



## CONTRIBUTION AU « GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT »

Suite à la publication du rapport du groupe de travail n°1 du Grenelle de l'environnement : « Lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie », l'association Seine-Nord Europe se félicite d'une manière générale, du soutien affiché au développement du transport fluvial.

Rééquilibrage de l'usage des différents modes de transport, développement du report modal, optimisation de l'articulation entre transport maritime et transport terrestre massifié, mesures de soutien à la profession fluviale et politique ambitieuse d'infrastructures..., l'association perçoit dans l'ensemble des mesures proposées de réelles motifs de satisfaction.

### Préambule

#### Les performances écologiques du transport fluvial

La voie d'eau permet de pénétrer sans nuisance au cœur des agglomérations, sans concurrence avec le transport de voyageurs. Le transport fluvial est de loin le transport le plus sûr. La fiabilité du trafic sur les voies navigables contribue à la sécurité des transports et à l'allègement du trafic des autres infrastructures. La pollution générée par la voie d'eau est très faible, tant du point de vue atmosphérique que sonore. Chaque tonne transférée de la route à la voie d'eau permet ainsi de diviser par 4 les émissions de CO<sub>2</sub>. Enfin, la voie d'eau est particulièrement économe en énergie. Selon la Commission européenne, la consommation d'énergie par tonne kilomètre de marchandise transportée par la voie d'eau correspond à 1/6<sup>ème</sup> de la consommation sur la route et à la moitié de celle du rail.

#### Concernant le projet Seine-Nord Europe

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 engendré par la réalisation du projet 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.

En matière de bilan carbone, la réalisation du projet permettra à l'horizon 2020 une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> en Europe comprise entre 218.000 tonnes et 280.000 tonnes par an. A l'horizon 2050, le projet entraînera une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> en Europe comprise entre 556.000 tonnes et 572.000 tonnes par an.

**Un impératif :  
Développer les solutions massifiées de transport de fret à l'échelle européenne**

Il apparaît en effet aujourd'hui essentiel, pour répondre aux défis du développement du transport international de marchandises et aux enjeux du développement durable, de favoriser le développement de mode de transport massifié et respectueux de l'environnement comme la navigation intérieure. Celle-ci constitue selon la Commission Européenne, le mode de transport terrestre le plus respectueux de l'environnement, avec des coûts externes estimés aujourd'hui à 10 euros par 1 000 tonnes-kilomètres (à comparer à 35 euros pour la route et à 15 euros pour le rail).

La mise en œuvre d'une politique durable des transports en France et la structuration d'une logistique européenne respectueuse de l'environnement devront s'appuyer sur la voie d'eau qui présente dans les territoires « mouillés » un avantage compétitif indéniable face aux impératifs de développement durable. Le projet de liaison européenne à grand gabarit Seine-Escaut et son maillon français, Seine-Nord Europe, en constitue un exemple parlant.

C'est pourquoi l'association Seine-Nord Europe se réjouit de voir la réalisation de ce projet figurer parmi les priorités du groupe de travail n°1 du Grenelle de l'environnement. Ce projet a franchi des étapes importantes depuis la décision de sa réalisation prise lors du CIADT de décembre 2003. Si Nicolas SARKOZY, alors candidat à l'élection présidentielle, avait soutenu la réalisation de Seine-Nord Europe au printemps, Jean-Louis BORLOO, Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables, et Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, ont depuis souligné l'importance de ce projet face aux objectifs de report modal fixé par le Gouvernement. Après l'avis positif rendu par la Commission d'enquêtes nommée sur ce projet en mars 2007, suite à deux mois d'enquête publique, le soutien à la réalisation de ce projet par les experts du Grenelle de l'environnement constitue une réelle satisfaction.

Pour que ce projet puisse contribuer au plus vite aux objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de développement des modes non routiers, il apparaît désormais urgent de prendre différentes mesures visant à consolider le calendrier de réalisation de ce projet (avec une mise en service attendue pour 2014).

**Un objectif pour le Grenelle de l'environnement et le prochain CIADT :  
Garantir le calendrier de réalisation du projet Seine-Nord Europe**

Afin de bénéficier au plus des avantages qui seront générés par le projet Seine-Nord Europe (voir troisième chapitre), l'association Seine-Nord Europe appelle différentes décisions qui permettront de confirmer son calendrier de mise en œuvre du projet :

### **En matière de calendrier de réalisation**

- Favoriser une Déclaration d'Utilité Publique pour la fin de l'année 2007 ou le tout début de l'année 2008 pour le projet Seine-Nord Europe
  - o Suite à la mise en place attendue des deux Commissions de sécurité vis-à-vis des aspects de sécurité civile, d'une part, et des aspects de sûreté, d'autre part, et demandée par la Commission d'enquêtes nommée sur le projet

### **En matière de gouvernance du projet**

- Encourager la constitution d'une instance de gouvernance européenne du projet, Conférence Inter Gouvernementale et Groupement Européen d'Intérêt Economique
  - o Suite à la signature d'une nouvelle Déclaration commune entre la France, la Wallonie, la Flandre et les Pays-Bas, le 20 juillet 2007
- Structurer une instance de gouvernance territoriale du projet impliquant l'ensemble des collectivités concernées par le projet
  - o Suite aux préconisations faites par la Commission d'enquêtes

### **En matière de financement du projet**

- Consolider les missions de l'AFITF, tout en concentrant son action sur les modes de transport alternatifs au transport routier, et conforter son fonctionnement à travers de nouvelles ressources financières pérennes.
- Confirmer la priorité donnée à Seine-Nord Europe en matière de demande de subventions européennes au sein du programme du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T)
  - o Suite à la demande transmise par le gouvernement français en juillet 2007
- Poursuivre la mission de financement confiée à Yves COUSQUER, ingénieur général des ponts et chaussées, et à Bernard SCÉMAMA, inspecteur général des finances et président du Conseil supérieur de la marine marchande
  - o A travers de nouvelles discussions avec les différentes Régions concernées (Haute-Normandie, Nord-Pas de Calais, Picardie, Ile-de-France).
- Favoriser la mise en œuvre d'une tarification harmonisée pour la liaison Seine-Escaut entre les Etats concernés
  - o Suite à de premières études réalisées dans le cadre du Comité Seine-Escaut
- Confirmer le choix du partenariat public-privé pour le financement du projet
  - o Suite à l'avis favorable de la Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariats public-privé (MAPPP) du 13 octobre 2007

### **En matière d'infrastructures en relation avec le projet**

- Définir rapidement le plan de financement de l'écluse fluviale de Port 2000 au Havre, permettant au port normand de bénéficier à plein de l'ouverture de la liaison Seine-Escaut.

- Faciliter à travers l'action de VNF et dans le cadre des Contrats de plan Etat-Régions, la réalisation des infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de la liaison Seine-Nord Europe (interconnexions entre autoroutes maritimes, autoroutes fluviales et autoroutes ferroviaires, articulation entre le réseau existant et la future liaison, modernisation des infrastructures, modification de voiries, articulation avec les ports maritimes concernés, mise à 3000 tonnes de la petite Seine entre Bray et Nogent, aménagements de ports intérieurs, raccordements aux réseaux ferrés et routiers...).

**Une exigence :**  
**Optimiser les retombées économiques du projet de liaison fluviale « Seine-Escaut »**  
**pour les territoires**

Le projet Seine-Escaut a pour objet de relier en 2014 le Grand Bassin parisien et le Nord-Pas-de-Calais par le canal Seine-Nord Europe, et de connecter à grand gabarit ces deux grands pôles économiques au Bénélux et à la dynamique fluviale européenne en liaison avec les 6 ports maritimes de la rangée Le Havre-Rotterdam.

En termes de trafic, ce sont entre 13,3 et 15 millions de tonnes de marchandises qui seront transportées sur la liaison Seine-Escaut en 2020, multipliant par 4 le trafic réalisé en 2000 sur ce même corridor nord-sud. En 2050, ce trafic devrait atteindre entre 20 millions et 27,7 millions de tonnes.

Face aux saturations routières du Benelux et du Nord de l'Europe, ce projet permettra de transférer rapidement (à l'horizon 2020) depuis la route 4,5 milliards de tonnes × kilomètres (25% des objectifs annuels Marco-Polo au sein des 25 Etats membres) sur la voie d'eau, mode de transport massifié, économique et fiable.

Les territoires desservis et leur tissu économique bénéficieront d'une nouvelle attractivité et d'une compétitivité renforcée grâce à Seine-Escaut. La réalisation de plates-formes multimodales intégrées ainsi que les perspectives d'implantation de centres logistiques et industrielles bord à voie d'eau constitueront de nouvelles sources de croissance économique. En phase de réalisation, 11 000 emplois directs et indirects seront créés durant 4 à 5 ans. En phase d'exploitation, ce sont entre 35 000 et 45 000 emplois seront générés à terme dans la logistique, la navigation fluviale, les ports...

En Haute-Normandie, le canal formera avec la Seine, l'Oise, Port 2000 et sa future écluse fluviale à grand gabarit, un maillage fluvial complet offrant aux ports normands un accès amélioré au bassin parisien, au Nord-Pas de Calais et au-delà à l'Europe du nord et de l'est.

Le projet ouvrira à l'Ile-de-France d'importantes perspectives de développement du transport fluvial comme alternative à la route, aussi bien pour approvisionner l'industrie que pour alimenter le bassin de consommation. Le projet conduira à une augmentation de 30% du trafic fluvial sur la Seine.

Pour la Picardie et le sud du Nord-Pas-de-Calais, régions à la forte vocation agricole et industrielle, le projet valorisera les productions régionales grâce à des coûts de transport réduits et permettra d'attirer de nouvelles activités industrielles et des centres européens de distribution.

Le canal Seine-Nord Europe renforcera la position stratégique du Nord-Pas-de-Calais pour les opérations logistiques, en prolongeant le rayonnement de Dunkerque et en renforçant le réseau

régional des ports intérieurs. Les 40% de trafic fluvial supplémentaire généré par le futur canal se traduiront par 3500 à 4000 camions en moins tous les jours.

Si la France bénéficiera des 2/3 des avantages générés le projet, les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne se partageront le 1/3 restant. La liaison Seine-Escaut permettra d'importants reports du trafic routier vers la voie d'eau, notamment pour les conteneurs maritimes, et ouvrira de nouveaux débouchés commerciaux à la voie d'eau

L'association Seine-Nord Europe, présidée par Philippe MARINI, Sénateur de l'Oise, Maire de Compiègne, regroupe des collectivités territoriales, des organismes socioprofessionnels, des chambres consulaires et des personnalités mobilisées en faveur du grand projet de canal Seine-Nord Europe. L'objectif de l'Association est de promouvoir et de soutenir auprès des pouvoirs publics et de l'opinion la réalisation de la liaison fluviale à grand gabarit reliant le bassin parisien au canal Dunkerque-Valencienne, long d'une centaine de kilomètres depuis Janville (au Nord de Compiègne) jusqu'au canal Dunkerque-Escaut.

*Contact : Yann JOSSE – Cabinet Alliantis  
Tel : 01 44 56 09 56 – Email : [yjosse@alliantis.fr](mailto:yjosse@alliantis.fr)*