



Editorial



par
Philippe MARINI

*Président de l'association
Seine-Nord Europe,
Maire de Compiègne*

Seine-Nord Europe : tous les feux sont (enfin) au vert !

Au cours de cette année 2019, le projet Seine-Nord Europe a enregistré des avancées remarquables et surmonté d'importants points de blocage. Enfin... Serait-on tenté de dire.

L'annonce, le 4 octobre dernier, d'un accord financier entre l'Etat et les collectivités territoriales impliquées, est un vrai soulagement. Cette décision met un terme aux dernières interrogations sur l'aboutissement de ce projet, et va permettre d'en accélérer l'appropriation par les acteurs territoriaux et les opérateurs économiques.

Le projet de loi d'orientation des mobilités débattu à la rentrée devrait entériner la régionalisation de la Société du canal Seine-Nord Europe et lui conférer la capacité d'acquérir des terrains en vue de la réalisation des plates-formes multimodales.

Pour sa part, la Commission européenne a adopté un acte d'exécution qui sécurise dans la durée le financement de la liaison fluviale Seine-Escaut, au-delà des mécanismes actuels. Le taux de cofinancement européen grimpe également de 40 % à 50 % du coût total du projet.

En ce qui concerne les aménagements prévus en France pour cette liaison européenne, le projet de chaudière fluviale à Port 2000 est aujourd'hui financé et sa mise en service programmée pour 2023. Voies navigables de France s'est attelé aux projets connexes à Seine-Nord Europe tels que MAGEO ou le recalibrage de la Lys mitoyenne, voire la mise à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent sur Seine.

Chez nos voisins européens, le projet Seine-Escaut avance également. Le dernier goulet d'étranglement présent sur le réseau fluvial wallon a sauté l'été dernier. Il s'agissait des arches du pont des Trous de la ville de Tournai. La suppression de ces arches semblait impensable aux yeux du Bourgmestre de Tournai, lors de notre voyage d'étude réalisé en 2005.

Depuis, l'eau a coulé sous les ponts... et la réalisation de cette grande liaison fluviale européenne du Havre à Gand est devenue, en France comme en Belgique, une réalité. ■



De g. à d. : Jean-François Dalaise, Vice-Président du CESER Ile-de-France, Philippe Marini, Maire de Compiègne, Carole Bureau-Bonnard, Députée de l'Oise et Jérôme Bascher, Sénateur de l'Oise, ont été reçus à Matignon le 11 juillet 2019.

Financement de Seine-Nord Europe Accord financier trouvé entre l'Etat et les collectivités territoriales

Comme annoncé à la délégation de l'association reçue le 11 juillet dernier par Jimmy BRUN, Conseiller technique transport du Président de la République et du Premier ministre, des annonces ont été faites à l'automne sur le financement du projet. L'accord trouvé entre l'Etat et les collectivités impliquées dans le cofinancement du projet a été dévoilé le 4 octobre dernier.

Selon le communiqué publié par le Ministère de la Transition écologique et solidaire, « les termes de l'accord sont les suivants :

- Une contribution budgétaire de l'Etat d'1,1 Md€ sera versée à la société du Canal Seine-Nord Europe par l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF). Un amendement au projet de loi de finances (PLF) pour 2020 sera présenté au Parlement pour la mobilisation de ressources additionnelles.
- Une contribution d'1,1 Md€ des collectivités territoriales pourra le cas échéant être financée au moyen d'un emprunt.
- S'agissant du reste à financer, l'Etat aidera à la mise en place de ressources à assiette locale pour financer la contribution d'équilibre, dont le montant sera garanti par les collectivités. »

Afin de présenter cet accord aux parlementaires et de débattre de la ressource fiscale à mettre en œuvre dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020, l'association Seine-Nord Europe organisera une réunion de l'intergroupe parlementaire Seine-Nord Europe / Seine-Escaut courant novembre 2019.

Réunion du Club des Villes et EPCI Des collectivités impliquées et des entreprises mobilisées

La dernière réunion du Club des Villes et EPCI de l'association s'est tenue à Noyon le 17 juin dernier. L'occasion d'évoquer le travail mené par la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE) avec les collectivités, mais également d'entendre des industriels très intéressés par les avantages que leur apportera le futur canal.

Une société de projet à l'écoute des besoins

Sur le terrain, les équipes de la SCSNE poursuivent les discussions avec les propriétaires, en vue des dernières acquisitions foncières et du lancement de travaux préliminaires en 2020. Si les plates-formes multimodales sont d'initiative locale, la construction des murs de quais et le terrassement sont à la charge de la SCSNE. Ces futurs aménagements font l'objet d'échanges étroits avec les collectivités et les acteurs économiques concernés afin de bien dimensionner les travaux à mener.

Massification, stockage et réduction de l'impact carbone

Les intervenants économiques présents ont rappelé combien Seine-Nord Europe sera un levier d'économies : économie de coût de transport grâce à la massification des échanges, mais aussi économie de gaz à effet de serre (cf. ci-contre).

Pour Cédric FOUQUIER, Directeur transport EMEA de Kohler/Jacob Delafon, l'intérêt du canal sera double : remplacer un transport fait par route vers les ports d'exportation, et offrir un « stockage flottant » sur bateau afin de limiter les temps d'entreposage dans ces ports (facturés vite et chers !).

Président de l'entreprise Log's et membre fondateur du GERIF, Franck GRIMONPREZ a rappelé combien ce grand projet sera stratégique pour les chargeurs de la région, de plus en plus attentifs à l'impact carbone de leur supply-chain. Quant aux plates-formes multimodales, elles devront réunir selon lui de nombreux services à valeur ajoutée : façonnage, préparation, mise en ligne/archivage électronique, contrôle...

« Le transport fluvial à l'heure de la transition énergétique et écologique »

A l'occasion de ce colloque national organisé par VNF le 29 mai 2019, les résultats de la nouvelle étude sur l'efficacité énergétique et environnementale du transport fluvial, menée par l'ADEME en partenariat avec VNF et le cabinet AJBD, ont été dévoilés. Celle-ci montre une **amélioration des valeurs de référence relatives à l'efficacité énergétique du transport fluvial (CO2 équivalent) par rapport à la précédente étude de 2006** : de 8,8 à 34,7 gCO₂/t.km (contre 21,5 à 44,3 gCO₂/t.km en 2006). L'impact du transport fluvial sur la pollution atmosphérique a également fait l'objet d'une étude.

Par ailleurs, plusieurs projets montrant l'engagement de la filière dans la transition énergétique et écologique ont été présentés. A noter parmi ces derniers :

- > **Mise en service d'une navette fluviale propre**, Green Deliver, pour desservir le cœur de Paris et en évacuer les déchets à l'horizon 2021,
- > **Développement de projets de pousseur de marchandises à hydrogène** sur le Rhône pour une mise à flots en 2021, et sur la Seine en vue de 2022,
- > **Inauguration du bateau 100 % électrique de croisière avec restauration**, le « Ducasse sur Seine », en septembre 2018,
- > **Installation de bornes de distribution d'eau potable et d'électricité** sur les ports et quais de la Seine (9 bornes en 2018 et 4 en 2019).



En Wallonie, la démolition des arches du Pont des Trous de Tournai a été menée lors de l'été 2019, afin de faciliter le passage de bateaux de plus grande taille. Il s'agissait de l'un des derniers goulets d'étranglement sur les 450 km de voies navigables wallonnes, au cœur du réseau Seine-Escaut. Que les amoureux du patrimoine se rassurent. Seules les tours datent du Moyen-Âge, les arches, détruites pendant la Seconde guerre mondiale, dataient de 1948. (DR : www.scaldistournai.eu)

> Interview

Dominique RIQUET, Député européen, membre de la Commission des Transports et du Tourisme

Maire de Valenciennes de 2002 à 2012, Député européen depuis 2009, Dominique RIQUET a été réélu lors des dernières élections européennes. Cet ardent défenseur du projet européen Seine-Escaut a répondu à nos questions sur l'actualité européenne du projet :

1- La Commission européenne a récemment adopté une décision d'exécution pour le projet de liaison fluviale Seine-Escaut. Qu'est-ce que cela signifie ?

La décision de la Commission d'adopter un acte d'exécution signifie que la Commission s'engage sur le plan opérationnel et confirme ses décisions réglementaires précédentes. Elle précise à la fois le cadre financier et le cadre temporo-spatial, qui doit être considéré comme une incitation pour les autorités françaises et souligne également la nécessité de passer dans les délais en phase opérationnelle.

2- Seine-Escaut pourrait bénéficier d'un co-financement de 50 %. Y a-t-il des conditions à respecter pour atteindre ce taux ? Celui-ci s'appliquerait-il aux aménagements connexes (Lys, MAGEO, Bray-Nogent) ?

Il s'agit d'un projet transfrontalier qui considère l'ensemble de la connexion fluviale entre la Mer du Nord et le bassin de la Seine. Il est acté que les projets de navigation intérieure peuvent bénéficier d'un cofinancement à 50 %, y compris les aménagements connexes qui concourent à ce type d'opération. Ce taux maximal peut être atteint dans le cadre du nouveau Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe (2021-2027),

Liaison fluviale européenne Seine-Escaut Sécurisation du financement de l'UE et nouveaux travaux en Wallonie

La Commission européenne a adopté le 27 juin 2019 un acte d'exécution qui sécurise le financement des aménagements à réaliser sur la liaison fluviale Seine-Escaut dans les Etats membres.

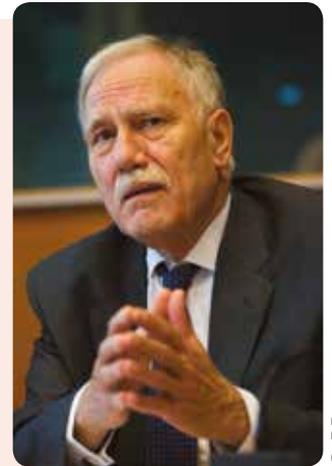
Pour la Ministre Elisabeth BORNE, « Par cette décision, (...) l'Europe marque ainsi clairement son soutien à long terme en faveur du canal, allant au-delà des mécanismes financiers européens actuels ». Les aménagements sont désormais éligibles à un financement des travaux par l'UE jusqu'à 50% de leur montant (contre 40 % jusqu'alors).

Outre les aménagements et le canal Seine-Nord Europe à réaliser en France, des travaux sont prévus en Flandre et en Wallonie sur les bassins de la Lys, de l'Escaut (cf. ci-contre) et de la dorsale wallonne de Pommeroeul à Namur.

le précédent permettant uniquement un co-financement à hauteur de 40 % pour ce type de projet. À part les critères d'évaluation habituels établis par la Commission pour les projets (critères financiers, évaluation de qualité etc.), il n'y a pas de conditions additionnelles spécifiques pour atteindre ce taux de co-financement. Cela va dépendre essentiellement des appels (calls) effectués par la Commission, avec des arbitrages conditionnés à l'enveloppe budgétaire à sa disposition. En outre, les plateformes logistiques multimodales étant prises en compte dans l'acte d'exécution (article 2 - point L - alinéa 3), elles devraient également être soutenues financièrement par le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe.

3- Vous avez récemment proposé un emprunt sur 100 ans auprès de la BEI pour financer Seine-Nord Europe. Pourquoi ?

La part d'emprunt qui sera nécessaire pour financer l'opération peut correspondre à la fois à la part de l'État mais aussi à la part des collectivités territoriales. L'idée est de profiter du dispositif du Plan Juncker (BEI et banques nationales promotionnelles) pour obtenir à la fois des taux avantageux mais surtout une durée d'amortissement longue qui soit en rapport avec la nature même de l'ouvrage. Dans ces conditions, 50 ou 100 ans sont des durées d'amortissement envisageables dans le cadre d'opération de ce type avec un mécanisme comme celui du Plan Juncker.



Jean-Baptiste DJEBARRI, nouveau Secrétaire d'Etat chargé des Transports

Le 3 septembre 2019, Jean-Baptiste DJEBARRI a été nommé Secrétaire d'Etat chargé des Transports auprès d'Elisabeth BORNE, Ministre de la Transition écologique et solidaire. Précédemment Député de Haute-Vienne, il avait été rapporteur du projet de loi sur la réforme ferroviaire. Major de l'Ecole nationale de l'aviation civile de Toulouse en 2005, il a mené une carrière dans l'aviation d'affaires avant de se lancer en politique en 2015. ■



© Couv.fr

Laurent HENART, nouveau Président de Voies navigables de France

Maire de Nancy et Vice-président de la Métropole du Grand Nancy, Laurent HÉNART a été nommé Président du conseil d'administration de Voies navigables de France par un décret du Président de la République du 17 juillet 2019. Lors de son mandat de Député de Meurthe-et-Moselle de 2002 à 2012, il avait notamment présidé le groupe d'études Voies navigables et transports multimodaux et soutenu à cette occasion les grands projets fluviaux. Il n'a pas manqué de rappeler lors de ses auditions au Sénat et à l'Assemblée nationale, l'importance de Seine-Nord Europe qui « montre comment la politique de la voie d'eau en France s'intègre dans des schémas européens ». ■



© Ville de Nancy

Premiers sondages géotechniques pour le projet MAGEO

Dans le cadre des études préalables à la maîtrise d'œuvre du projet MAGEO (*Mise à grand gabarit de l'Oise*), le maître d'ouvrage VNF a lancé en juin 2019 les premiers sondages géotechniques terrestres et fluviaux entre Compiègne et Creil.

Le projet MAGEO vise à aménager la rivière Oise, entre Compiègne et Creil, dans le but d'accueillir des convois au gabarit européen Vb. Ce projet se situe au débouché sud du canal Seine-Nord Europe. ■

Des financements européens pour le projet de chatière à Port 2000 au Havre

La Commission européenne a décidé d'octroyer une enveloppe de 25 millions € à Haropa pour son projet d'accès fluvial sécurisé aux terminaux de Port 2000. Provenant du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), ce financement européen correspond à 20 % du montant d'un projet estimé à 125 millions €. La région Normandie financera pour sa part 66 % du projet. Après une phase de deux ans d'études, le lancement des travaux est envisagé pour 2021 pour une mise en service à l'horizon 2023. Réclamée depuis l'ouverture de Port 2000 par les transporteurs fluviaux, cette chatière permettra un accès sécurisé aux terminaux conteneurs pour tous les types de bateaux fluviaux. Aujourd'hui, seules des unités « fluvio-maritimes » peuvent accéder à ces terminaux. ■

La Société du canal Seine-Nord Europe en action sur le terrain

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a déposé le 15 avril 2019 le dossier d'autorisation environnementale pour le 1er secteur du projet Seine-Nord Europe entre Compiègne et Passel. L'instruction de ce dossier de 6000 pages devrait durer 16 mois.

Sur les secteurs 2, 3 et 4, de Sermaize dans l'Oise à Moeuvres dans le Nord, les sondages géotechniques ont commencé le lundi 5 août.

Le Comité scientifique et technique de la SCSNE a connu sa réunion d'installation le 1er mars 2019 sous la présidence de Geoffrey CAUDE. Cette instance indépendante constituée d'experts donnera des avis au directoire de la SCSNE sur la conception du canal Seine-Nord Europe.

Plus d'infos : www.canal-seine-nord-europe.fr

Les nouveaux membres du Bureau de l'association Seine-Nord Europe

A l'occasion de son Assemblée générale du 17 juin 2019 organisée à Noyon, l'association Seine-Nord Europe a enregistré les adhésions de nouveaux membres :

- Le Conseil départemental des Hauts-de-Seine
- Le Conseil départemental du Val d'Oise
- La ville de Saint Leu d'Esserent

Le nouveau Bureau de l'association est par ailleurs composé des membres suivants :

Président

- Philippe MARINI, Maire de Compiègne

Vice-Présidents

- Laurent DEGROOTE, Président du CESER des Hauts-de-France
- Frédéric CHEREAU, Maire de Douai
- Des représentants des Conseils départementaux des Hauts-de-Seine, du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de Seine-Saint-Denis

Vice-Président - Secrétaire Général

- Jean-François DALAISE, membre du CESER Ile-de-France, administrateur de Ports de Paris / HAROPA