

## Où en sommes nous de l'avancement du projet ?

Par **Nicolas BOUR**  
Chef de la Mission Seine-Nord Europe  
Voies navigables de France

*Pendant cette phase d'avant-projet, quel regard portez-vous sur Seine-Nord Europe de manière globale ?*

Le canal Seine-Nord Europe est plus qu'une infrastructure linéaire. C'est un système de transport de marchandises incluant une offre de service élargie grâce au développement de pôles d'échanges et d'activités et à la modernisation de la flotte fluviale française. Il accroît la compétitivité du bassin de la Seine et de l'Oise en le connectant au nord et l'est de la France et de l'Europe. Il permet aussi un élargissement de l'hinterland des ports maritimes français.

*Quels sont les principaux enjeux liés au projet Seine-Nord Europe ?*

Je dirai que ces enjeux sont au nombre de cinq au total. Il s'agit :

- de la création d'une offre alternative de transport de marchandises,
- du développement du réseau fluvial français à grand gabarit et la connexion de ce réseau au réseau à grand gabarit européen,
- de l'amélioration de l'efficacité des échanges entre les ports maritimes et les grandes agglomérations,
- de l'accroissement de la compétitivité des entreprises,
- du renforcement de la compétitivité et de l'attractivité des territoires irrigués.

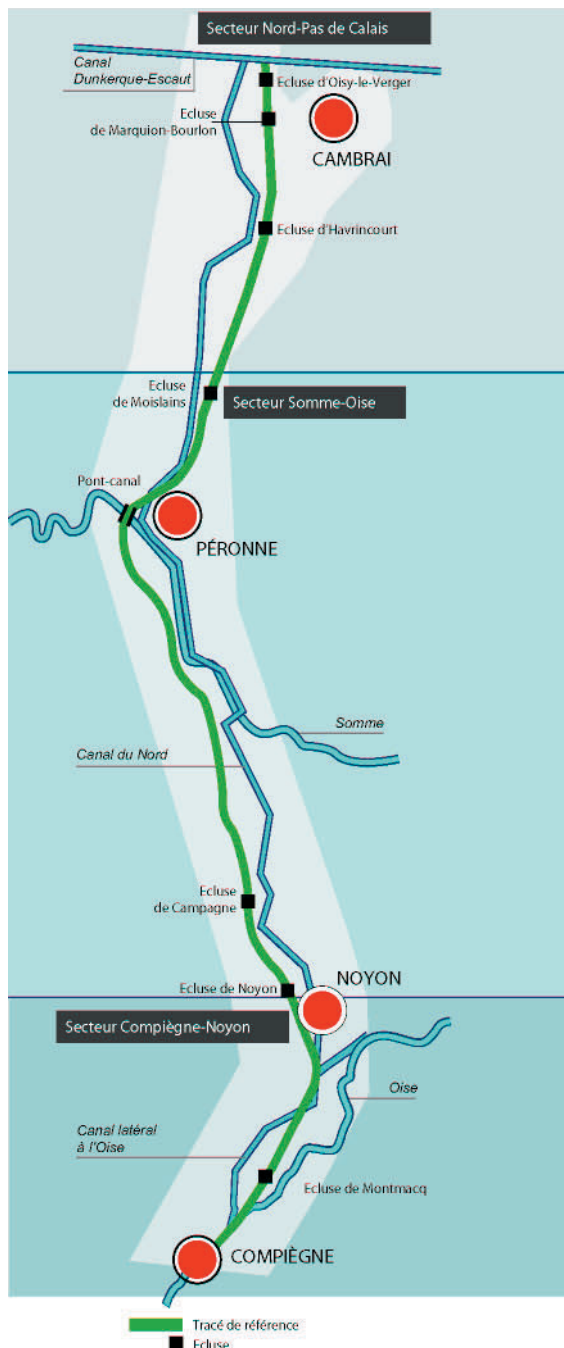
*Le projet Seine-Nord Europe est souvent associé au principe de transport durable. Pourquoi ?*

Le projet Seine-Nord Europe contribue à la consolidation d'un moyen de transport de marchandises "écologique", car la voie d'eau est le système de transport le moins contributeur à l'émission de gaz à effet de serre, le plus sécuritaire et le seul capable de rentrer au cœur des agglomérations sans créer de nuisances. Car si le transport de marchandises est en forte croissance, les liaisons routières comme Paris - Amsterdam, sont saturées. Le développement de modes de transports alternatifs à la route est donc indispensable. Le trafic fluvial absorbe actuellement en France, 7 milliards de tonnes par km de voie. Le nouveau canal permettrait de transporter 2 à 3 milliards de tonnes / km supplémentaires.

Le canal Seine-Nord représente le projet qui répond le plus aux objectifs de report modal définis par le Livre blanc de 2001 sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010.

*L'intérêt du projet Seine-Nord Europe réside aussi dans son intégration à un projet européen plus vaste : Seine-Escaut ?*

Effectivement, la liaison Seine-Escaut fait partie des 30 projets prioritaires déclarés d'intérêt européen. Elle ouvre la possibilité de connecter le réseau français, grâce à la liaison Seine-Nord Europe, à 5 000 km de voies fluviales européennes à grand gabarit. La construction d'un canal et la transformation à grand gabarit de la Lys permettront de relier à partir de Cambrai, la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas et le port de Dunkerque.



*Est-ce que les régions desservies bénéficieront d'une " dynamique " Seine-Nord Europe ?*

Nous faisons en sorte que les régions irriguées par le futur canal puissent bénéficier pleinement de l'élan de développement économique qu'insufflera le projet. C'est pourquoi la mission Seine-Nord Europe que je dirige, a décidé d'intégrer la définition des installations dans les études de conception du canal. La voie d'eau permet en effet d'implanter facilement des installations portuaires et logistiques le long du canal. C'est également le support d'activités de loisirs et de tourisme de plaisance. Le processus de définition des installations est engagé en collaboration avec les collectivités territoriales et les représentants consulaires depuis le mois de décembre 2004. Les quatre groupes de travail (Oise amont, Oise aval, Somme-Aisne et Nord-Pas de Calais) ont examiné les opportunités d'implantation d'installations (silos, quais, plates-formes logistiques...). Ainsi, une dizaine de sites a été identifiée et 5 silos de massification de céréales ont été choisis. Ces installations seront détaillées dans le dossier de consultation qui sera remis aux collectivités territoriales et aux acteurs socio-économiques après le comité consultatif d'octobre 2005.



*Les 5 réunions publiques organisées entre le 27 juin et le 7 juillet ont réuni plus de 1200 participants (Copyright VNF)*

*Cette phase de consultation semble bien avancée, où en est-on aujourd'hui ?*

La première phase de concertation a permis de recueillir de nombreux avis, notamment sur le tracé et sur l'insertion de l'ouvrage dans les territoires traversés. Les études ont certes nourri la concertation, mais la concertation a également nourri les études. La première étape de cette phase de concertation s'était conclue le 9 mai 2005, à l'occasion d'une réunion du Comité de pilotage qui a défini le calage des deux biefs principaux (voir schéma sur la première page).

La deuxième étape qui s'étendait de juin à septembre 2005 visait à étudier les variantes locales et les questions des rétablissements et des dépôts. Son objectif était également d'associer le public le plus large possible au projet. C'est pourquoi différentes réunions publiques ont eu lieu à Compiègne, Cambrai, Péronne, Lille et Paris entre le 27 juin et le 7 juillet, suivant les recommandations de la Commission nationale du débat public.

Le dossier de consultation, finalisé au mois d'octobre 2005, sera transmis aux collectivités locales, associations et acteurs socio-économiques, afin qu'ils puissent exprimer un avis formel sur le projet. Début décembre 2005, l'opinion de l'ensemble des acteurs consultés sera recueillie en vue de la finalisation du dossier d'avant-projet sommaire prévue pour le début de l'année 2006. En mars 2006, ce dossier de l'avant-projet incluant l'optimisation du tracé, l'intégration du projet dans les territoires et les études d'impacts sera remis au Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, en vue de l'ouverture d'une enquête publique en automne 2006. La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) doit intervenir avant le 31 décembre 2007.

