



Compte rendu de la rencontre « Grands projets fluviaux et aménagement du territoire »
et de l'assemblée générale de Seine Nord Europe
du 5 juillet 2006

I – La “rencontre”

Monsieur Jean Pierre RAFFARIN ancien premier ministre a ouvert cette rencontre en rappelant son attachement à ce que la France soit en capacité de proposer des projets d'intérêts national et européen ce à quoi correspond tout particulièrement le dossier Seine Nord qu'il a personnellement relancé.

Le Président Philippe MARINI rappelle le rôle déterminant joué par le premier ministre de l'époque Jean Pierre RAFFARIN pour l'avancement du dossier de Seine Nord. Il rappelle que les études récentes de VNF font apparaître une situation meilleure qu'en 1997 et que l'association a soutenu dès le début le montage de ce dossier en partenariat élargi selon une procédure type PPP. Si le dossier est maintenant bien établi au plan technique et politique, il reste à le sécuriser au plan financier.

Le Commissaire Européen Monsieur BARROT exprime tout l'enjeu qui existe à ce que le transport fluvial se développe en Europe alors que les études laissent entrevoir un doublement des trafics entre états membres avant 10 ans. Il s'agit d'accroître la part du fluvial pour parvenir à diminuer les effets de la saturation routière qui coûte 1% de PIB à l'Europe. Tout milite pour un tel accroissement : la hausse du carburant (multiplié par 3), les exigences du protocole de Kyoto. Le nouveau Livre Blanc évoquera la nécessité d'optimiser chaque mode de transport eu égard à ces contraintes ainsi que le concept de comodalité qui exprime que chaque mode est utilisé de telle sorte que les meilleures performances au plan logistique soient atteintes.

Le transport fluvial qui vient de faire une percée dans le transport des conteneurs maritimes possède de nombreux avantages qu'il convient de valoriser. Le programme européen « Naiades » se propose d'engager des actions de soutien pour l'amélioration des marchés, la modernisation de la flotte, l'amélioration des conditions de vie et de travail, l'adaptation de la formation professionnelle, le soutien à la structuration des réseaux de promotion et la suppression des goulets d'étranglement au plan des infrastructures.

L'espoir déçu d'un budget européen des transports fixé à 20 milliards d'euros et finalement réduit à 8 nécessite de faire des choix.

Le Commissaire BARROT a annoncé qu'il s'efforcera de donner au fluvial le taux de subvention le meilleur réservé aux projets transfrontaliers, à savoir 30 %, en considérant que le transport fluvial est devenu une priorité, même s'il sent les autorités nationales un peu « frileuses » sur le sujet.

Il conclut son intervention sur l'affichage de sa ferme volonté d'aider au succès de ce dossier de Seine Nord et invite le gouvernement français à confirmer ses priorités.

Deux des régions les plus concernées à savoir l'Île de France et le Nord pas de Calais ont exprimé par les voix respectivement de Monsieur Jean Pierre GIRAULT Président de la commission transport et circulation au CR d'Île de France et Madame Jeannine MARQUAILLE Vice Présidente du CR Nord Pas de Calais, l'intérêt que représentait cette liaison pour leurs deux régions.

Monsieur GIRAULT a insisté sur le fait que la Région Ile de France était la première région française pour le transit et qu'elle soutenait ce projet, économique, sûr, écologique et de faible consommation de carburant. Il a toutefois exprimé préféré que les agriculteurs de la région soient mobilisés plus sur la filière de l'alimentation que sur celle des bios carburants et rappelé les enjeux du projet au plan social pour la Picardie.

A cet égard, le Président MARINI lui a rappelé les retombées que la région est en droit d'attendre des plates formes plurimodales.

Madame MARQUAILLE a pour sa part indiqué que la région Nord Pas de Calais venait de présenter son schéma régional de Transports dans lequel la liaison Seine nord tient une place « centrale ». Il s'agit en effet de faire de la Région un carrefour européen en bénéficiant de sa localisation et de sa façade maritime ; ainsi a elle apporté des soutiens massifs à la valorisation des plates formes multimodales au premier rang desquelles Delta 3 à Dourges dont on peut s'attendre à une saturation vers 2012. La zone de Marquion desservie par Seine Nord pourrait alors prendre le relais.

Elle relève nombre de retombées positives pour la région issues de ce projet et notamment pour l'emploi par le biais des entreprises de construction locales.

Monsieur RAFFARIN tient à souligner à nouveau l'enjeu de ce projet interrégional et de sa présentation à l'Europe en tant que tel.

Voies navigables de France a ensuite été invité à présenter l'état d'avancement du projet. Le Président BORDRY tout d'abord a déclaré avoir déposé le matin même sur le bureau du ministre des transports le dossier d'Avant Projet Sommaire conformément aux engagements pris et l'a replacé dans la perspective du développement récent de ce mode de transport qui a su se moderniser et qui affiche un taux de développement de près de 40 % depuis 1997.

La fiabilisation du réseau est effective avec la reprise des investissements depuis 15 ans et les efforts de diversification des trafics permettent d'enregistrer ces résultats positifs.

Il rappelle les atouts du mode de pouvoir pénétrer le cœur des villes sans souffrir de la concurrence des trajets domicile travail sur les infrastructures saturées des autres modes et de posséder des réserves de capacité considérables. Il évoque la nécessité d'engager la sécurisation de l'accès fluvial de port 2000 et la construction attendue de l'écluse et rappelle le déficit de passage dans les ports français de 5 Millions de conteneurs qui transitent par les ports étrangers avant de rejoindre leur destination sur le territoire national.

Monsieur Nicolas BOUR chef de mission présente l'état du dossier. Il rappelle que Seine nord est la seule infrastructure de liaison qui puisse mettre en relation les 6 ports maritimes de la rangée Nord par lesquels transitent 70 % des échanges de l'Europe avec le monde.

Le projet a été conçu à la fois par un réseau de 40 experts réunis au sein du Comité technique placé sous l'animation du CETMEF, et d'un comité économique dont le président monsieur Emile Quinet avait participé à la validation des études économiques de 1997.

La concertation au plan local a permis de recueillir près de 450 avis et d'enrichir considérablement le projet. Monsieur BOUR se félicite notamment de l'appropriation du tracé par les populations locales et du travail réalisé avec les associations agricoles pour la gestion des déblais.

Le projet est conçu comme un système global de transport et une réponse aux enjeux du développement durable par rapport à la consommation d'eau, à l'insertion dans les sites et dans la sécurité du fonctionnement notamment des barrages réservoirs.

Il représente un tracé de 106 km avec 7 écluses dont une de grande chute, 54 millions de m³, 2700 ha d'emprise et 58 ouvrages de franchissement.

4 plates formes multimodales à Marquion, Péronne, Noyon et Nesle, 2 quais de transbordement, 6 ports céréaliers et d'équipements d'accueil, pour le tourisme fluvial et la plaisance complètent le dispositif pour constituer de véritables opportunités de développement des territoires. Les études aboutissent de ce point de vue à démontrer qu'un tiers du trafic est généré par cette économie des territoires.

Le coût du projet est estimé à 3,2 Milliards d'euros HT (3,7 avec un système d'écluses doubles).

Les études économiques laissent espérer un trafic de 17 à 18 millions de tonnes en 2020, un report modal à cette échéance de 5 milliards de TK et 20 à 30 millions de tonnes en 2050 avec 2 millions de camions en moins sur la liaison Paris Lille, selon les hypothèses retenues dans le scénario tendanciel ou de développement fluvial.

Le report modal varie entre 6,4 et 10,7 milliards de TK selon les territoires d'influence retenus à l'horizon 2050. Les parts modales sur l'axe de 3,5 % en 2005 pourraient passer ainsi à 10 % en 2020 et 13 % en 2050.

Les études de trafic ont mis en évidence 3 secteurs stratégiques : les céréales 28 % du trafic, les matériaux de construction 21 % et les conteneurs et produits manufacturés (qui n'avaient pas été évalués en 1997) pour 18 %.

La rentabilité du projet est évaluée entre 6,1 et 7,8 % selon les modes de calcul, et selon que l'on prend en compte le fait que 31 % des avantages concernent les pays européens hors de France, la saturation inéluctable du canal du nord si la liaison n'était pas faite, et d'autres avantages annexes comme le tourisme, l'alimentation en eau ou de la gestion des crues.

Le préfet coordonnateur a ainsi pu conclure cette phase en remettant un avis le 2 juin reconnaissant la forte adhésion aux options retenues et la forte attente locale de la réalisation du projet. Il a également souligné l'intérêt de préparer sans tarder les phases suivantes et notamment le lancement de l'enquête préalable à la DUP et la préparation du montage financier.

Monsieur GAUTHEY, directeur général de VNF, a évoqué cette question du financement des infrastructures fluviales en indiquant les particularités qui tiennent à leur très longue durée de vie et aux nombreuses externalités. Il a rappelé les enjeux des investissements actuels de VNF sur le réseau passés de 100 M€ en 2005 à 170 M€ qui sont destinés à sécuriser le réseau magistral.

Il a souligné que ni la délégation de service public ni la maîtrise d'ouvrage publique n'étaient adaptées au montage du dossier de Seine Nord qui est particulièrement complexe et qui n'assure pas son propre financement. (On estime en effet que la part d'autofinancement sera comprise entre 7 et 19 % selon le niveau fixé pour le péage, au-delà du petit équilibre de fonctionnement).

Il reste ainsi à déposer le dossier auprès de la mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat, à lancer l'enquête publique, à fédérer les négociations avec les partenaires financiers de projet (Etat, Régions, Europe, usagers et partenaires privés). A cet égard monsieur GAUTHEY a évoqué l'intérêt de voir désigné un "Monsieur financement".

Monsieur de SAINT PULGENT Président de la mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat au ministère des finances a ensuite présenté les principales caractéristiques de ces contrats de PPP

Ils permettent tout d'abord une meilleure adéquation des différentes contributions publiques et des bénéficiaires du projet en gérant au mieux la difficulté d'amortissement des financements sur la durée de vie (ici de l'ordre de 80 ans) et en répartissant les différents risques.

Ensuite le dialogue compétitif permet à coup sûr de mieux concevoir les projets en mobilisant toutes les compétences et notamment des innovations techniques et en tenant compte de l'exploitation future.

La caractéristique aussi du projet de Seine nord tient dans les possibilités de valorisation des abords au plan de la logistique qui permettent aux Régions de bénéficier des retombées économiques.

Ce projet très complexe rentre néanmoins dans le cadre des procédures PPP même si son coût le place en dehors des cas ordinaires puisqu'il est en moyenne 4 fois plus importants que les dossiers traditionnels.

Monsieur LONGUET Président de l'AFITF intervient ensuite pour faire part des possibilités de l'Agence. Il rappelle que les ressources de l'AFITF ont été modifiées et diminuées à la suite de l'arbitrage politique ayant consisté à lui supprimer les recettes des dividendes des sociétés d'autoroute qui ont finalement été vendues par l'Etat, alors même que les besoins de financement restent considérables.

Cette décision qui conduit à renoncer à disposer avec l'AFITF de l'outil de financement autonome qu'il était destiné à être pour le financement des infrastructures de transport terrestre ne doit cependant ni retarder, ni conduire à renoncer aux ambitions exprimées par le Gouvernement lors du CIADT du 18 décembre 2003 qui comprenait explicitement la liaison Seine Nord.

Monsieur LONGUET annonce ainsi que le financement des études a été assuré mais qu'au-delà rien n'était solidement établi pour la participation de l'AFITF au futur financement de la liaison puisque les recettes de l'agence n'y suffisent pas.

L'étude lancée par la mission d'appui a ainsi pour objectif de déterminer si la participation de l'Agence est possible et si oui à quel niveau.

Il souhaite enfin que ces difficiles questions de financement d'infrastructure nécessaires au plan de la pertinence sociale, trouvent réponse dans un nécessaire arbitrage de l'Etat sur son patrimoine. La gestion de ce patrimoine devient plus complexe, les contraintes posées par le ministère des finances privilégiant pour l'Etat le « cash » comme dans n'importe quelle entreprise alors qu'il faudrait pouvoir passer à une logique où les déficits actuels garantissent les recettes futures.

L'autre question est relative à la rente foncière que les collectivités locales récupèrent avec la mise en service d'infrastructure structurante comme les TGV et qui leur font vraisemblablement préférer les infrastructures ferroviaires.

Le Président DALAISE Président du Port Autonome de Paris et du Comité des Armateurs Fluviaux rappelle l'intérêt conjoint des ports intérieurs et des ports maritimes pour la structuration des hinterlands. Il évoque également que le récent développement du mode est le fruit d'une politique partagée entre tous les acteurs depuis les entreprises armements et industriels qui ont su moderniser leurs flottes et leurs pratiques, l'arrivée de nouveaux opérateurs armements maritimes, la diversification des trafics et le rôle des pouvoirs publics tant dans la sécurisation des infrastructures que dans les programmes d'accompagnement.

Il rappelle les enjeux considérables de la liaison Seine Nord qu'il faut réaliser aussi parce que c'est un engagement de l'Etat, et aussi la nécessité de réaliser au plus vite et aux caractéristiques européennes l'écluse d'accès à Port 2000 au Havre. Il rappelle à cet égard les erreurs commises en moins de 50 ans en ayant réalisé trois gabarits différents sur la Seine, le canal du Nord et le canal Dunkerque Valenciennes dont on mesure aujourd'hui tous les effets négatifs en termes d'interopérabilité.

Monsieur Jean GUENARD Président de la Commission économique de la FNTP exprime que sa fédération reste très attachée aux montages de partenariat PPP qui a déjà permis de faire la preuve de la création de richesse et d'emplois « avec de l'argent qu'on a pas ».

Il souhaite souligner 2 aspects. Le premier est que la France est fâchée avec la voie d'eau depuis que Riquet a construit le canal du Midi et que l'on serait bien inspiré de s'inspirer en France des exemples européens qui ont fait la preuve qu'il était possible de s'affranchir des incertitudes sur les financements.

Par ailleurs sur les 2 grands projets structurants à l'étude, Seine nord et Lyon Turin, Seine Nord est celui qui présente les risques de construction les plus faibles, des risques géologiques réels existant sur le Lyon Turin.

Par ailleurs il évoque que si Seine Nord n'est pas réalisé il existe un risque évident que les navires préféreront fréquenter les ports de Rotterdam et d'Anvers plutôt que le port du Havre.

Il pense enfin que la taille du projet est telle que les majors mais aussi les entreprises de plus faible taille (il estime que 30 à 40 % pourraient être réalisées par les entreprises locales) y trouveront leur compte, et que les moyens disponibles sont largement dimensionnés pour réaliser en temps et en heure le projet.

Il souhaite enfin que doté d'un « remorqueur » en Nord pas de Calais, le projet puisse être soutenu par un « pousseur » en régions Picardie et Ile de France.

Monsieur RAFFARIN rappelle que ce projet « européen » n'a pas de handicap déterminant. C'est un projet de la France pour l'Europe.

Enfin Monsieur DELETRE représentant la Fédération bancaire a rappelé que les institutions bancaires en France étaient tout à fait à même de soutenir un tel projet dont la taille et le besoin de financement sur un très long terme ne sont pas des handicaps. Le point clé pour lui réside plutôt dans la bonne répartition des risques entre les différents partenaires.

Le Président TRORIAL est intervenu pour rappeler la cohérence des deux projets de Seine Nord et de l'écluse du Havre qui a été « oubliée » lors de la conception du projet. Ces ouvrages sont nécessaires pour mobiliser pleinement les atouts de notre façade maritime capable d'accueillir les plus grands porte-conteneurs.

Monsieur RAFFARIN a enfin conclu cette rencontre en confirmant son intérêt pour le « bon » projet qu'est Seine Nord et son soutien à ses promoteurs qui n'en manquent pas dans le milieu parlementaire.

II – L'Assemblée Générale

Monsieur DALAISE a alors à la demande de Monsieur MARINI ouvert la séance de l'Assemblée Générale de l'Association Seine Nord Europe.

Il a fait tout d'abord approuver les comptes de l'association qui se soldent pour 2005 sur un excédent de recettes de 13 649,07 € et a proposé un budget de 65 140 € basé sur le maintien des cotisations sollicitées et perçues en 2005.

Le Président MARINI a ensuite donné lecture du projet de rapport moral de l'Association qui met en évidence la qualité et la pertinence des études réalisées par VNF pour le dossier d'APS et souhaite une appréciation objective des intérêts de la liaison par les instances et administrations consultées au premier rang desquels figure le Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Ce rapport appelle également l'attention sur la priorité du moment que constitue le bouclage du dossier de financement en remarquant que le TRI obtenu ne place pas le projet défavorablement par rapport à d'autres infrastructures de transport de fret. La participation des différents financeurs est évoquée par le Président MARINI qui évoque en particulier celle des usagers de la future liaison dont le principe de l'équilibre minimum du coût de fonctionnement a été posée par l'association dès le début.

Le rapport invite enfin à la prudence sur la question du doublement des écluses que devrait éclairer le dialogue compétitif. Il propose le concours de l'association pour rechercher des pistes d'amélioration du financement de l'ouvrage même s'il faudra rester dans les limites autorisées par le marché pour déterminer le niveau des surpéages.

Enfin le rapport moral a présenté les principales actions de l'association en 2005 pour concourir au succès de ce projet et notamment les contacts pris avec les voisins belges pour la part qui les concernent dans les nécessaires aménagements complémentaires de la Lys et de l'Escaut.

Le Président MARINI a conclu la présentation de ce rapport moral en se félicitant des garanties apportées quant à la prise en compte dans les contrats de projet 2007 2013 des aménagements complémentaires sur l'Oise et le canal Dunkerque Valenciennes, de l'existence des projets de valorisation de nouvelles plates formes portuaires pour conforter le réseau portuaire de l'Oise et pour attirer l'attention des pouvoirs publics une nouvelle fois sur le projet d'écluse au Havre.

Le rapport moral est adopté après que le Président MARINI se soit félicité de l'adhésion de nouveaux membres avec le conseil général de la Somme et le Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO) à qui il souhaite bienvenue comme premier adhérent non national, et fait valider la composition des instances de direction de l'Association pour 2006.

Monsieur LEFEVRE représentant du PACO a brièvement présenté son établissement qui réunit des partenaires privés et publics et qui réalise 5 Mt de trafic fluvial par an et souhaite atteindre 6 MT très prochainement.

A la suite d'une demande relative à la nécessaire coordination de la promotion des plates formes le long de l'axe le Président MARINI a souhaité voir organiser un groupe de travail animé par monsieur DALAISE qui comprendra des représentants de l'agglomération de Cambrai, de Béthune, du PACO, du PAP, du port de Lille, de l'agglomération de Noyon, de Péronne de la région Picardie, de VNF et du Port autonome de Paris.

Le ministre Dominique PERBEN a alors rejoint la réunion et a prononcé un discours de clôture des travaux de la journée.

Il a affirmé sa volonté d'aller dans le sens souhaité par l'association pour l'aboutissement du dossier de Seine Nord.

Il a confirmé que la voie d'eau avait changé d'époque y compris depuis la clôture des précédents travaux de 1997.

Il a donné acte de la qualité et du respect des délais par VNF dans la présentation du dossier d'APS et annoncé le lancement et la clôture de l'enquête préalable à la DUP avant la fin de l'année 2006, de façon à ce que les choses soient engagées pour le nouveau gouvernement.

Il convient selon lui de rechercher les conditions de participation des pays étrangers qui retireront selon les études près de 30 % des avantages de la liaison comme cela a été le cas pour d'autres infrastructures. Il faut également poursuivre les négociations avec l'Europe même si les contraintes de l'heure lui font afficher une certaine priorité aux innovations technologiques, et avec les régions. Il reste un ardent partisan de la formule des PPP dont il a par ailleurs l'expérience et qui permet de gagner en délai et en méthode de travail.

Par rapport à l'écluse fluviale de Port 2000, le ministre rappelle les études en cours pour le dimensionnement de l'ouvrage et pour la solution transitoire des fluvio côtiers dont les résultats seront connus en septembre, date à laquelle le dispositif réglementaire devra être finalisé.

Il confirme que la réalisation de Seine Nord nécessitera des aménagements complémentaires sur le réseau VNF à prendre en compte dans les contrats de projet.

Il assure en conclusion vouloir faire en sorte qu'avec les projets du type de ceux soutenus par l'association, l'économie française soit en capacité de bénéficier des évolutions des transports maritimes et de capter les trafics qui s'y développent.

Il répond à une intervention du représentant du CESR sur le doublement des écluses, sur l'amélioration à 3 hauteurs de conteneurs de la navigation sur l'Oise et sur le branchement Seine Est qu'il lui paraît nécessaire de rester raisonnable dans le cadre d'une économie « réelle ».

Pour sa part le Président MARINI ne souhaite pas accroître l'incertitude sur le financement du projet en évoquant la question du doublement des écluses si le besoin n'en est pas immédiatement avéré, d'autant que les entreprises consultées dans le cadre du dialogue compétitif trouveront peut être des solutions techniques innovantes. Il ne souhaite pas de ce point de vue laisser entendre que le projet Seine Nord est un projet à financement variable.

La séance est levée à 18H.