
SEINE NORD INFOS

La lettre de liaison de l'Association Seine-Nord Europe

- Numéro 2 – Octobre 2005 -

Editorial

par Philippe MARINI, Président

Sénateur Maire de Compiègne

Seine-Nord Europe : le fluvial au service d'un système de transport moderne et durable

Au-delà des phases d'études actuellement en cours, le canal Seine-Nord Europe aborde aujourd'hui une phase cruciale de sa vie de projet : la constitution de son ingénierie financière.

Son financement est bâti sur le schéma des projets structurants du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en tant que partie française du grand projet Seine-Escaut. Une part significative de son financement, qui reste encore à définir, devrait être assurée par l'Union Européenne. Les collectivités locales concernées prendront également en charge une part du coût du projet. Enfin, en ce qui concerne la participation de l'Etat à son financement, elle sera gérée par l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France). La récente décision du Premier ministre de privatiser les sociétés d'autoroutes a modifié le financement de cette agence dont les besoins financiers devaient être couverts par les dividendes des sociétés d'autoroutes jusqu'à la fin des concessions. Aujourd'hui, nous prenons acte avec soulagement de la décision prise par le Premier ministre au sujet de l'AFITF " *qui recevra une dotation exceptionnelle de 4 milliards d'euros issue de la privatisation (et) bénéficiera aussi de recettes supplémentaires, notamment la taxe d'aménagement du territoire et une partie du produit des amendes radar.* " (Extrait de la conférence de presse de Dominique de VILLEPIN du 1er septembre dernier). Mais la pérennisation de ces nouvelles dotations reste un sujet particulièrement préoccupant. Notre association devra faire preuve de mobilisation et de pugnacité afin d'obtenir des garanties sur les ressources futures de l'AFITF. Enfin, le recours opportun à un contrat de partenariat public-privé, permettant un co-financement du projet de la part des partenaires privés, ferait du canal Seine-Nord Europe l'un des premiers grands projets d'infrastructure français faisant l'objet d'un tel type de financement. La sensibilisation en profondeur des financeurs potentiels continue d'ailleurs d'être l'une des priorités de notre association sur ces prochains mois car il en va de la solidité de l'ingénierie financière soutenant Seine-Nord Europe.

Pour conclure, j'aimerais revenir sur les excellents chiffres du transport fluvial qui constituent de nouveaux arguments de poids face aux détracteurs de la voie d'eau. L'année 2004 affiche une progression de 6,2% en tonnes par kilomètre par rapport à 2003. Les huit premiers mois de l'année 2005 sont encore meilleurs avec 14% de croissance par rapport à la même période en 2004. Et ce sont les produits à haute valeur ajoutée (conteneurs, véhicules et colis lourds) qui bénéficient le plus de cette explosion de trafic. Ces chiffres ne peuvent que conforter notre mobilisation à faire bientôt sortir de terre le canal Seine-Nord Europe.

Trois questions à Claude MARTINAND

Président de l'Institut de Gestion Déléguée, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées

Q1 – Quel jugement portez-vous sur le projet Seine-Nord Europe dans le cadre d'un système de transport multimodal ?

En tant que représentant de notre pays dans le groupe Van Miert sur l'actualisation de la liste des projets prioritaires, je me suis réjoui de voir la France accepter la proposition de la Belgique et des Pays-Bas d'y inscrire ce projet. C'est à l'évidence le moyen d'accrocher l'agglomération parisienne et l'estuaire de la Seine avec ses deux grands ports au système fluvio-maritime de la grande plaine du Nord de l'Europe. Dès le début des années 1980, le rapport Grégoire sur le développement du transport fluvial faisait déjà de Seine-Nord une très nette priorité. Que de temps perdu !

Q2 – Au-delà du contexte actuel, pensez-vous que les nouveaux enjeux du transport de marchandises confirmeront à moyen et à long terme l'intérêt du projet Seine-Nord Europe ?

C'est parce que je crois à l'avenir du transport fluvial comme une des composantes performantes et pérennes du transport de marchandises dans l'espace nord-européen, que je me réjouis de l'avoir vu retenu par le CIADT de décembre 2003 en cohérence avec les priorités européennes, même si la rentabilité immédiate est forcément limitée.

C'est dans un cadre enfin pleinement concurrentiel pour les transporteurs comme pour les infrastructures portuaires et fluviales que Seine-Nord Europe a toutes les chances de jouer un rôle durable, si du moins les différents opérateurs deviennent suffisamment performants.

Q3 – Le recours à un contrat de partenariat public-privé pour le financement de ce projet vous paraît-il être pertinent ?

En tant que Président de l'IGD, je me réjouis d'avoir contribué à faire aboutir cette nouvelle catégorie de contrat global permettant de combiner la maîtrise publique et une part substantielle de financement public mais à paiement étalé avec les capacités d'un groupement privé à optimiser la conception, la construction, la maintenance et l'exploitation. Une déconsolidation des risques de construction et de disponibilité de l'ouvrage permet de sortir la dette du projet des comptes de l'Etat et de VNF, conformément à la décision Eurostat de 2004. Un outil parfaitement adapté arrivant donc à point nommé !

Partenariat Public-Privé : mode d'emploi

Le " partenariat public-privé " est un concept de gestion publique répandu dans le monde entier. S'inspirant notamment d'expériences conduites à l'étranger, le Gouvernement a institué, par l'ordonnance du 17 juin 2004, une nouvelle catégorie de contrats administratifs, dénommés " contrats de partenariat ". Ces derniers permettent de confier à des entreprises privées, par un contrat global, la conception, la réalisation, le financement et la gestion de certains équipements publics. Ces contrats de partenariat ne sont ni des marchés publics, ni des délégations de service public, deux catégories qui restent régies par les textes qui leur sont propres. Les utilisateurs potentiels de ce type de contrat sont toutes les administrations publiques (Etat, collectivités locales, établissements publics) ainsi que les personnes privées chargées d'un service public.

Les contrats de partenariat permettent d'optimiser les performances respectives des secteurs public et privé afin de réaliser rapidement les ouvrages dont la collectivité a un besoin urgent.

Réunions d'informations publiques : morceaux choisis

Afin de renforcer le processus de concertation mené au sujet du projet de canal Seine-Nord Europe, cinq réunions publiques d'information se sont déroulées à Compiègne, Cambrai, Péronne, Lille et Paris, entre le 27 juin et le 7 juillet, réunissant plus de 1200 personnes. Morceaux choisis :

" Le CESR attend depuis très longtemps le coup d'envoi définitif du projet. VNF et le président Bordry doivent être salués et soutenus. (...) Au total, 12 rapports et avis du CESR se rapportent au projet en débat aujourd'hui. Grâce à la liaison Seine-Escaut, la région Ile-de-France peut s'ouvrir vers l'Europe du nord-ouest. "

Jean-Claude BOUCHERAT, Président du conseil économique et social régional d'Ile-de-France

" Le transport fluvial est une nécessité face aux enjeux économiques du 21e siècle. En effet, la mondialisation de l'économie entraîne une densification des zones de conception, de production, de transformation et de consommation. Ces densifications engendrent inexorablement une massification des transports. Dans un avenir proche, la croissance économique sera liée étroitement à la fluidité des transports. Le transport maritime international et le transport fluvial sont un moyen de garantir la fluidité des transports. (...) Le transport fluvial libère de la pression du coût énergétique car il est moins consommateur d'énergie que les modes aérien et routier. La réduction de la dépendance énergétique grâce au recours accru au mode fluvial passe par un certain courage politique. Outre les aspects écologiques, l'assurance d'un certain développement économique passe par la maîtrise et la sécurisation des flux. "

Jean-Paul DELEVOYE Président de l'INE (Inland Navigation Europe)

" Le canal est une opportunité pour la Picardie car il est fédérateur d'énergies créatrices. L'engouement pour ce projet est à mettre en parallèle avec celui suscité par les pôles de compétitivité développés autour de projets innovants et destinés à améliorer l'emploi et l'attractivité des territoires. (...) La voie d'eau offre en effet aux entreprises des perspectives de réorganisation de sites et du mode de travail. Les collectivités locales sont quant à elles de plus en plus sensibles aux modes de transports alternatifs à la route et à la multifonctionnalité des zones d'activités, comme les plates-formes multimodales, moins consommatrices en territoires que les zones traditionnelles. "

Renza FRESCH, Conseillère régionale de Picardie, Présidente de la commission Emploi

" Le port de Dunkerque a toujours considéré le canal Seine-Nord comme un avantage et l'a toujours défendu. (...) Le canal Seine-Nord élargira notre hinterland vers la Picardie et surtout vers le Nord de la région parisienne. Le port de Dunkerque attend du canal de pouvoir développer les trafics pour lesquels il occupe aujourd'hui une position importante (les trafics de vrac, d'agrégats marins et d'acier). (...) Le canal permettra également de développer le transport par conteneurs puisque le port de Dunkerque est encore un petit acteur dans ce domaine. Ce type de transport se développe rapidement et des entreprises sont prêtes à investir sur le terminal de Dunkerque. "

Pierre JOLY, Directeur Commercial du Port de Dunkerque

Forte contribution de l'Association aux études d'Avant-projet en cours

Après une année 2003 cruciale, où tous les membres de l'Association se sont particulièrement mobilisés pour sortir le dossier de l'enlisement qui le guettait, la participation de l'Association à la phase d'études d'avant-projet a été plus concrète. Les actions menées en direction des instances nationales et européennes ont néanmoins été nombreuses.

Sous l'égide des Comités scientifique et économique mis en place par la Mission Seine-Nord Europe et en charge de la conception du projet, le Comité des Armateurs Fluviaux s'est concentré, pour le compte des intérêts collectifs de l'Association, sur l'objectif d'une productivité maximale de l'itinéraire Seine-Escaut, dont le futur canal est l'élément central, renforçant son attractivité et garantissant son succès commercial (ces deux caractéristiques étant essentielles dans la perspective du recours à un partenariat public-privé pour le financement du projet).

La mobilisation de l'Association s'est également traduite en 2004 par de nombreuses actions de promotion soulignant l'intérêt de la réalisation du projet. Ainsi, l'Association fut présente, aux côtés du comité Provoideau et de l'Association Seine-Moselle-Rhône à la 1ère " Convention des Acteurs Européens de la Navigation Fluviale " à Nancy, où la nécessité de doter l'Europe d'un réseau fluvial à grand gabarit a été réaffirmée en insistant sur le caractère prioritaire des projets " transfrontaliers " et des chaînons manquants à enjeu européen, au premier rang desquels figure Seine-Escaut.

L'Association a encouragé Dominique PERBEN à poursuivre les efforts menés par Gilles de ROBIEN en faveur du projet Seine-Nord Europe. La détermination du Gouvernement et le respect des engagements pris et du calendrier proposé seront des éléments déterminants pour le soutien communautaire attendu, soit 30% pour les projets prioritaires européens. Cet impératif a été confirmé à l'occasion d'une réunion de travail entre Philippe MARINI et François LAMOUREUX, Directeur Général pour l'Energie et pour les Transports de la Commission Européenne. Dans un contexte budgétaire difficile, la moindre défaillance ou le moindre retard français desservira le projet à Bruxelles.

A court terme et dans la perspective de prendre en compte la dimension transfrontalière de ce projet, l'Association organisera le lundi 14 novembre 2005, un voyage d'études et de coopération tant avec les acteurs publics et privés wallons et flamands que néerlandais. L'Association participera également à la rencontre " Seine-Nord Europe : des opportunités économiques pour un partenariat innovant " organisée par VNF le 24 novembre prochain à Paris, à l'occasion de l'installation du Comité Seine-Escaut, en partenariat avec la CRCI d'Ile-de-France et la CCI de Paris.

Bienvenue aux nouveaux adhérents

L'Association salue l'adhésion en 2005 des Conseils généraux des Hauts-de-Seine, de l'Oise, du Pas-de-Calais, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, des communautés de communes d'Arras et du Douaisis ainsi que des villes de Noyon et du Plessis Brion.

Participation de l'Association à la Consultation menée par la Commission Européenne sur la promotion du transport par voies navigables

La Commission Européenne envisage de présenter une communication sur la promotion du transport par voies navigables d'ici fin 2005. Dans cette optique, elle a mené une vaste consultation auprès des parties intéressées. L'Association a profité de cette occasion pour souligner, à travers sa contribution, quelques points essentiels liés au projet Seine-Nord Europe :

" Parmi les 30 projets prioritaires déclarés d'intérêt européen, la réalisation des projets n°18 (Axe fluvial Rhin/Meuse-Main-Danube) et n°30 (liaison fluviale Seine-Escaut) est essentielle pour soutenir la dynamique actuelle du transport fluvial.

Dans cette perspective, il est nécessaire de nommer un coordonnateur pour ces projets de liaison fluviale à grand gabarit, sachant qu'ils répondent parfaitement aux critères d'éligibilité présentés par la Commission Européenne. Cette nomination faciliterait leur mise en œuvre de façon coordonnée entre les Etats membres concernés. La Commission démontrerait ainsi, de nouveau et dans la continuité de son Livre blanc, tout l'intérêt qu'elle porte au développement d'un mode de transport répondant, plus que tout autre, aux exigences de développement durable et d'aménagement des territoires.

C'est aussi pourquoi, l'Union Européenne devrait confirmer un financement à hauteur de 30% des projets de voie d'eau mentionnés ou garantir, dès aujourd'hui, d'affecter aux projets fluviaux une part conséquente (d'au moins 10%) du budget prévu pour les projets prioritaires RTE-T. Cet objectif apparaît aujourd'hui d'autant plus nécessaire face à la hausse forte et pérenne du prix des énergies fossiles. "

Zoom sur les responsables de la voie d'eau à la Commission Européenne :

Directeur Général de la Direction Générale de l'énergie et des transports : François LAMOUREUX

Directeur Général Adjoint : Zoltan KAZTSAY

Conseiller du Directeur Général Adjoint : Dirk VAN VRECKEM

Direction G " Transport maritime et fluvial, Intermodalité " :

Directeur de la Direction " Transport maritime et fluvial, Intermodalité " : Fotis KARAMITSOS

Chef de l'Unité Politique du transport maritime et de Sécurité maritime : Philippe BURGHELLE-VERNET

Chef de l'Unité Transport maritime à courte distance, Navigation intérieure et Ports : Rodrigo VILA DE BENAVENT

Chef de l'Unité Autoroutes de la mer et Intermodalité : Stefan TOSTMANN

Direction B " Réseaux transeuropéens Energie et Transports " :

Directeur de la Direction " Réseaux transeuropéens Energie et Transports " : Heinz HILBRECHT

Chef de l'Unité Politique des RTE et développement technologique : Edgar THIELMANN

Chef de l'Unité Gestion des projets RTE : Klaus RUDISCHHAUSER

En librairie : L'ouvrage de René LAVALARD et Jean-Claude DUBOIS, intitulé " Le Canal du Nord, lien stratégique fluvial entre la Seine et les canaux du Nord de la France et de la Belgique. Et maintenant... ", vient de paraître aux éditions René LAVALARD.

Extrait de la préface de Jean-François DALAISE :

" Par une heureuse coïncidence, cet ouvrage très fouillé et particulièrement instructif sur la construction du Canal du Nord inauguré le 28 avril 1966 est publié en une période où son " successeur ", la liaison Seine-Escaut à grand gabarit, est en cours d'étude en vue de sa déclaration d'utilité publique en 2007 et, j'espère avec tous ses promoteurs, sa mise en service en 2012. (...) Ainsi en 200 ans, trois réalisations majeures se seront succédées sur le même itinéraire pour connecter deux des principaux bassins de navigation de notre pays et faire rentrer de plain-pied la France fluviale dans l'Europe des grandes voies navigables ".