

## Compte-rendu de l'Assemblée Générale du 13 octobre 2010

---

### Partie Statutaire (réservée aux membres de l'association)

- Intervention d'ouverture de Philippe MARINI, Président de l'association, et présentation du rapport d'activités de l'association

En ouverture, Philippe MARINI évoque les récentes avancées du projet Seine-Nord Europe sur le terrain (fouilles archéologiques, travaux du plan de relance...).

En ce qui concerne le plan de financement du projet, l'Etat serait proche de sa finalisation avec les collectivités territoriales. Cela devrait permettre un lancement prochain du dialogue compétitif que l'association appelait déjà de ses vœux lors de l'AG 2009.

Pour Philippe MARINI, Seine-Nord Europe est un ouvrage essentiel, confirmé par la loi dite « Grenelle 1 » et l'avant-projet du SNIT. Le Ministre d'Etat, Jean-Louis BORLOO, est bien conscient de l'attente des territoires vis-à-vis du lancement du dialogue compétitif. Cette décision attendue devrait être prise à court terme. Il est rappelé que sur le plan des finances publiques, cette décision ne devrait avoir qu'un faible impact sur les prochaines années.

Jean-François DALAISE, Vice-Président de l'association, rappelle pour sa part que le mode fluvial a fait mieux que résister à la crise économique. Au premier semestre 2010, les trafics affichent une hausse de près de 12 %, le meilleur taux de croissance des modes terrestres en matière de transport de fret. Cela démontre la capacité du transport fluvial à gagner de nouvelles parts de marché.

Les pouvoirs publics ont prévu un ensemble d'opérations en matière d'infrastructures fluviales qui viendront conforter la réalisation de Seine-Nord Europe. Cela vaut pour la Seine-Amont avec la liaison Bray-Nogent et la desserte fluviale du Grand Port Maritime du Havre. Soulignant la montée en puissance de Ports de Paris, Jean-François DALAISE conclut en précisant que le Conseil d'administration de Ports de Paris a récemment donné mandat à son Directeur Général pour négocier avec le maître d'ouvrage la contribution de Ports de Paris pour la réalisation des plates-formes multimodales intégrées à Seine-Nord Europe.

*Cf. rapport moral joint au dossier de l'AG*

Le rapport moral est adopté par les membres de l'association.

- Présentation et adoption des comptes 2009 et du budget 2010

*Cf. présentation des comptes 2009 et du budget 2010*

Il est souligné qu'il convient de considérer les comptes dans leur globalité pour les années 2008 et 2009 sur lesquelles ont été étalées les dépenses liées à la Mission conduite à la demande du Préfet coordonnateur sur le terrain pour l'organisation des séminaires territoriaux.

Le commissaire aux comptes certifie les comptes de l'association comme sincères.

Le rapport financier 2009 et la proposition de budget 2010 sont adoptés par les membres de l'association.

➤ Conseil d'administration

Le Conseil d'administration de l'association Seine-Nord Europe adopté par les membres de l'association lors de l'AG 2010 est le suivant :

- <b>Président :</b>	Monsieur Philippe MARINI
- <b>Premier Vice-Président d'Honneur :</b>	Monsieur Roland NUNGESSER
- <b>Vice-Présidents :</b>	Monsieur Michel DELEBARRE Monsieur Daniel PERCHERON Monsieur Philippe BONNEVIE Monsieur Dominique HOESTLAND Monsieur Serge CAMINE
- <b>Vice-Président Secrétaire Général :</b>	Monsieur Jean-François DALAISE
- <b>Vice-Président Trésorier.</b>	Monsieur Léonce Michel DESPREZ

---

## Réunion restreinte à haut niveau sur le canal Seine-Nord Europe

En ouverture de cette réunion restreinte à haut niveau, Philippe MARINI, Président de l'association Seine-Nord Europe, rappelle les attentes des acteurs impliqués sur le projet Seine-Nord Europe et propose à Michel DELPUECH, Préfet de Picardie, Préfet coordonnateur du projet, de faire un point sur l'actualité du projet.

Michel DELPUECH remercie l'association pour l'organisation de cette réunion et salue son action. Selon lui, les esprits sont prêts et les attentes fortes au sujet du projet Seine-Nord Europe. De nombreux acteurs territoriaux évoquent aujourd'hui le canal Seine-Nord Europe et son retentissement économique. Le Préfet de Picardie rappelle ainsi les perspectives liées à la création de 4 plates-formes multimodales et leur importance pour les retombées économiques sur le territoire de Picardie, qui prendront le relais des retombées liées à la phase du chantier.

Le débat sur les plates-formes a conclu à une unicité de portage des plateformes et des efforts de promotion communs, par le biais d'une gouvernance équilibrée. Un consensus a été trouvé entre les Conseils généraux impliqués pour définir cette gouvernance. La formule juridique devrait être celle d'un syndicat mixte ouvert (pour la totalité des plateformes) dans lequel les ports participeront. Un double niveau de gouvernance sera proposé : un niveau stratégique pour les décisions importantes et un autre niveau de gestion locale. Le coût global des plateformes sera de 400 millions d'euros. Un apport des collectivités de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais sera nécessaire pour ce financement.

Des réflexions sont en cours sur les questions d'emploi et de logement (compétences recherchées, sourcing et formation au niveau local). Sur le terrain, les sondages archéologiques avancent. Des panneaux d'information ont été récemment disposés pour informer le grand public.

En matière de financement, sur les 4,2 milliards d'euros, la part de financement public se détaille de manière suivante : 900 M€ de l'Etat via l'AFITF, 330 M€ de l'Europe et 900 M€ provenant des collectivités territoriales. Michel DELPUECH rappelle que la contribution publique ne s'arrêtera pas là puisque les 2 Md€ qui seront portés par le PPPiste bénéficieront d'une garantie de l'Etat de 1,1 Md€.

Alain GEST, Député de la Somme et Président de Voies navigables de France, confirme que le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) a été validé par l'Etat au printemps dernier. Techniquement, le maître d'ouvrage est prêt. Ce chantier est immense. Dans le cadre du plan de relance, différents travaux ont été lancés dès la fin 2009, sur le tracé du futur canal et sur des ouvrages connexes. Un gros travail est également réalisé avec les partenaires européens notamment en ce qui concerne la définition du niveau des surpéages. En matière de financement, le contexte politique de réforme complexifie les négociations avec les collectivités territoriales. Depuis l'été, VNF a repris seul les négociations menées avec les Conseils Généraux. Des rencontres ont eu lieu récemment avec les départements des Hauts-de-Seine, des Yvelines et du Val d'Oise. Le Préfet d'Ile-de-France a pris contact avec les autres départements franciliens. L'objectif est qu'à la fin de ce mois

d'octobre 2010, un montage de financement précis soit établi en ce qui concerne les 150 millions attendus des collectivités franciliennes. Un arbitrage de l'Etat sera alors nécessaire afin que le dialogue compétitif puisse être lancé en début d'année 2011.

Dans le même temps, Alain GEST rappelle que des arbitrages favorables au transport fluvial ont été accordés par le Premier ministre. Cela se traduit par une augmentation des capacités d'action de VNF. Des négociations ont aussi été entamées avec les ports concernés (Ports de Paris, GPM du Havre, Port de Rouen...). En ce qui concerne les plateformes qui seront adossées au canal Seine-Nord Europe, la gouvernance envisagée permettra d'éviter un phénomène de cannibalisation entre plateformes et de favoriser l'implantation de structures dédiées au transport fluvial.

### **Débat avec le maître d'ouvrage VNF, les élus, les représentants des territoires et des acteurs socio-économiques concernés**

François-Michel GONNOT, Député de l'Oise, questionne VNF sur l'impact des récents retards sur le calendrier de mise en service du canal.

Alain GEST évoque un décalage de 10 mois à 1 an et rappelle que le dialogue compétitif devrait durer 21 mois, ce qui laisserait augurer une mise en service en 2016.

Jacques LEGENDRE, Sénateur du Nord, rappelle que les acteurs territoriaux ont besoin de visibilité et d'un calendrier du projet précis. Il interroge les intervenants sur la date de démarrage du chantier afin que les territoires se préparent en matière d'emploi.

Michel DELPUECH souligne que l'Etat a été assez économe en matière de communication sur ce point afin de ne pas être contre-productif ou alimenter le scepticisme local. Au moment où le top sera donné, il conviendra néanmoins de communiquer fortement.

Pour Gilles DELBOS, Conseiller général du Val-de-Marne chargé des circulations et des infrastructures routières, le projet aura un fort intérêt économique dans le domaine des transports. L'impact sur la Seine devrait être de 30 % en termes de transit. Il lui semble nécessaire d'avoir une démarche globale cohérente. Les impacts infrastructurels seront également hors canal. Pour le port de Bonneuil dans le Val de Marne, il conviendrait ainsi de prévoir une amélioration de la desserte routière chiffrée à 65 M€. L'Etat devrait participer à hauteur de 20 millions et attend les contributions des collectivités sur ce projet. Quel sens cela aurait-il de ne pas investir sur ces dessertes locales par rapport au coût global du canal ? Le département du Val-de-Marne n'est pas opposé à une participation mais il est difficile de répondre tant que le financement de ces dessertes locales ne sera pas réglé.

Paul RAOULT, Sénateur du Nord, évoque les travaux à réaliser sur les ponts pour faciliter le transport de conteneurs sur le futur canal Seine-Nord Europe et vers la Belgique et leur élévation à 7 m. Il souhaite également savoir comment le port de Dunkerque pourra profiter du canal.

Alors que différents travaux sont déjà en cours sur le terrain, Daniel DUBOIS, Sénateur de la Somme, évoque les questions de communication. Ces travaux renforcent la crédibilité du projet. Il lui semble nécessaire de s'appuyer sur ces premiers travaux pour bâtir une communication de proximité. Une fois le financement en PPP lancé, quel sera l'impact du projet vis-à-vis des populations en difficulté ? Enfin, il lui semble que dans le Schéma national des infrastructures de transport, la complémentarité entre le futur canal et les autres transversalités, notamment ferrées, pourrait être améliorée.

Sur la communication, Alain GEST précise qu'un certain nombre d'opérations de communication sont déjà envisagées. L'année 2011 sera celle des 20 ans de VNF et l'établissement public compte en profiter pour proposer de nombreuses opérations locales. En ce qui concerne la complémentarité des infrastructures de transport, ce sujet est effectivement très important et a déjà été abordé avec les Présidents des Régions concernées.

Sur l'ensemble de la liaison européenne Seine-Escaut, dont Seine-Nord Europe est le maillon français, Nicolas BOUR, Directeur de la mission Seine-Nord Europe, rappelle qu'une démarche de coordination a été initiée dès 2005 dans le cadre du Comité Seine-Escaut. Cet effort de coordination s'est traduit plus récemment par la création d'une Commission InterGouvernementale et d'un Groupement Européen d'Intérêt Economique.

En ce qui concerne les ponts, Nicolas BOUR précise que les études socio-économiques ont été réalisées sur la base de ponts rehaussés à 5,25 m. L'élévation des ponts à 7 m fait partie d'une phase

ultérieure. Concernant le port de Dunkerque, il estime qu'une réflexion large doit être menée en liaison avec les partenaires locaux afin de bien préparer l'ouverture de Seine-Nord Europe. Pour le Val-Marne, un travail interdépartemental et interrégional est à mener pour optimiser les retombées du canal, notamment en liaison avec le rail et dans le cadre des réflexions sur le Grand Paris.

*Cf. Présentation VNF sur l'actualité du projet*

Le Directeur de la mission Seine-Nord Europe ajoute que la prochaine priorité du Commissaire européen en charge des transports, Siim KALLAS, sera de promouvoir la création de nœuds intermodaux sur les principaux axes de fret européens.

Pour les représentants des acteurs socio-économiques, comme l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), le canal à grand gabarit Seine-Nord Europe constitue un grand projet à vocation économique qui offrira aux entreprises de réels gains en compétitivité tout en limitant l'impact du transport sur l'environnement. Les acteurs économiques ont aujourd'hui besoin de visibilité sur le projet Seine-Nord Europe qui voit régulièrement son calendrier de réalisation glisser.

En conclusion, Jean-François DALAISE souligne l'impatience de la profession fluviale qui peut légitimement avoir des attentes vis-à-vis des pouvoirs publics au regard de ce qui est fait pour le fret ferroviaire. Le transport fluvial affiche aujourd'hui des taux de croissance à deux chiffres et a objectivement besoin de nouvelles infrastructures, comme Seine-Nord Europe, pour soutenir et consolider sa croissance en phase avec les objectifs de la politique de développement durable mis en avant par le Gouvernement et actés par le législateur.

---