

3 POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES GRANDS PROJETS FLUVIAUX

An aerial photograph showing a vast agricultural landscape. A prominent canal or waterway runs diagonally across the frame, surrounded by a mix of green and golden-brown fields. In the distance, a small town or village is visible. The sky is clear and blue.

L'amélioration de la compétitivité de la voie d'eau passe par le développement du réseau magistral et la réalisation de grands projets structurants pour la France et l'Europe. Dans ce cadre, le canal Seine-Nord Europe constitue aujourd'hui une priorité pour VNF, afin d'ouvrir le bassin de la Seine sur les 20 000 km du réseau européen à grand gabarit.

Deux autres liaisons à grand gabarit font également l'objet d'études approfondies afin de préparer les débats publics inscrits dans la loi Grenelle 1 : la liaison Saône-Moselle . Saône-Rhin et l'aménagement entre Bray et Nogent. ■



UN FUTUR RESPECTUEUX DU PASSÉ



SEINE-NORD EUROPE, LES FOUILLES ARCHÉOLOGIQUES ONT DÉBUTÉ !

Les diagnostics d'archéologie préventive, menés par l'INRAP sous le contrôle des Directions régionales des affaires culturelles (DRAC), ont débuté en octobre 2008 et se sont poursuivis tout au long de l'année 2009, permettant le sondage d'environ 1 300 hectares (sur 2 000).

Les premières fouilles ont été prescrites fin 2009 et ont commencé au printemps 2010. Le programme complet, établi sur la base des découvertes faites à l'occasion des diagnostics, est en cours de mise au point avec les DRAC. Pour mener à bien ces opérations, VNF a conclu des accords-cadres avec l'INRAP et Oxford Archaeology. ■

SEINE-NORD EUROPE

Projet emblématique du Grenelle Environnement, en raison de sa capacité de re-

port modal, le canal Seine-Nord Europe est un atout majeur pour le développement du transport fluvial en France et en Europe. Facteur de compétitivité pour les grands ports maritimes qui verront leur hinterland maillé et élargi, créateur de nouvelles chaînes logistiques intermodales au sein du réseau de ports intérieurs européens, levier de développement pour les territoires, il est porteur de croissance durable pour les économies française et européennes.

En 2009, de nouvelles étapes ont été franchies en vue de sa réalisation : lancement de l'avis d'appel public à la concurrence (AAPC) et réception des candidatures dans le cadre du partenariat public-privé (PPP), engagement de travaux préparatoires au titre du Plan de relance, poursuite des réserves foncières et des travaux d'archéologie préventive, mise en place de la gouvernance au niveau français et européen pour le financement du projet, notamment pour le développement des plates-formes multimodales et la tarification de l'infrastructure.



En 2009, la collaboration avec les collectivités locales a été au cœur du processus de co-construction du projet. C'est ainsi qu'a été signé le protocole d'intention de financement avec les régions et qu'une mission d'étude et de préfiguration de la structure d'aménagement des plates-formes a été mise en place avec les conseils généraux et régionaux, sous l'autorité du Préfet coordonnateur.

Thierry Duclaux, Directeur général VNF

UN CO-FINANCEMENT EN CONSTRUCTION

Estimé à 4,2 milliards d'euros, 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, l'Union européenne, les collectivités territoriales, les usagers du canal et les partenaires privés, dans le cadre d'un PPP.

2008 a été l'année de l'inscription du financement de l'Etat dans le projet de loi de finance pluriannuelle 2009-2011 et de la notification du financement européen comme projet prioritaire dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T). L'année 2009 a permis d'avancer sur le financement avec les autres partenaires qui vont bénéficier du projet.

Un protocole d'intention de financement a été signé le 11 mars 2009 entre l'Etat, VNF et les Conseils régionaux du Nord - Pas-de-Calais, de la Picardie et de l'Ile-de-France. Ce protocole a confirmé la réparti-

tion financière suivante : 900 M€ Etat, 900 M€ collectivités, 330 M€ Union européenne, 2,1 Mds € le partenaire privé. Il prévoit la signature d'un protocole d'engagement réunissant l'ensemble des co-financeurs, dont la négociation a été confiée au Préfet de Picardie, préfet coordonnateur du projet, en collaboration avec le Préfet d'Ile-de-France.

Une mission de financement a été nommée à l'automne par le Gouvernement afin d'assister le préfet coordonnateur à finaliser le bouclage financier du projet.

UN SYSTÈME GLOBAL DE TRANSPORT

Seine-Nord Europe est d'abord un grand projet d'infrastructure, mais c'est aussi un projet global de transport : les quatre plates-formes multimodales d'activités logistiques et industrielles (360 ha), intégrées dans la conception et le développement du projet, sont inscrites dans la déclaration d'utilité publique. Elles représentent un enjeu stratégique de report modal pour le développement du trafic fluvial,



PORT DE GENNEVILLIERS



FUTURE ÉCLUSE À BASSINS D'ÉPARGNE

pour la mise en œuvre de l'inter-modalité avec les autres modes de transport, ainsi que pour la structuration de l'activité logistique du nord de la France, dans sa relation avec les ports maritimes et le réseau de ports intérieurs européens pour mieux desservir les bassins de consommation et de production. Réalisées dans un cadre distinct de celui du contrat de partenariat, ces plates-formes seront développées en associant VNF, l'Etat et les collectivités locales concernées.

Un groupe de travail réunissant les régions Nord - Pas-de-Calais et Picardie et les départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme, de l'Oise et de l'Aisne a été créé en septembre, sous l'égide du préfet coordonnateur et avec VNF, afin de définir la structure de gouvernance des plates-formes multimodales (PFM). Une mission d'appui et d'expertise a été nommée par le Gouvernement pour proposer les différents schémas possibles de gouvernance des plates-formes. Une mission d'étude et de préfiguration de la structure d'aménagement des PFM et de leur pré-commercialisation a été mise en place fin 2009 avec les collectivités régionales et départementales.



FOCUS DÉVELOPPEMENT DURABLE

OBSERVATOIRE DE L'ENVIRONNEMENT

Initiative de VNF soutenue par la commission d'enquête publique, la création d'un Observatoire de l'environnement autour du projet Seine-Nord Europe répond à plusieurs objectifs :

- garantir l'insertion du projet dans son environnement et dans les territoires sur le long terme ;
- assurer la transparence vis-à-vis de l'ensemble des parties prenantes ;
- satisfaire aux obligations de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs ;
- capitaliser l'expérience acquise en vue d'autres grands projets fluviaux.

Créé pour une durée de 15 ans, l'Observatoire validera l'état initial du périmètre d'observation, choisira et réalisera des protocoles de suivis, et en analysera les résultats.

Le fonctionnement de l'Observatoire repose sur un comité de suivi, composé de scientifiques, de représentants des associations de protection de l'environnement, de VNF, des collectivités, des services de l'Etat, et à terme, du partenaire privé retenu. Il est présidé par M. Jean Lafont, membre du Conseil général de l'Environnement et du

Développement Durable et de l'Autorité Environnementale.

Les principales actions réalisées par l'Observatoire, depuis sa mise en place en juin 2009, ont été de :

- valider son périmètre d'intervention : le tracé du canal, les plates-formes multimodales et les aménagements fonciers ;
- identifier 5 enjeux pris en charge par des commissions thématiques pour définir plus précisément méthodes et protocoles de suivis : le chantier, l'eau, les milieux naturels, les paysages, l'occupation des sols, la contribution à la lutte contre le changement climatique ;
- faire intervenir des experts préfigurant les travaux des commissions thématiques en 2010.

RENFORCEMENT DE LA COOPÉRATION SEINE-ESCAUT

Inscrite au titre des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), la réalisation de la liaison Seine-Escaut (entre Conflans-Sainte-Honorine et Gand) est conduite dans le cadre d'un partenariat étroit entre la France, la Flandre et la Wallonie. Prévue dans la déclaration ministérielle de juillet 2007, cette coopération s'est concrétisée en 2009 par la mise en place des instances de gouvernance.

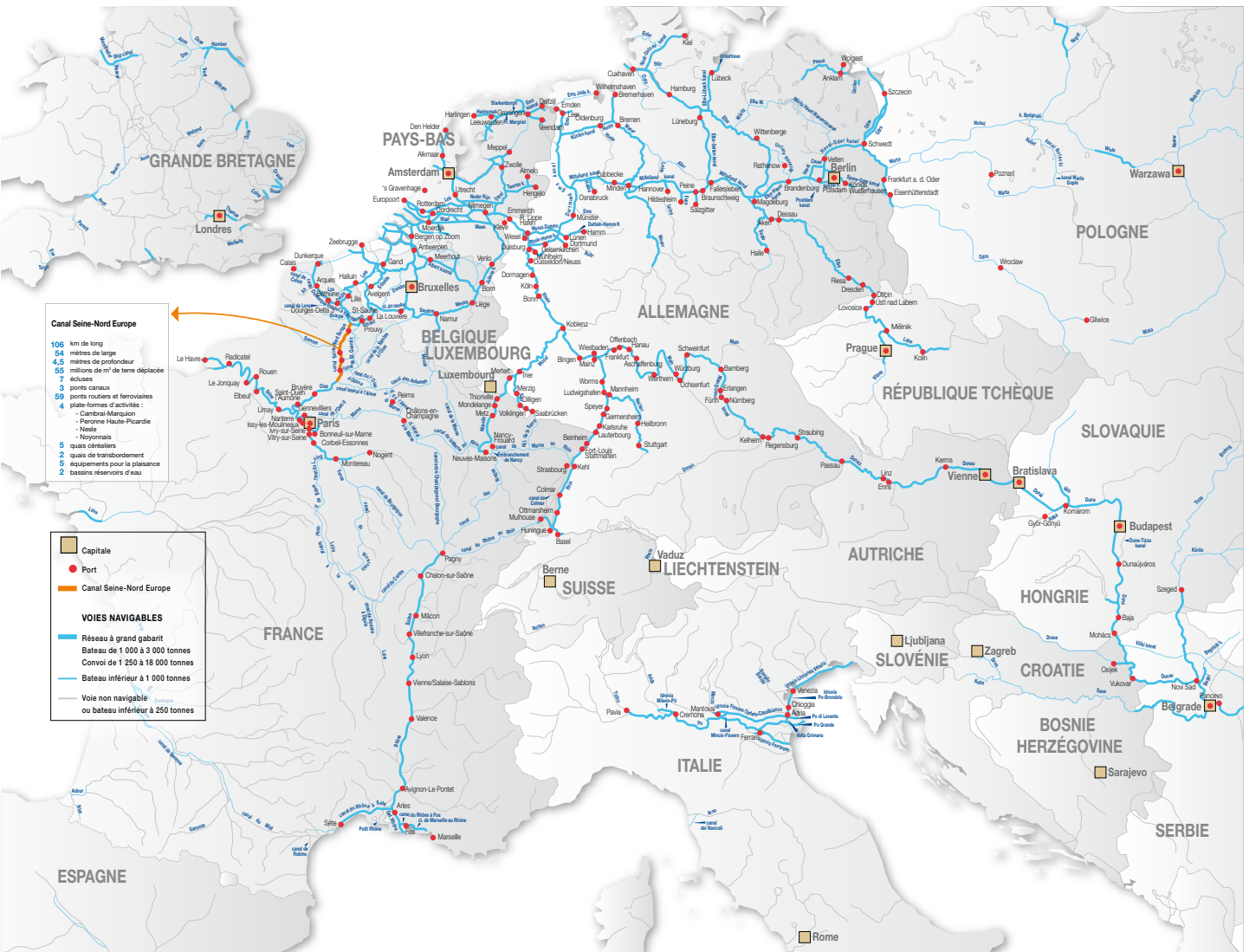
La Commission Intergouvernementale (CIG) Seine-Escaut, regroupant les gouvernements français, wallon et flamand, a été créée le 24 septembre 2009, prenant ainsi la suite du Comité Seine-Escaut mis en place en novembre

2005. Elle a pour objet de « suivre, au nom des Gouvernements de la République française, de la Région flamande de Belgique et de la Région wallonne de Belgique, l'ensemble des questions liées à la préparation et à la réalisation du projet Seine-Escaut ». Ses premières décisions ont été : la création d'un groupe de travail sur la révision à mi-parcours du projet Seine-Escaut au sein du programme RTE-T et l'accord sur la création du Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) Seine-Escaut, pour lancer une étude sur la tarification de la liaison Seine-Escaut.

Les statuts du GEIE, réunissant VNF, la Direction des voies hydrauliques du Service Public de Wallonie et Waterwegen en Zeekanaal SA, ont été déposés en avril 2010.

TOURISME SUR LE LINÉAIRE SEINE-ESCAUT

En partenariat avec l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement de Lille (IAUL), VNF réalise une étude de développement du tourisme « passagers » sur le linéaire Seine-Escaut, plus particulièrement sur la filière « paquebot fluvial ». Afin d'anticiper la venue de clientèles nouvelles, les directions régionales de VNF, les Ports et les Comités Régionaux de Tourisme accompagnent la Division Tourisme et Service aux Usagers de VNF et l'IAUL dans l'élaboration d'un document de référence : le Schéma directeur des embarcadères/débarcadères au niveau européen pour l'accueil des bateaux de croisière. En 2009, la DT Nord - Pas-de-Calais a vu apparaître les premiers bateaux de croisière.



LE PLAN DE RELANCE POUR PRÉPARER LES TRAVAUX DU CANAL

Les travaux préparatoires à la construction du canal Seine-Nord Europe ont été inscrits dans la loi du 29 janvier 2009 relative au Plan de relance de l'économie nationale. 20 M€ ont été attribués pour les rescindements du canal du Nord à Catigny (Oise) et Havrincourt (Pas-de-Calais), l'abaissement de l'A29 (dans la Somme) au droit du pont-canal de franchissement de l'autoroute, les études des bassins réservoirs et les réserves foncières. Les principaux travaux seront engagés en 2010.

L'AVANCEMENT DES OPÉRATIONS SUR LE TERRAIN

2009 a été une année intense en matière de préparation du projet sur le terrain tant au niveau des aménagements fonciers, des opérations archéologiques que de l'anticipation en terme d'emploi.

Sur le volet foncier, VNF a poursuivi les négociations avec les organisations professionnelles agricoles et les derniers protocoles ont été signés en septembre 2009 avec les représentants de l'Oise. Les emplois créés durant cette phase préparatoire et ultérieurement avec la construction du canal, de 2012 à 2016, constitueront un premier apport très important du projet à l'économie locale. VNF participe, avec les services publics de l'emploi, les collectivités locales, les professionnels et le secteur de la formation, aux travaux de la « Cellule interrégionale emploi/formation ».

LANCEMENT DE LA PROCÉDURE DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

La loi de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle Environnement, votée le 3 août 2009, a acté la réalisation du canal Seine-Nord Europe en contrat de partenariat. L'avis d'appel public à concurrence (AAPC) pour le financement, la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et la régénération du canal a été lancé par VNF le 3 avril 2009, ouvrant ainsi la procédure juridique qui permettra de désigner le groupement en charge de la réalisation du projet.

Deux groupements ont remis leur candidature à VNF avant le 15 juin 2009. Leurs mandataires en sont respectivement Bouygues Travaux Publics et Vinci Concessions.

Le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) a été finalisé à la fin de l'année 2009, pour un envoi aux candidats en 2010.



PROSPECTION ARCHÉOLOGIQUE

LIVRE BLANC DE L'ASSOCIATION SEINE-NORD EUROPE

Les collectivités ayant souhaité être associées pleinement à la réalisation, à l'aménagement et à l'exploitation des plates-formes, le préfet coordonnateur a confié à l'Association Seine-Nord Europe une mission pour les fédérer et faire remonter leurs attentes. Cette mission a conduit à la rédaction d'un livre blanc publié en mars 2009.

Ce document a montré l'intérêt des collectivités et leurs fortes attentes sur les potentiels économiques directement ou indirectement liés au développement des plates-formes multimodales et au tourisme. Remis aux candidats du contrat de partenariat, il leur a donné la vision et l'ambition des acteurs territoriaux vis-à-vis du projet. Il a enfin permis à ces derniers de formaliser leurs réflexions sur la prise en compte, le développement et à la gestion ultérieure de leurs propres projets aux côtés du projet de canal.

La forte implication des acteurs territoriaux dans la réalisation de ce document a constitué un atout important pour le développement du projet.



PREMIER CHALLENGE DE LA VOIE D'EAU

L'Amicale Automobile Historique des Travaux Publics a organisé du 30 août au 4 septembre, avec l'appui de VNF, ce raid sur terre et eau, où la découverte du tracé du futur canal SNE primait sur la vitesse. La sélection des 15 équipes a en effet été effectuée sur la base d'un mémoire et les épreuves incluaient des questions sur le fluvial.

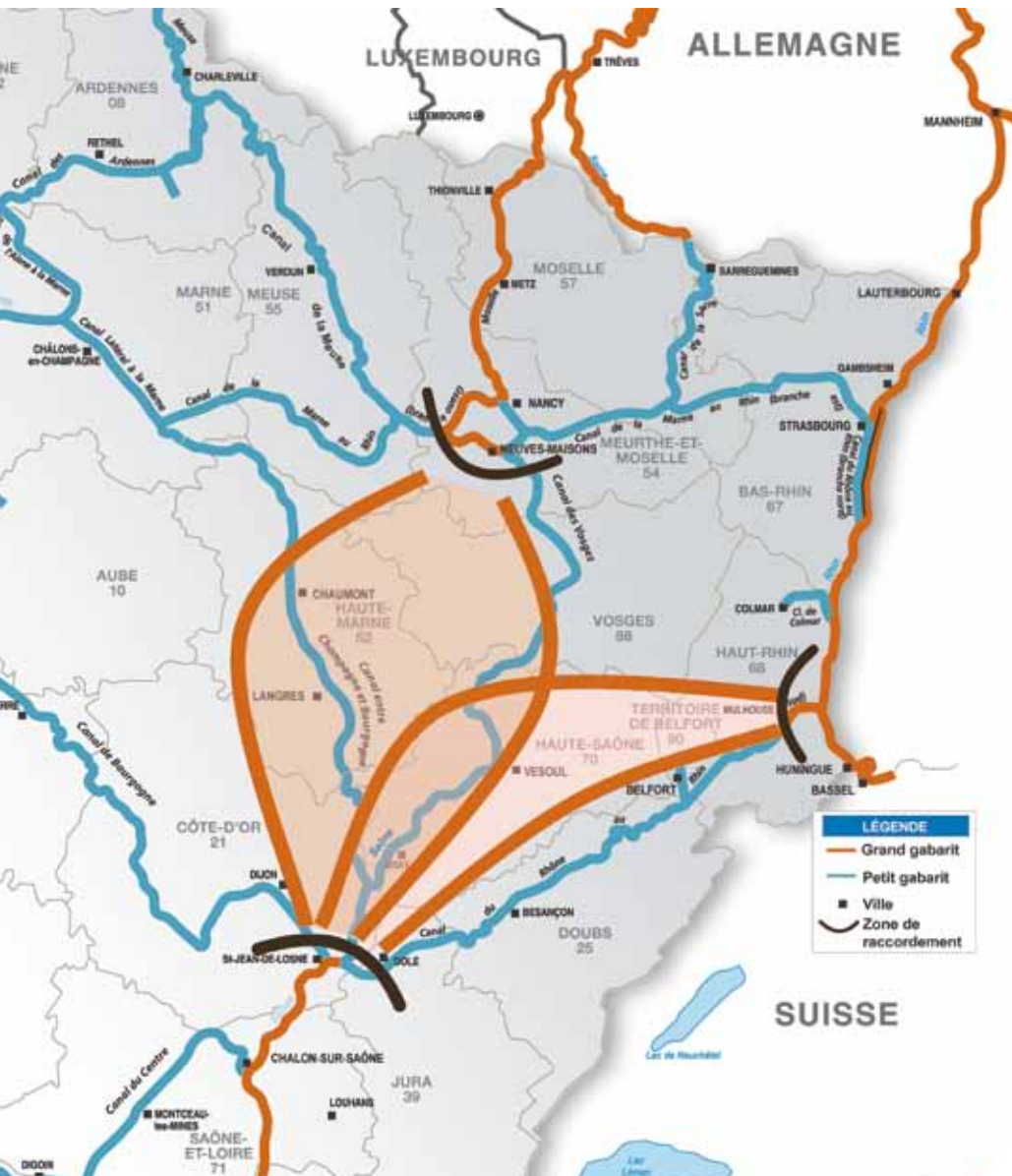


LES AUTRES GRANDS PROJETS À L'ÉTUDE

Afin de poursuivre le maillage du réseau fluvial à grand gabarit français et européen, la réalisation d'une liaison

Saône-Moselle . Saône-Rhin, permettant de désenclaver le bassin rhodanien vers le nord, ainsi que l'extension du réseau grand gabarit de Bray à Nogent sur la Seine-Amont sont à l'étude. Des débats publics sont planifiés dans le cadre de la loi Grenelle 1.

Les travaux de modernisation, visant à augmenter la capacité de transport du canal de Rhône à Sète, ont quant à eux d'ores et déjà été déclarés d'utilité publique le 23 janvier 2010.



LIAISON FLUVIALE SAÔNE-MOSELLE . SAÔNE-RHIN

La loi Grenelle 1 du 3 août 2009 a inscrit la tenue d'un débat public, d'ici à 2012, portant sur la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle et sur l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin.

Le 19 novembre 2009, le comité de pilotage des études d'opportunité de la liaison Saône-Moselle a validé les conclusions de l'étude technique et environnementale permettant de confirmer la faisabilité d'un canal à grand gabarit entre Neuves-Maisons et Saint-Jean-de-Losne, selon différents scénarios. Il s'est également engagé à soutenir la préparation du débat public dans le cadre d'une gouvernance élargie à l'ensemble des régions concernées. Le débat sera préparé sur la base d'un programme d'études permettant d'harmoniser les niveaux de connaissances sur la faisabilité des deux itinéraires Saône-Moselle et Saône-Rhin, et d'aborder l'évaluation socio-économique et environnementale à une échelle européenne. Avec cette nouvelle liaison fluviale entre la Méditerranée et l'Europe du nord et de l'est, les ports maritimes de Marseille et Sète disposeront d'une offre massifiée



Le débat public, qui se tiendra d'ici 2012, représente un enjeu considérable pour VNF et pour la voie d'eau. La question de l'opportunité du projet pour satisfaire la demande de transport à l'horizon 2025 (et au-delà) conduira à réaliser ou non le raccordement du Rhône et des ports méditerranéens de Marseille et Sète au réseau fluvial européen. A la suite de Seine-Nord Europe, c'est le nouveau défi qui nous est proposé.

Françoise Erbs, chef de projet, préfiguratrice du débat public « Saône-Moselle . Saône-Rhin »

performante et pourront élargir leur hinterland vers les bassins mosellan, rhénan et danubien.

MODERNISATION DU CANAL DU RHÔNE À SÈTE

Le programme de travaux, visant à augmenter la capacité de transport du canal de Rhône à Sète, a été déclaré d'utilité publique le 25 janvier 2009. Ces aménagements s'inscrivent dans le cadre du contrat de projets interregional Plan Rhône (CPIER).

Le canal du Rhône à Sète est une infrastructure de 65 km, qui relie directement le port de Sète au bassin Rhône-Saône par le Petit Rhône. C'est un canal qui ne dispose que d'un seul bief, avec des caractéristiques très hétérogènes, et qui est traversé par trois fleuves côtiers. Le canal du Rhône à Sète présente la caractéristique d'avoir des eaux saumâtres sur les quatre cinquièmes de son parcours. Il est en communication directe avec des marais et des étangs, et se trouve dans un environnement extrêmement riche et protégé.

Ce projet de modernisation s'articule autour de quatre objectifs :

- permettre l'emport d'un bateau de 2500 t contre 900 t actuellement,

et augmenter le trafic du canal en améliorant ses caractéristiques ;

- améliorer la fluidité pour diminuer le temps de parcours à 12 heures (contre 18 heures actuellement) en augmentant le nombre de zones de croisement ;
- renforcer la sécurité de la navigation professionnelle en augmentant le nombre de zones d'attente ;
- supporter le transport de conteneurs maritimes en augmentant le tirant d'air sous les ouvrages qui traversent le canal.

EXTENSION DU RÉSEAU GRAND GABARIT DE BRAY À NOGENT

Ce projet se situe sur la Seine, à l'extrémité du réseau fluvial à grand gabarit, qui se termine à Bray-sur-Seine, à une quinzaine de kilomètres à l'amont de la confluence avec l'Yonne. Inscrit dans la Loi Grenelle 1 et programmé pour 2011, le débat public portera sur l'extension du réseau à grand gabarit jusqu'au port de Nogent-sur-Seine.

L'objectif du projet est de transporter 3 millions de tonnes par la voie d'eau en 2020, à comparer aux

600 000 tonnes actuelles. Les études socio-économique et technico-environnementale, préalables au débat public, sont en cours. Elles se termineront début 2011 et permettront de comparer l'ensemble des scénarios possibles.

Bien que l'opportunité soit indéniable en terme de transport, les autres enjeux ne seront pas mésestimés dans la réflexion et la définition du projet : enjeux environnementaux importants liés à la traversée de la plaine de La Bassée (réseau Natura 2000), autre projet visant la protection du bassin parisien contre les inondations, porté concomitamment par un autre maître d'ouvrage sur le même territoire et devant faire l'objet d'un débat public en 2011.

Un comité de pilotage, présidé par le Préfet de la région Île-de-France, a été instauré en avril 2009. Il rassemble les collectivités locales, les usagers, les services de l'Etat, et a pour mission de gérer et de coordonner les deux projets.