



Assemblée Générale du 13 octobre 2010

Rapport Moral présenté au nom du Comité de Direction

Il y a près d'un an, nous clôturons notre Assemblée Générale 2009 par le vote d'une motion intitulée « Pour un lancement urgent du dialogue compétitif relatif au PPP Seine-Nord Europe ». Un an plus tard, il reste à concrétiser le lancement effectif de ce grand projet.

Si sur le terrain, les travaux du plan de relance et les fouilles archéologiques ont avancé, le Gouvernement ne manque pas aujourd'hui d'indiquer que le bouclage du plan de financement avec les Conseils Généraux impliqués constitue encore une dernière étape à franchir pour le lancement du dialogue compétitif.

A travers ce Rapport Moral concernant l'année écoulée, nous tenions, en ce moment important pour la concrétisation du projet, à vous tenir précisément informés des avancées récentes concernant le projet Seine-Nord Europe et à vous conforter dans la mobilisation constante et déterminée qui est la nôtre pour obtenir prochainement son lancement effectif.

★ ★ ★

1 – Les avancées du projet sur le terrain

- les travaux lancés dans le cadre du plan de relance

A l'occasion du CIACT du 2 février 2009, le Premier ministre avait dévoilé les 1 000 projets qui seraient en partie financés par le plan de relance de l'économie annoncé par le Président de la République le 4 décembre 2008.

Dans le cadre de ce plan de relance, 170 millions d'euros ont été consacrés aux infrastructures fluviales et portuaires, afin de faciliter la réalisation des grands projets.

En ce qui concerne le projet Seine-Nord Europe, les travaux prévus dans le cadre du plan de relance sont les suivants :

- la rectification du tracé du canal du Nord à Catigny (Oise) et Havrincourt (Pas-de-Calais), pour dégager les emprises nécessaires à la réalisation du futur canal ;
- l'abaissement, sur 1 km de long environ, du profil en long de l'autoroute A29, de manière à dégager le gabarit nécessaire pour le passage du canal ;
- la réalisation des études détaillées des bassins réservoirs, pour préparer le lancement des appels d'offres et les dossiers d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, notamment pour ce qui concerne les prélèvements dans l'Oise ;
- la réalisation de réserves foncières, concernant les acquisitions faites par les SAFER ou les réquisitions d'emprises totales.

A la fin de cette année 2010, 20 millions d'euros auront été investis dans ces travaux préparatoires. Ces travaux seront complétés par des actions connexes sur les barrages de l'Oise et de Chatou sur la Seine, estimés à 25 millions d'euros environ.

- Les diagnostics et fouilles archéologiques

En préalable à la construction du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, des investigations archéologiques sont réalisées sur les 106 km du tracé. Cette étape obligatoire dans la réalisation du canal a pour objectif de libérer l'emprise du chantier de toutes contraintes archéologiques avant le démarrage des travaux.

Ces investigations qui comprennent une première phase de diagnostics archéologiques et une seconde phase de fouilles à proprement parler, ont démarré fin septembre 2008. Leur achèvement est prévu pour la fin 2011.

A l'occasion des Journées européennes du Patrimoine, Marc Talon, directeur du projet canal Seine-Nord-Europe a l'Inrap (institut national de recherches archéologiques préventives), Gilles Prilaux, adjoint scientifique, et Thierry Marcy, responsable scientifique d'opérations, ont présenté au grand public, le samedi 18 septembre 2010, à Marquion, les premiers résultats des fouilles déjà accomplies, ainsi qu'une partie des objets découverts.

Pour en savoir plus, le centre archéologique de Croix-Moligneaux dans la Somme a ouvert exceptionnellement ses portes au grand public le lendemain de cette conférence. Y étaient présentés les modes d'interventions des archéologues en amont du chantier du canal, le traitement des données et leur apport pour la science et le patrimoine.



2 – L'activité de l'association Seine-Nord Europe

Depuis la dernière Assemblée Générale, notre association a poursuivi ses missions d'information et de promotion du projet.

- Communication et promotion du futur canal Seine-Nord Europe

A travers la mise à jour de son site web et sa lettre d'informations annuelle, l'association a continué à informer ses membres de l'actualité du projet.

Les membres du Bureau de l'association ont également participé à différentes réunions restreintes consacrées au projet et au bouclage de son financement, dont une en présence de Dominique BUSSEREAU, Ministre chargé du Transport, et des membres du cabinet du Ministre d'Etat Jean-Louis BORLOO.

L'association s'est également exprimée dans de nombreux articles de presse sur l'urgence du lancement du dialogue compétitif et les fortes attentes suscitées par le projet au niveau des territoires. Le récent dossier sur le transport fluvial, paru dans *l'Usine Nouvelle* du 30 septembre 2010, en est la dernière illustration.

Les responsables de l'association ont également participé à différents événements relatifs au transport fluvial et aux infrastructures. A l'occasion du principal salon de l'année 2010, le SITL, l'association Seine-Nord Europe était ainsi partenaire de Voies navigables de France avec lequel elle partageait un stand, du 23 au 26 mars 2010, à Paris Nord-Villepinte.

- Suivi des projets de modernisation du réseau navigable magistral

L'augmentation du trafic au premier semestre 2010 confirme la bonne santé de la filière fluviale. Le fret fluvial affichait un niveau d'activité en hausse de 11,8% en tonnes-kilomètres sur les six premiers mois 2010, par rapport à la même période en 2009.

La mise à grand gabarit de la section de Bray - Nogent sur Seine

La fiabilisation de la Seine Amont au grand gabarit jusqu'à Nogent-sur-Seine est un des aménagements fluviaux prévus par l'avant-projet du SNIT. Sur ce point, un débat public est à organiser d'ici 2011 comme le fixe la loi dite « Grenelle 1 ».

Afin de préparer l'essor des trafics attendus, la ville de Nogent, deuxième port céréalier français, porte le projet de port fluvial de l'Aube, avec une nouvelle plateforme tournée vers le trafic de conteneurs. La première phase des travaux sera réalisée et achevée cette année. Cela permettra au port de l'Aube d'accueillir un trafic de 450 000 tonnes en 2012. La gestion de ce port sera confiée à un établissement privé.

La desserte fluviale du Grand Port Maritime du Havre

Le débat public sur le projet de prolongement du Grand Canal du Havre a pris fin le 7 février 2010, après 14 séances d'échanges. Sur la base du bilan de ce débat public, le Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime du Havre a décidé, le 25 juin 2010, de poursuivre le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre. Deux grandes options d'aménagement de la plaine alluviale ont été retenues. Les études vont maintenant se poursuivre afin d'être en mesure de retenir une option d'ici la fin 2011. Ces études déboucheront sur une enquête publique.

Fin juin 2010, le Conseil de surveillance du Grand Port Maritime du Havre a également validé le montage du projet de nouveau terminal multimodal, sous réserve bien entendu du bouclage du financement et de l'obtention des autorisations administratives nécessaires. L'objectif est d'implanter sur le grand canal, juste en amont de l'A29 et de l'axe du pont de Normandie, une grande gare alliant les modes de transport ferroviaires et fluviaux. Du côté des opérateurs, on se montre impatient de voir le projet aboutir. Le port et ses partenaires estiment que le démarrage des travaux devrait intervenir l'an prochain pour une mise en service prévisionnelle au second semestre 2013.

En ce qui concerne l'écluse fluviale, cette opération voit ses études se poursuivre mais à cet égard, il convient d'être réaliste. Les moyens financiers ne pourront être mobilisés avant le prochain Contrat de projet. Notre association est donc fondée, au regard d'une desserte indispensable aux grands systèmes de transport articulés autour de Seine-Nord Europe, à demander le respect impératif du calendrier des deux premières opérations et à souligner pour le moyen-terme la nécessité d'une desserte directe de Port 2000 qui ne pourra être réalisée que grâce à cette écluse fluviale.

La montée en puissance de Ports de Paris

Le 9 septembre 2010 était inauguré le nouveau terminal à conteneurs d'Evry géré par Ports de Paris. Cette cérémonie fait suite à l'ouverture de Limay-Porcheville en 2007 et précède la mise en service, sans doute début 2011, du site de Bruyères-sur-Oise.

Il s'agit pour Ports de Paris d'être au rendez-vous de la montée en puissance de Port 2000 et de répondre aux perspectives de croissance de trafics liées à l'ouverture du canal Seine-Nord Europe. La capacité de traitement des différents sites portuaires d'Ile-de-France doit atteindre 340 000 TEU en 2012 et 600 000 TEU à l'horizon 2020. Ports de Paris entend ainsi répondre à la hausse de trafic fluvial de conteneurs estimés à 200% sur la Seine à l'horizon 2020.

★ ★ ★

3 – Le lancement du dialogue compétitif

Confirmée par la loi dite « Grenelle 1 » du 3 août 2009 et encore plus récemment par l'avant-projet du Schéma National d'Infrastructures de Transport, présenté le 9 juillet 2010 par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM), la réalisation du canal Seine-Nord Europe est aujourd'hui très attendue par l'ensemble des acteurs territoriaux et socio-économiques.

Le 20 septembre 2010, le Ministre d'Etat, Jean-Louis BORLOO, déclarait dans une interview au journal *Les Echos* que « nous allons lancer dans les prochains jours (...) le canal Seine-Nord Europe. »

Auditionné le 5 octobre 2010 par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale sur les décrets d'application de la loi dite « Grenelle 2 », Jean-François CARENCO, Directeur de cabinet de Jean-Louis BORLOO, envisageait également un lancement prochain du dialogue compétitif, après de derniers échanges avec les collectivités contributrices.

Pour sa part, l'association Seine-Nord Europe et notamment son Président Philippe MARINI, a pesé de tout son poids pour faire partager le constat et les risques qui s'attacheraient à ne pas respecter l'engagement grenellien et les dispositions législatives, en différant plus longtemps la phase de dialogue compétitif au motif d'un bouclage financier non totalement finalisé à ce sujet.

Il est à souligner en effet qu'à notre connaissance, ce sont environ 3% des contributions attendues qui seraient manquantes. Cette alerte semble avoir été comprise au plus niveau de l'Etat et ce, d'autant plus que les démarches entreprises en ce sens par le maître d'ouvrage, notamment auprès des collectivités franciliennes, devraient aboutir prochainement sur une issue heureuse.

Si la crise financière et l'état des finances publiques ont ralenti les prises de décision en matière d'investissement depuis la fin de l'année 2008, le contexte actuel incite à quelque optimisme par rapport à un prochain lancement du dialogue compétitif, avant-dernière étape d'un engagement irréversible quant à la réalisation de Seine-Nord Europe. Votre Bureau propose que cette position soit celle de notre association dont la mobilisation ne doit pas faillir en ce moment crucial. Prolonger le statu-quo dans lequel le projet est enfermé depuis 10 mois porterait un coup fatal à sa crédibilité, notamment dans les milieux socio-économiques.