

---

# ***SEINE NORD INFOS***

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

*- Numéro 3 – Octobre 2006 -*

---

### ***Editorial***

***par Philippe MARINI, Président***

*Sénateur Maire de Compiègne, Rapporteur*

*général de la Commission des Finances au Sénat*



### ***Notre mobilisation pour réussir une enquête publique exemplaire***

Le mercredi 5 juillet 2006 a constitué une journée importante dans la vie de Seine-Nord Europe et de notre association.

Une étape importante a tout d'abord été franchie ce jour-là avec la remise par François BORDRY, Président de VNF, du dossier d'avant-projet sommaire de Seine-Nord Europe à Dominique PERBEN, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, respectant ainsi le calendrier prévu. L'après-midi de cette même journée, j'ai eu l'honneur de co-présider au Sénat avec Jean-Pierre RAFFARIN, la rencontre " Grands projets fluviaux et aménagement du territoire ". La plupart des parties prenantes à ce dossier ont pu s'exprimer. Si certaines déclarations comme celles de Jacques BARROT, Commissaire européen aux Transports, ont été particulièrement positives, démontrant une réelle volonté de la part de la Commission Européenne de développer le transport fluvial, d'autres ont souligné qu'avec la préparation des aspects financiers, le projet entame une nouvelle étape clé et doit continuer à nous mobiliser.

Il nous a été confirmé ce même 5 juillet par Dominique PERBEN, invité exceptionnel de notre Assemblée Générale, que l'enquête publique sera lancée avant la fin de l'année 2006, avec pour objectif la Déclaration d'Utilité Publique pour la fin 2007. Je forme le vœu que cette enquête publique soit aussi exemplaire que les phases antérieures de concertation et de consultation menées par VNF, et qu'elle souligne combien les territoires sont attachés à ce projet majeur. Je vous encourage à y participer et à mobiliser autour de vous afin que Seine-Nord Europe fasse l'objet d'un véritable plébiscite de la part des populations concernées.

Outre l'enquête publique, cet automne 2006 est marqué par la publication des rapports du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC) et de la Mission d'Appui à la réalisation des contrats de partenariat public-privé (MAPPP), que nous espérons très prochaine pour cette dernière. Les conclusions de ces rapports devraient aussi éclairer les décisions gouvernementales attendues. Ainsi, le recours à un PPP, pour lequel notre association a toujours milité, permettra, outre une participation financière d'un groupement privé, une meilleure répartition des risques et à travers le dialogue compétitif dont nous souhaitons l'engagement dès le premier semestre 2007, une optimisation du projet et une accélération de sa mise en service.

Le décalage des échéances, qui pourrait résulter d'obstacles injustifiés à ce grand projet d'infrastructure structurant pour la France, risquerait d'handicaper sérieusement le développement du transport fluvial, de réduire la compétitivité du Nord de la France, d'affaiblir le développement de l'hinterland de nos grands ports maritimes de la Manche et de la mer du Nord, et constituerait pour nous un désaveu inacceptable.

Cette fin d'année 2006 sera donc cruciale pour Seine-Nord Europe. Vous pouvez compter sur ma vigilance et mon implication personnelle dans cette dernière ligne droite, de la même manière que je sais pouvoir compter sur votre mobilisation, que ce soit à l'occasion de l'enquête publique ou au travers de la sensibilisation de tous les futurs partenaires financiers de ce grand projet.

## Rencontre " Grands projets fluviaux et aménagement du territoire " Assemblée Générale de l'Association Seine-Nord Europe

Afin de faire de son AG un temps fort de l'année en matière d'information sur Seine-Nord Europe et d'interpellation des pouvoirs publics nationaux et européens, l'Association a organisé le 5 juillet dernier au Sénat, une grande rencontre intitulée " Grands projets fluviaux et aménagement du territoire " coprésidée par Jean-Pierre RAFFARIN, ancien Premier ministre, et Philippe MARINI.



*Jean-Pierre RAFFARIN et Philippe MARINI, co-présidents de la rencontre, François BORDRY, Président de VNF, et François GAUTHEY, Directeur Général de VNF.*

Organisée autour d'un très beau plateau d'invités, cette rencontre restreinte a rencontré un très vif succès, en réunissant près de 80 décideurs politiques, administratifs et socio-économiques autour du projet Seine-Nord Europe. Une mobilisation et une démonstration de soutien que n'a pas manqué de remarquer Dominique PERBEN, invité exceptionnel de l'Assemblée Générale ordinaire de l'association, qui, à cette occasion, a publiquement réitéré son soutien à Seine-Nord Europe.

Seine-Nord Infos revient sur cette journée exceptionnelle en images et à travers une sélection des principales déclarations de l'ensemble des intervenants.

### Rencontre " Grands projets fluviaux et aménagement du territoire "

**Jean-Pierre RAFFARIN**  
Ancien Premier ministre  
Sénateur de la Vienne

" Je suis un militant de l'aménagement du territoire, comme tous les membres du Sénat. J'ai aussi eu quelques responsabilités qui font que tout ce qui s'est passé au CIAT du 18 décembre 2003 ne m'est pas étranger. Je suis très heureux d'être avec vous pour voir où en sont les grands projets que nous avons impulsés, et notamment Seine-Nord Europe qui fait partie de ces grands projets auxquels je crois beaucoup. (...) Le fluvial, c'est très important. Je pense qu'il nous faut varier nos modes de transport, il nous faut nous équiper avec pluralisme. (...) D'autre part, je crois que nous devons avoir des projets européens. (...) Nous avons une position géographique exceptionnelle, il faut que nos grands projets d'aménagement prennent une dimension européenne de manière à tendre la main aux autres et de montrer que la France n'est pas renfermée sur son centre mais ouverte aussi sur ses marges. L'attractivité c'est d'abord et avant tout de connecter nos territoires sur les espaces ouverts du monde. (...)

Il y a un intérêt majeur pour le pays, aujourd'hui, à réfléchir à ces grands projets d'infrastructure à dimension européenne. Et je voudrais dire aussi que ce sujet est particulièrement important pour nous parce que nous avons la perspective du partenariat public-privé et que c'est aussi un dispositif qu'il nous faut tester, valider, développer, et que, là, nous avons un chantier important sur lequel s'applique une nouvelle démarche d'ingénierie publique-privée. "

## **Philippe MARINI**

**Sénateur Maire de Compiègne**

**Rapporteur Général de la commission des finances au Sénat**

**Président de l'Association Seine-Nord Europe**

" Le Gouvernement de Jean-Pierre Raffarin est, me semble-t-il, celui qui a créé l'irréversible sur la liaison Seine-Nord. L'irréversible au plan politique, au plan des choix stratégiques, l'irréversible aussi au plan technique grâce au travail commandé à Voies navigables de France, à la mise en place de l'équipe de projet, à la concertation qui a été conduite de manière très réelle et très assidue sur le terrain. Ce n'est pas encore tout à fait l'irréversible financier. Et, de ceci, nous allons parler, en particulier parce que nous avons probablement ici la première vraie opportunité en grandeur réelle pour un grand équipement de voir fonctionner la méthode du partenariat public-privé. (...)

Je n'hésite pas à dire et à dire assez souvent que Seine-Nord est certainement le seul sujet sur lequel je me comporte plutôt en dépensier plutôt qu'en homme de rigueur désireux de voir faire partout des économies et de voir l'Etat rendu sans cesse plus efficace. Mais je ne crois pas qu'il y ait une contradiction, je m'empresse de le dire, et je voudrais terminer par là car les études techniques et économiques menées sous l'égide de Voies navigables de France ont fait apparaître des données prévisionnelles plutôt plus favorables, voire sensiblement plus favorables, que celles sur lesquelles nous comptons initialement. " (Voir également l'éditorial de Philippe MARINI)

## **Jacques BARROT**

**Vice-président de la Commission Européenne et Commissaire chargé des transports**

" Le transport fluvial est un transport d'avenir. Il faut rappeler que dans la décennie le transport international des marchandises entre Etats membres va doubler très probablement. (...)

Sur les trente projets prioritaires identifiés par l'Union Européenne en 2004, deux sont des axes prioritaires fluviaux : l'axe Rhin-Main-Danube et la connexion Seine-Escaut qui relie l'Ile-de-France aux ports maritimes de la Mer du Nord et aux réseaux de la Belgique et des Pays-Bas.

Le budget alloué par les Chefs d'Etat et les Gouvernements au développement du réseau transeuropéen de transport a été sensiblement réduit par rapport à notre demande initiale : 8 milliards d'euros seulement au lieu de 20 milliards d'euros pour 2007-2013. Alors il faut, dans ce contexte d'un argent européen plus rare, définir des priorités. Ces priorités vont être les suivantes : d'abord, évidemment, le transfrontalier, parce que, par définition, c'est vraiment là que l'Europe a une valeur ajoutée. Ensuite, évidemment, les goulets d'étranglement identifiés. Et puis, en troisième position, j'ai mis dans les priorités le transport fluvial. C'est ainsi que ce transport fluvial bénéficiera du taux de cofinancement le meilleur. Nous avons affiché un plafond de 30 %. (...)

Cette proposition\* est en discussion au sein du Conseil et du Parlement Européens. J'espère que le Parlement Européen adoptera cette proposition rapidement. (...) Et il faut que la France aussi, qui nous a paru parfois un peu frileuse sur le fluvial, veuille bien aussi considérer que le fluvial est une priorité européenne. "

*\* Fin juillet 2006, la proposition de Jacques BARROT d'un cofinancement de maximum 30 % pour les projets prioritaires fluviaux n'a pas été retenue, à ce stade, dans la proposition de compromis de la Présidence finlandaise de l'UE sur laquelle les discussions se poursuivent.*



*Médiathèque Commission Européenne*

## **Jean-Pierre GIRAULT**

**Président de la Commission Transports et Circulation au Conseil Régional d'Ile-de-France**

" En Ile-de-France, nous avons donné la priorité aux transports en commun, d'une part, et la première priorité de la révision de notre schéma directeur d'Ile-de-France, le SDRIF, c'est le fleuve. On veut que le fleuve devienne l'épine dorsale de l'Ile-de-France, que le fleuve arrête d'être la poubelle des eaux usées, que le fleuve soit à la fois emploi, logement, loisirs. (...)

Nous donnons une priorité aussi bien au fleuve marchandises qu'au fleuve passagers. On veut développer à Paris la livraison par le fleuve. J'ai été étonné que les premiers clients soient des gens comme Auchan, comme Leroy Merlin, auxquels on n'aurait même pas pensé il y a cinq ou dix ans.

On pensait tous à des produits lourds. Et ce projet Seine-Nord Europe, bien sûr nous l'avons aussi coporté en cofinçant l'étude, nous le suivons. (...) Je rappellerai que, pour que ce soit un projet viable et durable pour les années à venir, il faut donc que ce soit un projet qui rentre dans le développement durable, économique, écologique et social. (...)

La région Ile-de-France, oui, soutiendra ce projet parce que c'est un projet, je le répète, économique, comme l'a dit tout à l'heure Jacques BARROT. Il évite des accidents, ce qui est important sur la route, il évite des camions. C'est un projet écologique à ce niveau là aussi. "

### **Jeannine MARQUAILLE**

#### **Vice-Présidente du Conseil Régional du Nord-Pas de Calais**

" La région Nord-Pas de Calais a présenté, début mai, son schéma régional des transports dont la démarche a d'ailleurs été approuvée à l'unanimité par l'Assemblée Régionale, schéma dans lequel Seine-Nord Europe a une place tout à fait centrale. (...) Dans cette réflexion, bien évidemment Seine-Nord Europe prend une place tout à fait centrale dans la mesure où cette infrastructure permet de relier le réseau fluvial régional, dans lequel la région a déjà très lourdement investi au cours du contrat de plan 2000-2006, au réseau des pays nordiques et au bassin parisien. Une place centrale également puisqu'il ouvre des débouchés nouveaux pour nos trois ports maritimes qui verront du coup leur hinterland s'élargir considérablement à l'ensemble de la région. Une place centrale également parce qu'il permettra la valorisation et le développement de plates-formes logistiques. (...) Donc voilà pourquoi Seine-Nord Europe est un enjeu considérable pour la région Nord-Pas de Calais. C'est une chance pour nous arriver aux grands flux marchands de l'Europe, c'est une chance pour le développement économique et pour le développement durable, une chance pour l'emploi, un projet porteur de progrès social pour toute la région. Et c'est, pour nous, la promesse d'un avenir plus souriant après les dures années qui ont été celles de l'industrie des mines, un avenir qui incite les jeunes de notre région à rester dans notre région et à en attirer d'autres. "



### **François BORDRY**

#### **Président de Voies navigables de France**

" Aujourd'hui est un jour important puisque depuis ce matin l'avant-projet est sur le bureau du Ministre chargé des Transports et que nous avons rempli, Monsieur le Premier Ministre, le mandat que vous nous aviez donné en décembre 2003 de réaliser l'avant-projet de Seine-Nord de manière à permettre que la DUP soit signée avant la fin 2007. (...) Le transport fluvial a montré et a prouvé sa capacité à s'adapter à ce transport, à rechercher de nouveaux trafics, à intéresser de nouveaux chargeurs et à avoir des perspectives ambitieuses parce qu'il a réussi à prouver sa fiabilité, sa capacité à utiliser le " juste à temps " qui est, encore plus que le flux tendu, la règle des transports modernes, et sa diversification qui, avec les conteneurs en particulier, lui permet de s'adapter à presque tous les produits. (...)

On a pris conscience de certains atouts du transport fluvial. Le premier qui n'a pas encore été cité, c'est sa capacité à pénétrer au cœur des agglomérations, à traverser les agglomérations et à être efficace et utile en zone urbaine dense parce que, en particulier, il n'entre pas en concurrence avec les trajets domicile-travail et il permet aux marchandises de pénétrer au cœur des agglomérations ou de les traverser. Et en même temps, sa réserve de capacité est considérable. "

### **Noël de SAINT PULGENT**

#### **Président de la Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat public-privé**

" Pourquoi un contrat de partenariat public-privé est-il particulièrement bien adapté aux grandes infrastructures de transport ? La première raison, c'est que pour des ouvrages aux coûts d'investissement élevés et à durée de vie très longue comme l'est par définition un canal, cela permet une meilleure adéquation dans le temps entre les contributions publiques et les bénéfices que l'on retire des projets. (...)



Le second point c'est que, notamment par la procédure du dialogue compétitif, on doit avoir des projets mieux conçus et améliorés grâce à ce dialogue entre l'autorité qui passera le contrat, en l'occurrence VNF, et d'autre part les partenaires candidats. (...)

Il n'est pas de ma responsabilité de dire quelle priorité le Gouvernement doit donner à ce grand projet structurant. Vous savez que les débats se poursuivent, que VNF y contribue avec enthousiasme et détermination. Mais ce n'est un secret pour personne que cet enthousiasme et cette détermination n'ont pas encore convaincu tout le monde dans les sphères administratives. (...) Ce dont, par contre, je peux témoigner c'est de l'implication de l'équipe dirigée par Nicolas BOUR pour réaliser l'étude d'évaluation préalable, la qualité des travaux qui en résulte, étude qui est maintenant achevée ou quasiment achevée. Il est très clair que ce projet remplit les conditions d'application de l'ordonnance, il est évident que c'est un projet complexe. "

### **Gérard LONGUET**

**Président de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF)**

" L'AFITF subsiste avec des moyens financiers suffisants pour tenir le contrat du 18 décembre 2003. Ce qui permet à l'Etat de ne pas se déjuger, mais qui ne permet pas à l'AFITF – soyons honnêtes – d'être cet outil autonome qui devenait en quelque sorte le premier élément d'un système durable et responsable de mobilisation de fonds pour les subventions de travaux d'infrastructure. (...)

Nous pouvons assumer notre contrat, et nous allons l'assumer. Et, en ce qui concerne Seine-Nord Europe, notre contrat est d'une grande simplicité : faire en sorte que les délais prévus dans le CIADT soient tenus. Et ces délais, c'est, d'une part, achever l'APS pour pouvoir lancer la DUP et, d'autre part, financements nouveaux, mettre à la disposition de VNF les moyens de faire cette étude d'évaluation, d'opportunité et de possibilité du PPP, car tout cela coûte de l'argent. (...)

Il y a un débat politique en 2007, je crois qu'il y a des élections. Et on peut imaginer que le sujet des infrastructures qui est quand même un sujet majeur puisse être traité par les différents candidats et candidates, et qu'ils prendront tous des engagements extrêmement sympathiques. "



### **Jean-François DALAISE**

**Président du Comité des Armateurs Fluviaux, Président du Port Autonome de Paris**

**Vice-Président de l'Association Seine-Nord Europe**

" Je rappellerai que Seine-Escaut a pour objet de répondre à la nécessité de désenclaver la Seine, seule grande infrastructure non saturée d'une des plus importantes régions européennes. Elle est en effet doublement coupée, d'une part, du réseau fluvial européen, et d'autre part, de Port 2000 qui a vocation à devenir la porte d'entrée de l'Europe. Chacun conviendra qu'il y a quelques mérites pour une profession d'obtenir des succès en dépit de tels handicaps.

Il faut donc réaliser Seine-Nord Europe et l'écluse fluviale de Port 2000 d'ici 2012. Encore une fois, la croissance des trafics, la diversification des activités plaident de ce renouveau de la voie d'eau, et donc il y aura là un investissement public qui sera calé sur des succès actuels et qui les développera. Naturellement, mais cela a été suffisamment évoqué, les retombées en matière d'aménagement du territoire et notamment le maillage des ports intérieurs avec les futures plates-formes multimodales qui apportent l'intensité logistique adossée au canal profiteront à ces régions. Enfin, j'y reviens, sa réalisation donnera un signal fort à la profession fluviale française pour accélérer la modernisation de sa flotte et s'intégrer aux nouvelles chaînes logistiques.

Les caractéristiques de l'écluse fluviale du Havre que Monsieur le Ministre Dominique PERBEN va arrêter prochainement doivent être cohérentes, me semble-t-il, ou faut-il le souligner, avec celles des ouvrages existants entre le Havre et Gennevilliers et, ultérieurement, entre celles de Seine-Escaut et celles du réseau européen. Est-il aussi nécessaire d'insister sur la nécessité de permettre l'exploitation via cette écluse des bateaux actuels les plus performants de Seine et, demain, des futurs bateaux côtiers mis en service pour pallier au retard de réalisation de cette écluse ? "

## **Jean GUENARD**

### **Président de la Commission Economique de la Fédération Nationale des Travaux Publics**

" Les PPP, nous sommes évidemment pour, et le financement mixte, nous sommes évidemment pour. Notre profession a fait la preuve sur trois dossiers qui sont l'A19, l'A41 et l'A65, qu'il apportait à l'Etat une économie globale d'un milliard sur trois par rapport aux études économiques des dits projets faits précédemment par des moyens classiques. (...)



Quand on parle de partage de risques, j'étais, hier, invité par le Président de RFF sur les mêmes thèmes. A l'évidence, le projet Lyon-Turin ferroviaire pose un réel problème de risque géologique extrêmement difficile à déterminer et à quantifier. Donc il faudra que les banquiers se prononcent, il faudra qu'un certain nombre de gens se prononcent. Les risques de construction du canal Seine-Nord ne sont pas du tout de même nature. Donc s'il faut faire un choix en la matière, le choix est vite fait.

J'ajoute que sur certaines autres infrastructures, il y a des alternatives. Là, il n'y en a pas. Si l'on ne fait pas Seine-Nord Europe, on est définitivement une réserve pour Indiens. Les bateaux, au lieu d'aller au Havre, iront directement à Anvers ou Rotterdam, et puis le problème sera réglé. Donc je crois que c'est un choix politique majeur. (...)

Dernière chose. Pour notre profession, la taille des travaux engagés est telle, et les expériences passées le démontrent, que même dans ces projets là toutes les entreprises y trouvent leur compte, les petites comme les grandes. Et je voudrais rassurer les acteurs régionaux, dans les projets dont nous parlons, il y a toujours entre 30 et 40 % des travaux qui sont faits par des entreprises locales. "

## **Bruno DELETRÉ**

### **Représentant Baudouin PROT, Président de la Fédération Bancaire Française**

" La technique qui sera utilisée en matière de financement sur ce type de projet est une technique de financement de projet, et les banques françaises sont très bien placées au niveau mondial. On en trouve quatre dans les dix premières banques mondiales sur le financement de projet. (...) Le principal intérêt du PPP n'est pas, contrairement à ce que l'on lit souvent, de pouvoir s'abstraire de contraintes budgétaires mais bien de pouvoir réaliser aux meilleurs coûts et dans les meilleures conditions un certain nombre d'investissements importants. Le canal Seine-Nord en est un exemple.

Je crois également que la taille du projet n'est pas en soi un handicap. Si l'on regarde au niveau européen, par exemple, il y a quelques très grands projets qui ont été financés sous forme de partenariat public-privé. (...) Enfin, en ce qui concerne Seine-Nord Europe, c'est qu'un projet de cette taille en partenariat public-privé dans le secteur fluvial est, à ma connaissance, à ce niveau là, une première. Ce sera quelque chose de nouveau, et donc forcément pas évident à monter. Cela dit, on a parlé d'une durée d'investissement très longue et donc de besoins de financements très longs, je crois que cela n'est pas forcément un obstacle. Le point-clef de ce montage sera la bonne répartition des risques entre les différents intervenants. C'est là que le PPP trouve tout son intérêt. "

## **Jean-Pierre RAFFARIN**

### **Ancien Premier ministre, Sénateur de la Vienne**

" J'imagine qu'un grand nombre d'entre vous est venu à cette réunion pour se dire : Est-ce qu'il faut y croire ou pas y croire ? Est-ce que cela va avancer ou est-ce que ça ne va pas avancer ? Et je voudrais vous dire que l'on est déterminé à ce que cela avance. Il ne faut pas croire que les projets d'infrastructure seront des projets simples. Ici, nous sommes vraiment sur un sujet qui a une importance très stratégique. (...) Nous avons là un beau projet qui est un projet au cœur de l'Europe, qui place vraiment une grande région de la France – région, au sens de grand espace interrégional – au cœur même de l'activité européenne, qui tire cette activité portuaire un peu plus vers le sud. Donc là, nous sommes vraiment sur un sujet d'intérêt national. "

## Assemblée Générale Ordinaire de l'Association - 5 juillet 2006

L'association " Seine-Nord Europe " organisait également le mercredi 5 juillet, son Assemblée Générale ordinaire en présence de Dominique PERBEN, Ministre des Transports, du Tourisme et de la Mer, suite à la rencontre " Grands projets fluviaux et aménagement du territoire " .

Après avoir souligné les excellents résultats de la voie d'eau, le rapport moral du Comité de Direction de l'association a d'abord été consacré aux conclusions des études d'avant-projet sur le canal Seine-Nord Europe, qui ont démontré sa pertinence économique. L'association souhaite ainsi que " *l'objectivité et la qualité de ces études soient largement reconnues et partagées par toutes les instances et administrations consultées.* " En matière de financement, l'Association a rappelé son attachement à la réalisation d'un Contrat de partenariat public-privé, une solution " *toujours soutenue par l'Association et qui fait l'objet d'un consensus quasi-unanime* " .

Vigilante quant à l'existence et la qualité des débouchés maritimo-portuaires de la liaison, l'Association a rappelé l'importance de la réalisation d'une écluse fluviale à grand gabarit pour accéder au nouveau port à conteneurs Port 2000 au Havre, en cohérence avec la taille des bateaux navigant sur la Seine et avec celle des bateaux fluvio-côtiers qui seront mis en service dans l'attente de la réalisation de cette infrastructure vitale pour une desserte fluviale optimale de Port 2000.

### Les nouveaux adhérents

L'Association a enregistré l'adhésion de deux nouveaux membres que nous sommes heureux d'accueillir :

- Le **Port Autonome du Centre et de l'Ouest (PACO)**. Créé en 1999, il gère le développement de l'activité portuaire de la Province de Hainaut, hormis Charleroi. Son potentiel s'élève à l'horizon 2010 à environ 8.500.000 tonnes de trafic.

Plus d'infos : [www.le-paco.com](http://www.le-paco.com)

- Le **Conseil Général de la Somme** présidé par Daniel DUBOIS.

Plus d'infos : [www.somme.fr](http://www.somme.fr)

### " Nous tiendrons l'enquête d'utilité publique pour la fin de l'année 2006 ", précisait ce 5 juillet, Dominique PERBEN, Ministre chargé des Transports



*Roland NUNGESESSER, Dominique PERBEN, Philippe MARINI et  
Jean-François DALAISE (de gauche à droite)*

" Je voudrais dire à toutes et à tous que je suis très heureux de pouvoir passer un court instant avec vous pour vous manifester la volonté du Gouvernement d'aller dans le sens que vous souhaitez. (...) Sur Seine-Nord Europe, vous connaissez les décisions qui ont été prises, c'est le CIADT de décembre 2003 qui a décidé de la poursuite des études du projet. Je crois que nous pouvons ensemble remercier le Président BORDRY qui s'est vraiment saisi de ce dossier et qui a veillé à ce que le calendrier soit respecté, ce qui n'est jamais facile sur aucun projet. Je

dois dire que le dossier d'APS m'a été remis ce matin même, et donc nous tiendrons, je m'y étais engagé vis-à-vis du Président MARINI, l'enquête d'utilité publique pour la fin de l'année. (...) L'ordre de grandeur des coûts, vous le connaissez. Selon les formules techniques retenues, c'est de 3,2 à 3,7 milliards. On sait bien que la question des contributions publiques va se poser. (...) Pour l'Union Européenne, nous avons engagé les discussions avec la Commission. Les responsables des RTE-T sont obligés de réfléchir à la manière dont ils vont gérer une enveloppe financière sans doute moins importante que ce que nous espérions. (...) S'agissant du PPP, vous savez que je suis un ardent partisan de cette formule. Je sais l'intérêt de ce type de financement et d'organisation. On gagne en calendrier et en méthode de travail. "

" Autre sujet, l'écluse fluviale de Port 2000. Je crois que c'est un point extrêmement important. Vous le savez, l'objectif de Port 2000 est de tripler le trafic actuel de conteneurs d'ici 2012, pour passer de 2 à 6 millions. Et pour cela, il faut évidemment une desserte fluviale efficace pour réussir. Les études sont en phase finale. Je veux vous rassurer sur deux points : un, l'écluse permettra le passage des bateaux fluviaux côtiers ; et deux, le dimensionnement répondra à une vraie ambition de développement du mode fluvial, et normalement nous devrions arriver à une décision en septembre. "

## *Enquête publique Seine-Nord Europe*

### **Appel à la mobilisation et à une large participation**

Conformément au programme du CIADT de décembre 2003, et en accord avec la volonté du Ministre chargé des Transports (voir page précédente), l'enquête publique sur le projet Seine-Nord Europe se déroulera lors de cet hiver 2006/2007 avec pour objectif une déclaration d'utilité publique (DUP) avant la fin de l'année 2007.

Procédure préalable à la réalisation de grands projets, l'enquête publique a pour objectifs :

- d'informer le public,
- de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions,
- de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information avant prise de décision.



*Après les réunions d'information publiques et les phases de concertation et de consultation pour l'APS, l'enquête publique constituera un nouveau temps fort du projet.*

Afin de présenter au mieux l'ensemble des enjeux du projet au grand public, VNF va organiser 11 expositions qui se tiendront dans différentes sous-préfectures et mairies. Hormis ces points où seront exposés différents panneaux explicatifs et où sera diffusé un film de présentation, près de 90 collectivités territoriales et administrations ouvriront un registre au public sur lequel il sera possible de donner son avis sur le projet Seine-Nord Europe. L'Association Seine-Nord Europe ne peut que vous encourager à vous exprimer sur ce sujet et faire de cette enquête publique une réussite.

### ***Contrats de projets Etat-Régions 2007-2013***

#### **Des Régions mobilisées sur le développement du transport fluvial**

Les lettres de cadrage pour les contrats de projets Etat-Régions 2007-2013, transmises par le Premier ministre aux Préfets des Régions concernées par le projet Seine-Nord Europe, soulignent le souhait du Gouvernement de développer les modes alternatifs à la route, et notamment le transport fluvial.

Ainsi, si la réalisation du canal Seine-Nord Europe fera l'objet d'un " *contrat spécifique* ", le développement du transport fluvial " *suppose des investissements importants en Ile-de-France, tant au niveau de la modernisation et de la fiabilisation du réseau de voies navigables qu'à celui du développement portuaire (adaptation des voies ferrées notamment).* "

En Picardie, l' " *accompagnement du projet Seine-Nord Europe* " devrait se traduire par " *la mise à grand gabarit de l'Oise de Compiègne à Boran, la mise à l'enfoncement 2,20 m de la liaison fluviale Compiègne-Reims et la création d'un port fluvial à Longueil-Sainte-Marie* ".

Dans le Nord-Pas de Calais, " *la priorité sera accordée à la poursuite des opérations engagées (relèvement des ponts du canal Dunkerque-Escaut, recalibrage de l'Escaut et de la Deûle, remise en service du canal Condé-Pommerœul), et aux opérations suivantes : projet d'aménagement de la Lys mitoyenne, doublement de l'écluse du Quesnoy et dans la mesure du possible, développement des ports fluviaux. Une attention particulière sera portée au développement et à la modernisation du port de Dunkerque.* "

Enfin, en Haute-Normandie, la volonté d' " *augmenter la compétitivité du pôle portuaire normand (Le Havre et Rouen)* " passera notamment par " *le développement des connexions en matière de transport* ". Il est ainsi question de " *développer le transport fluvial et de soutenir l'interconnexion fluvio-maritime du port du Havre* ".

#### **Le bureau de l'Association Seine-Nord Europe**

Président : Philippe MARINI

Premier Vice-Président Délégué : Roland NUNGESSER

Vice-Présidents : Michel DELEBARRE, Daniel PERCHERON, Jean-Paul HUCHON, Claude GEWERC, Philippe BONNEVIE, Dominique HOESTLAND, Serge CAMINE

Vice-Président Secrétaire Général : Jean-François DALAISE

Vice-Président Trésorier : Léonce-Michel DEPREGZ