massification des marchandises.

ENVIRONNEMENT

- Seine-Nord Europe assure le **développement du transport fluvial, mode respectueux de l'environnement et à forte efficacité énergétique**, en France et en Europe.
 - o En France, +70 % d'ici 2020, avec un trafic fluvial sur l'axe nord-sud multiplié par 4,
 - o A l'échelle européenne du projet, une part de marché de la voie d'eau qui gagne 4 points (11,2 %) d'ici 2020,
 - o Une congestion routière réduite : - 5 milliards de tonnes-kilomètres en 2020,
 - o Une traduction concrète des engagements de la France dans le cadre du protocole de Kyoto.

AMENAGEMENT DES TERRITOIRES

- Seine-Nord Europe, par le maillage de l'axe Seine-Escaut par des plates-formes multimodales, **renforce l'attractivité des territoires** pour des implantations industrielles (agro-industrie) ou logistiques (centres de distribution) et constitue un fort levier d'aménagement du territoire et de développement de l'intermodalité.

EMPLOI

- Seine-Nord Europe ouvre des **perspectives de formation professionnelle et de création d'emplois**.
 - o En phase de réalisation : 11 000 emplois directs et indirects durant 4 à 5 ans,
 - o En phase d'exploitation : entre 35 000 et 45 000 emplois générés à terme dans la logistique, la navigation fluviale, les ports...

ANNEXE 5 : CHIFFRES CLES

⇒ Le tracé

Le canal Seine-Nord Europe reliera l'Oise au canal Dunkerque – Escaut, et constitue le tronçon central de la liaison Seine – Escaut ; il concerne 4 régions (Picardie, Ile de France, Haute-Normandie et Nord Pas-de-Calais), et reliera le grand bassin parisien au Nord de l'Europe jusqu'à l'Europe centrale.

⇒ Les caractéristiques du projet

- Longueur : 105 km
- Largeur du canal en surface : 54m
- Hauteur d'eau : 4,5 m
- Hauteur libre sous les ponts (hauteur disponible au-dessus du niveau de l'eau) : 7m
- Transport des automoteurs et des convois jusqu'à une capacité de 4 400 tonnes.

⇒ Les ouvrages

- 7 écluses de 6 à 30 mètres de chute (longueur : 190 m, largeur : 12,5 m)
- 3 ponts-canaux

⇒ Les travaux

- Emprises (hors dépôts et plates-formes portuaires) : 1 280 ha
- Mouvement de terre : 55 millions de m³
- Volume de remblais : 25 millions de m³
- Volume de matériaux à mettre en dépôt : 30 millions de m³
- Volume de béton pour les écluses : 1 million de m³
- Pont-canal à Péronne : 1,3 km de longueur

⇒ Les trafics

Le trafic fluvial sur Seine-Nord Europe est estimé en 2020 à 13,3 millions de tonnes par an (dont 250.000 conteneurs) et 20 millions de tonnes en 2050.

