

■ 1 PREMIERE PARTIE : Une infrastructure attendue, qui se justifie par son intérêt économique, européen, en contributeur à la transition énergétique

1.1 Les rencontres de terrain, les nombreux échanges tenus montrent une attente forte pour créer un espace unifié d'échanges au cœur de l'Europe

Le Canal Seine Nord Europe vis à relier, via la voie fluviale, deux grandes régions de l'Europe du Nord, le Bassin Seine/Oise et le Bassin Nord Pas-de-Calais/Benelux, permettant de constituer le réseau Seine Escaut.

Aujourd'hui, un réseau de voies navigables interconnectées existe mais il n'offre pas un gabarit suffisant pour la navigation d'unités modernes. En particulier, le canal latéral à l'Oise, le canal de Saint-Quentin, le canal de la Sambre à l'Oise et le canal du Nord sont aujourd'hui les voies navigables les plus restrictives de ce réseau. Même si elles disposent d'un intérêt économique indéniabiles, elles limitent la navigation aux bateaux de petit gabarit (entre 250 et 650 tonnes).

Le Canal Seine Nord Europe, d'une longueur de 106 km, a vocation à relier Compiègne à Aubencheul au bac (Nord) par voie navigable au gabarit européen Vb (4400 tonnes).

S'il constitue aujourd'hui un projet permettant de lever un goulet d'étranglement du réseau européen, il a également vocation à relier les régions françaises de Haute-Normandie, d'Ile-de-France, du Nord Pas-de-Calais et de Picardie entre elles. Il doit aussi créer un réseau entre les ports maritimes et les ports et plateformes intérieurs, modifiant les chaînes logistiques de la moitié Nord de la France et à impulser un nouveau développement économique.

La mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe a mené plus de soixante-dix entretiens avec les acteurs concernés par le projet : ports maritimes et intérieurs, acteurs économiques, territoires, partenaires belges, Commission Européenne. De nombreuses contributions ont été rassemblées et sont jointes en annexe.

De ces entretiens, il résulte que les différents acteurs expriment une attente forte par rapport au projet, mais que le manque de visibilité sur sa réalisation est un frein à l'investissement pour les acteurs publics et privés et donc au développement économique.

1.1.1 La possibilité pour les ports maritimes d'accroître leur position concurrentielle et d'étendre leur hinterland

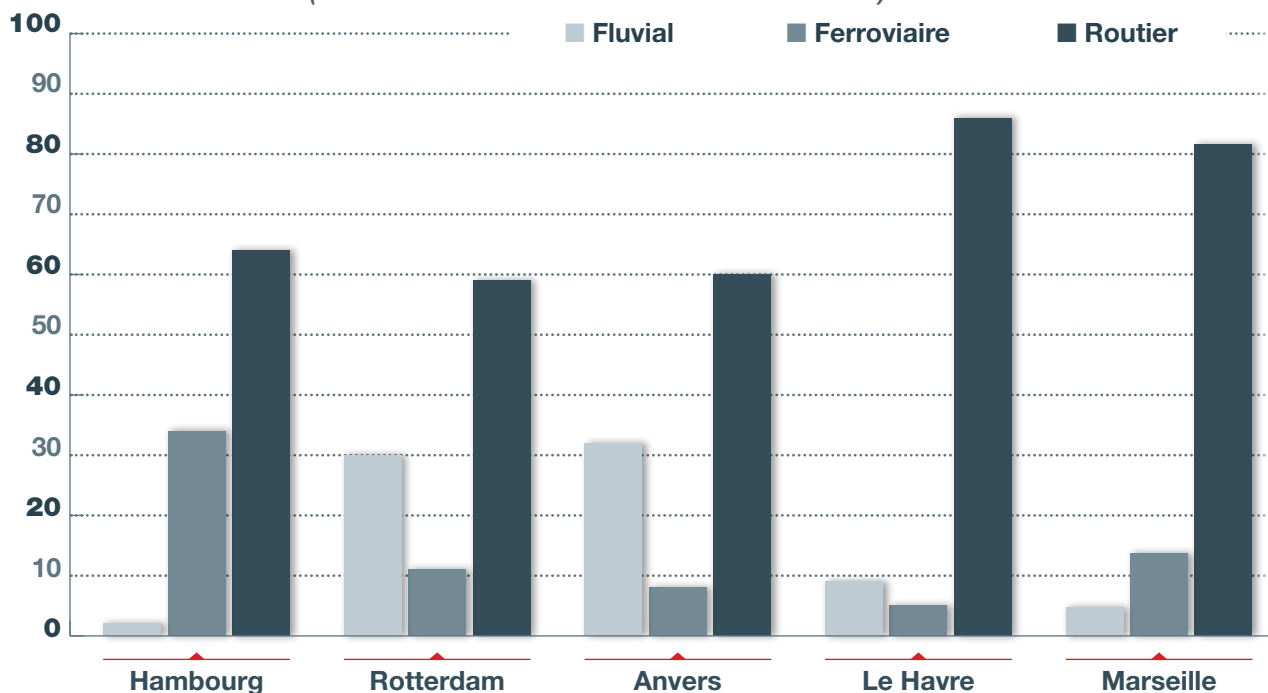
La compétitivité d'un port maritime repose de plus en plus sur une offre diversifiée de transport massifié (voie d'eau et ferroviaire) permettant d'étendre son hinterland.

Outre la qualité du service rendu, son positionnement géographique et ses caractéristiques nautiques, l'attractivité d'un grand port maritime repose de plus en plus sur une offre de transport massifié étendant son hinterland. En effet, le trafic de conteneurs est un relais de croissance important des ports. Or, le développement des ports conteneurs de grande capacité nécessite de pouvoir expédier rapidement un nombre très important de conteneurs afin de réduire les temps d'escale. La combinaison fer/voie fluviale permet ainsi un exutoire efficace et devient un élément majeur d'attractivité pour les armateurs. Cette combinaison répond à l'engorgement routier et aux contraintes de disponibilité des différents modes confortant la fiabilité du port.

Cette logique a été suivie par les ports du Nord, par exemple avec le développement de la ligne ferroviaire fret de la Betuwe qui complète l'offre fluviale pour Rotterdam. Ces ports sont caractérisés par une forte part du fluvial et du ferroviaire. Ce n'est pas le cas du Grand Port Maritime du Havre, même si le développement du terminal multimodal du Havre est une réalisation porteuse de développement. Elle est complémentaire aux réflexions menées sur l'amélioration de l'accès direct de Port 2000 au réseau fluvial.

Répartition modale des trafic terrestres des conteneurs

(en % du nombre de conteneurs EVP-2007)



Source : La desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes, Rapport du député Roland Blum à Monsieur le Premier Ministre – 2012

Le projet Seine Escaut s'inscrit ainsi dans cette logique d'offrir un hinterland étendu, avec un mode massifié de transport complémentaire au mode ferroviaire. Renforcé par les résultats de la réforme portuaire, mais aussi par une coopération plus forte, les ports maritimes français souhaitent saisir cette opportunité de développement.

C'est ainsi qu'HAROPA indique que le projet est un risque mais aussi une opportunité, marquant une évolution positive de la position des ports normands qui avait été jusqu'ici extrêmement réservée. Pour HAROPA, le Canal Seine Nord Europe présente un risque évident par rapport à la concurrence avec les grands ports du Nord. Cependant, les ports maritimes français veulent montrer que leur niveau de compétitivité égale ceux des grands ports de la Mer du Nord. Le Havre a d'ailleurs été primé meilleur port européen par les asiatiques en juin 2013. De plus, la consolidation de l'axe Seine (Grand Port Maritime du Havre, Grand Port Maritime de Rouen, Ports de Paris) au sein du réseau HAROPA, permet de présenter une offre commerciale et de services uniques pour les 3 ports, lui permettant d'atteindre une taille critique pour concurrencer les grands ports de la Mer du Nord.

Le Port de Dunkerque a aussi exprimé cette possibilité de pouvoir profiter d'un hinterland élargi vers le Sud, mais aussi vers l'Est, notamment par une jonction améliorée avec la Wallonie via la réouverture du Canal Condé Pommeroeul. Le port de Dunkerque s'investit dans le fluvial avec la mise en place en octobre 2013, d'une navette fluviale conteneurisée Dunkerque/ Ports de Lille et Douges

deux fois par semaine: «Nord Ports Shuttle». Le Port de Dunkerque exprime ainsi son soutien au projet, en soulignant qu'il est un facteur de développement nécessaire mais pas unique.

Même si le Canal Seine Nord Europe constitue aujourd'hui une opportunité pour les ports maritimes français, la compétitivité des ports ne dépend pas exclusivement de cette infrastructure. Selon les acteurs portuaires, une attention particulière doit être apportée :

- à la qualité et la diversité des dessertes terrestres des ports,
- à la qualité de services associés au transport fluvial,
- à la mise en réseau des ports maritimes, des ports fluviaux et des plateformes multimodales intérieures,
- à la tarification du transport fluvial, le péage doit être adapté de façon à ce que ce mode de transport soit compétitif par rapport au routier,
- à la réglementation. Les procédures pour les implantations portuaires sont, par exemple, trop longues, pénalisant les ports français par rapport à leurs homologues belges et néerlandais.

Afin de maximiser les opportunités liées au Canal Seine Nord Europe et minimiser les risques liés à une concurrence accrue avec les Ports du Range Nord, les acteurs portuaires ont mis en avant la nécessité de traiter certains « points durs » comme l'accès direct de Port 2000 au réseau fluvial ou l'ouverture 24h/24h du canal Lille/Dunkerque.

Enfin, il est apparu que les ports maritimes devaient être plus profondément associés au projet non pas par une importante contribution financière, compte tenu de leurs capacités d'investissement limitées, mais par le rôle qu'ils ont à jouer quant à l'utilisation des plateformes et ports intérieurs. Cette proposition a été accueillie par les ports de manière positive : libérés du poids d'un financement qui aurait grevé leurs possibilités d'investissement et de modernisation, les ports maritimes deviennent aujourd'hui des partenaires du projet.

1.1.2 Face aux incertitudes, les acteurs économiques adoptent une attitude attentiste en suspendant leurs investissements

Les acteurs économiques ont besoin de visibilité pour programmer leurs investissements. Réduire l'incertitude tout en fournissant une perspective crédible d'ouverture, relancerait ainsi les investissements

Pour les acteurs économiques rencontrés chargeurs (représentants de filières industrielles et agricoles, transporteurs, logisticiens), bateliers, opérateurs de réseau, le Canal Seine Nord Europe est une réelle opportunité.

Pour la filière céréalière, principalement implantée en Picardie et en Nord Pas-de-Calais, cette nouvelle infrastructure facilitera le transport des céréales à des fins de mise de stockage et pour l'exportation. La voie fluviale est particulièrement adaptée au transport des céréales, qui peut se faire en flux continu. Une solution de transport massifiée pourra réduire les coûts du transport, et au bout du compte, le coût final des produits. Ceci permet aussi de dynamiser le réseau à petit gabarit voisin qui servira en pré-acheminement, en complémentarité avec la voie ferroviaire et routière. En flux retour, des céréales de moindre qualité pourraient être importées à des fins de transformation entraînant une création de valeur ajoutée sur les territoires français.

La voie fluviale est également particulièrement adaptée au transport des granulats. Pour les acteurs de cette filière, le Canal Seine Nord Europe est une opportunité, plus particulièrement pour l'approvisionnement en matériaux de l'Ile-de-France en provenance notamment du Calais. De manière générale, la filière BTP dit souffrir de la congestion routière pour l'approvisionnement des chantiers.

Sur la filière conteneurs, qui porte la croissance du fluvial, le Canal Seine Nord Europe est également perçu comme une opportunité. Pour les transporteurs et logisticiens, la voie fluviale est un mode de transport moderne, qui possède de nombreux avantages. Le transport fluvial est sécurisant pour les entreprises, car il est peu accidentogène et ne souffre pas de retards dus aux congestions routières. En ce sens, il permet une gestion en flux tendus des stocks. Par ailleurs, il est économe en énergie.

Il a vocation à permettre des gains de compétitivité sur le prix du transport par rapport à la route à condition que les ruptures de charge soient limitées. Il doit être rendu possible de passer directement du navire à la barge, ce qui limite également le temps de stationnement des marchandises sur les terminaux portuaires. Cet effet est amplifié lorsque les zones d'activités intérieures sont placées directement en bord à voie d'eau.

Pour les transporteurs et logisticiens, le projet s'inscrit dans la volonté de nombre d'entreprises de « verdir » leurs flux d'approvisionnement et de distribution. Il doit s'accompagner de l'aménagement de plateformes permettant d'effectuer les opérations de massification et d'éclatement des marchandises. Il est également essentiel que ces plateformes soient multimodales, embranchées fer et route. Le GERIF (Groupement d'entreprises régionales d'intérêt fluvial) a ainsi marqué un engagement fort de soutien au Canal Seine Nord Europe et aux plateformes en projet. La contribution du GERIF rassemble ainsi dix grands groupes dont Auchan, Toyota, Bonduelle. Cette contribution souligne l'engagement des acteurs économiques dans les projets de plateformes.

Les plateformes multimodales en bord à canal peuvent aussi être un facteur d'entraînement pour développer dans les territoires voisins des plateformes complémentaires. Il marque ainsi la complémentarité fer/voie d'eau. Ainsi, dans l'Aisne, un projet de plateforme à Tergnier est étudié en relation avec le projet Seine Nord Europe.

Pour la batellerie, le Canal Seine Nord Europe constitue également une possibilité de relancer le fluvial en France, y compris sur le petit gabarit qui permettrait d'alimenter des plateformes de massification. La batellerie est aussi en attente d'innovation pour réengager le développement de la profession.

Les opérateurs des réseaux d'infrastructure ou de transport combiné se sont aussi déclarés intéressés. Ainsi pour la SANEF, qui avait proposé une offre au côté d'un des candidats dans le cadre du Partenariat Public Privé, voit une pleine complémentarité entre son réseau et le canal. En effet, à moyen et long terme, le report de poids lourds sur le canal préserve son réseau, en allonge la durée de vie et soulage l'engorgement de certains points. SNCF Geodis y voit aussi, au travers des plateformes, un moyen d'encourager le transport combiné et d'être ainsi en complémentarité sur d'autres itinéraires que les projets d'autoroutes ferroviaires. A long terme, le réseau est propice à un développement de l'axe Ouest/Est, combinant voie d'eau sur l'axe Seine/Oise et ferroviaire. Il serait ainsi possible de développer des lignes de transport du Havre ou de Dunkerque vers les régions de l'Est, Allemagne en particulier.

De manière générale, l'ensemble des acteurs économiques ont souligné que le manque de visibilité sur le projet a freiné leurs investissements, qu'il s'agisse de la cale, d'investissements sur les plateformes, de matériel de transbordement, ... Les grandes entreprises ont des schémas logistiques complexes et leur réorganisation nécessite d'avoir une visibilité à court et moyen terme.

1.1.3 Des opportunités d'emploi et de développement économique pour les territoires

Les territoires doivent être parties prenantes du projet, qu'il s'agisse de l'infrastructure et du développement des plateformes. Ils sont les plus à même de créer les liaisons entre plateformes, infrastructures et milieux économiques locaux.

Pour les territoires concernés, le Canal Seine Nord Europe répond à de nombreuses attentes : maintien et création d'emplois et d'activités économiques, approvisionnement des territoires, réponse à la congestion routière.

S'agissant du potentiel de développement économique, les régions traversées mettent en avant des indicateurs socio-économiques très dégradés sur leur territoire. La Picardie se place au 21^{ème} rang sur les 22 régions métropolitaines du PIB/habitant. Le taux de chômage en Nord Pas-de-Calais est de l'ordre de 14 %, soit 30 % supérieur au taux de chômage de la France métropolitaine.

Ainsi, le Canal Seine Nord Europe est très attendu par les territoires car il permet de maintenir et de créer des emplois, que ce soit en phase chantier mais également dans l'exploitation des plateformes multimodales existantes et à venir.

Par ailleurs, des Chambres de Commerce et d'Industrie ont voté des motions marquant leur attente pour ce projet.

Pour l'Île-de-France, le Canal Seine Nord représente également une opportunité de repenser son schéma d'approvisionnement, qui était jusqu'à présent concentré sur l'Est et le Nord. L'Île-de-France est ainsi significativement approvisionnée par le Port d'Anvers et Rotterdam et donc par la route. Développer de nouvelles plateformes dans l'Ouest, comme le projet Paris Seine Métropole assure pour la Région un rééquilibrage et devient un moyen de réduction du trafic routier. Ainsi, pour l'Île de France, ouvrir cet axe, revient à optimiser un effet réseau au niveau fluvial qui fait défaut.

Enfin, ces territoires sont traversés par des axes routiers saturés. Cette situation est un frein au développement économique et a des répercussions sociales importantes, notamment en termes de qualité de l'air et de risque pour la santé. Dans le Nord Pas-de-Calais, 30 à 35 % des flux routiers de l'ensemble de l'Arrondissement de Lille sont des flux de transit et le transport routier de marchandises représente une part modale de 86 %. L'A. 1, reliant la métropole Lilloise au Bassin Seine/Oise, peut présenter sur certains tronçons des fréquentations allant jusqu'à 200 000 véhicules/jour et est congestionnée (vitesse inférieure à 30 km/h) plusieurs fois par jour. Le trafic poids lourds de transit est donc un facteur aggravant de congestion.

De manière générale, les collectivités territoriales ont regretté le montage complexe qui était prévu pour la construction et l'exploitation des plateformes dans le cadre du Partenariat Public Privé. Les acteurs publics souhaitent être parties prenantes du développement des plateformes multimodales, qui doivent s'inscrire dans leurs schémas stratégiques de développement économique.

1.1.4 Mieux impliquer les partenaires belges pour renforcer les relations transfrontalières

Les partenaires flamands et wallons ont besoin de visibilité pour poursuivre leurs investissements sur le réseau Seine Escaut. Renforcer les liaisons transfrontalières, comme la réouverture du Condé Pommeuroeul ou les investissements sur la Lys et la Deûle permettra d'engager une plus forte intégration des territoires.

La Flandre et la Wallonie sont membres de la Commission Intergouvernementale et du Groupement Européen d'Intérêt Economique Seine/Escaut. Le gouvernement wallon et le gouvernement flamand ont engagé de nombreux travaux pour mettre au gabarit européen leur réseau dans la perspective de la mise en service du Canal Seine Nord Europe. Le manque de visibilité sur la partie française du réseau Seine-Escaut fait peser des incertitudes sur les investissements des partenaires belges.

Dans ce cadre, le projet de réouverture du Canal Condé Pommeuroeul renforce la relation entre Mons/Charleroi et les projets en cours dans le valenciennois. Cette réouverture, dont le dossier est prêt, serait un signe fort d'un renforcement de la coopération transfrontalière. La Lys mitoyenne est aussi un projet important que souligne la Région Flamande.

1.1.5 Pour l'Europe, créer un espace unifié de transport fluvial en combinaison avec le ferroviaire

Le Canal Seine Nord Europe, fortement attendu par l'Europe, est l'outil qui créera un espace unifié de circulation des marchandises dans un mode respectueux du développement durable. Il concrétise un réseau fluvial à grand gabarit au cœur de l'Europe.

Pour l'Union Européenne, un réseau de transports efficace est vital pour la croissance économique européenne et sa compétitivité. Le marché intérieur européen dépend de la performance de ses réseaux de transports.

En 2011, la Commission Européenne a publié un livre blanc sur les transports qui invite les Etats Membres à transformer leur système de transports vers des réseaux plus économes en énergie, interconnectés et multimodaux. 500 millions de tonnes de fret sont acheminées chaque année sur les voies fluviales, ce qui représente 6 % du fret total tandis que le réseau européen des voies navigables s'étend sur 37 000 km. Le programme NAIADE II propose ainsi d'améliorer l'utilisation des voies navigables intérieures pour le transport de fret et a, en ce sens, influencé le nouveau règlement des Réseaux Transeuropéens de Transports.

La liaison Seine-Escaut relie, via la voie fluviale, deux grandes régions de l'Europe du Nord, le Bassin Seine/Oise et le Bassin Nord Pas-de-Calais/Benelux.

En 2004, le Canal Seine Nord Europe a été inscrit parmi les 30 projets prioritaires du réseau transeuropéen de Transports (RTE-T). La Commission Européenne a récemment réaffirmé la priorité donnée au Canal Seine Nord Europe, lors de l'approbation par le Parlement Européen le 19 novembre 2013, du nouveau règlement des RTE-T. Ce règlement a retenu le Canal Seine Nord comme projet prioritaire du réseau central du corridor Mer du Nord/Méditerranée.

Le territoire concerné par le bassin Seine/Escaut est caractérisé par :

- L'importance de leur population et donc des bassins de consommation : les quatre régions françaises (Haute-Normandie, Ile-de-France, Nord/Pas-de-Calais et Picardie), les Pays-Bas et la Belgique représentent, avec 47,7 M d'habitants, plus de 9 % de la population totale de l'UE 28.
- L'intensité de leur activité économique. Ces deux bassins sont les principales portes d'entrée des marchandises en Europe du Nord. 27 % des marchandises transportées par voie maritime de l'ensemble de l'UE sont chargées/déchargées dans les ports du Range Nord, de Dunkerque et le réseau des ports HAROPA.
- L'intensité de leurs relations commerciales et des échanges transfrontaliers. La Belgique effectue, en valeur, 23 % de ses exportations intracommunautaires en direction de la France (2ème pays derrière l'Allemagne avec 25 %) et 16 % de ses importations intracommunautaires proviennent de la France. La Belgique est également un partenaire commercial prépondérant pour la France qui représente 12 % de ses exportations et 16 % de ses importations.

Le réseau Seine/Escaut vise donc à créer un nouvel espace d'échanges au Nord de l'Europe dans une région européenne caractérisée par l'intensité de ses relations commerciales, dominées par le mode routier.

Au-delà de ces deux bassins, et à plus long terme, le Canal Seine Nord Europe s'inscrit dans une ouverture vers l'Est en reliant le réseau des voies navigables du Nord de l'Europe Seine/Escaut, au Rhin et au Danube, créant ainsi le plus grand réseau de navigation intérieure européen.

Les corridors Mer du Nord/Méditerranée et Rhin/Danube, définis par les Réseaux Transeuropéens de Transport, se voient connectés par voie d'eau. C'est ainsi la vue d'un réseau transeuropéen, avec la complémentarité des modes fer/route/voie d'eau, pour créer un espace d'échanges facilité au cœur de l'Europe.



Source : VNF Le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)

Le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)

Le RTE-T se décomposera, au 1er janvier 2014, en deux sections :

- le réseau central : réseau présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport. Il doit être achevé en 2030. Ce réseau central aura pour but d'éliminer les goulets d'étranglement et de fluidifier les échanges transfrontaliers. Il constituera l'épine dorsale du transport sur le marché intérieur européen. Il se substitue ainsi aux logiques nationales.
- le réseau global : réseau d'accès, au niveau national et local, au réseau central. Il doit être achevé en 2050.

Les projets du réseau central sont regroupés en neuf corridors : deux corridors Nord/Sud, trois axes Est-Ouest et quatre diagonales. Ils couvrent les principaux flux à longue distance dans le réseau central et visent notamment à améliorer les tronçons transfrontaliers au sein de l'Union.

Les corridors de réseau central sont principalement axés sur l'intégration modale, l'interopérabilité et un développement coordonné des infrastructures, notamment dans les tronçons transfrontaliers et les goulets d'étranglement. Pour chaque corridor, des projets prioritaires, goulets d'étranglements et tronçons transfrontaliers, ont été identifiés par l'Union Européenne. Les priorités sont ainsi définies par logique de corridor et non par Etat Membre.

Enfin, le nouveau règlement des RTE-T introduit la notion d'autorités locales pour la gouvernance et la réalisation des projets.

Des infrastructures prioritaires ont été identifiées à l'intérieur des neuf corridors. Le Canal Seine Nord est ainsi pour la Commission Européenne le projet prioritaire du corridor Mer du Nord/ Méditerranée.

Il est par ailleurs le projet le plus important concernant les voies navigables intérieures. A noter que pour la France, deux grands projets ont été identifiés comme prioritaires : le Canal Seine Nord Europe et le Lyon-Turin.



Figure 1 : Corridors européens du réseau RTE-T

1.2 Une source de développement économique à court, moyen et long terme

Les nombreux échanges révèlent donc une attente forte autour de ce projet. Il est porteur de développement économique, contribue à la transition énergétique, au développement des ports et doit constituer un espace unique d'échange au cœur de l'Europe.

La mission a voulu conforter ces conclusions par une étude économique. Cette étude vise à mettre en perspective à la fois les études précédemment conduites par VNF, ainsi que les positions des différents acteurs

Equipement structurant et inséré dans un réseau fluvial à rayonnement européen, le Canal Seine Nord Europe est un projet ambitieux susceptible d'entraîner et de fédérer l'ensemble des acteurs intervenant directement ou indirectement dans la sphère économique : entreprises des différentes filières économiques, professions du fluvial, établissements publics gestionnaires d'infrastructure, collectivités locales, Etat et Europe. Ce projet trace ainsi une ambition économique :

- à court terme : le CSNE participe à la mise en œuvre d'actions contra-cycliques dans un contexte récessif (maintien d'un niveau d'investissements publics permettant de prendre le relai d'une demande atone) et contribue à la bataille pour l'emploi,
- à moyen et long terme : le CSNE comme investissement d'avenir. Il améliore l'attractivité des territoires et la compétitivité des entreprises concernées par l'émergence d'un système de transport économiquement et socialement plus efficace.
- Il participe, en outre, à la transition énergétique, de par son potentiel de report modal, facilitant la complémentarité fer/voie d'eau/route. Le Canal Seine Nord Europe se veut par ailleurs un exemple en matière d'aménagement durable.

Afin de conforter ces tendances et les conclusions des échanges tenus, la mission de reconfiguration a confié à un cabinet spécialisé une étude socio-économique complémentaire. Cette étude a été conduite par le cabinet d'études SETEC International. Cette étude permet aussi d'actualiser et de mettre en perspective les éléments déjà exposés par Voies Navigables de France.

1.2.1 Un chantier contribuant à la relance économique et à l'emploi

L'étude conduite pour le compte de la mission confirme les chiffres de VNF en termes d'emploi sur le chantier de 3000 à 6000 emplois directs, et de 10000 à 13000 emplois directs et indirects au total.

Les emplois liés à la construction du Canal Seine Nord Europe ont fait l'objet de plusieurs quantifications. Dans le cadre de la mission de reconfiguration, il est apparu nécessaire d'actualiser ces estimations afin d'évaluer, d'une part, l'impact d'une reconfiguration visant à réduire le coût total du projet et, d'autre part, à intégrer l'ensemble des projets du périmètre élargi au réseau Seine-Escaut.

La seule phase de construction du canal permettra de créer en moyenne entre 10 000 et 13 000 emplois par an pour un chantier d'une durée de six ans. Cette estimation comprend tant les emplois directs, qu'indirects et induits par le chantier.

A titre de comparaison, le plan de modernisation du réseau ferroviaire, auquel sont consacrés 13 milliards d'euros d'investissement entre 2008 et 2015, mobilise en moyenne 15 000 emplois par an (source RFF) ou encore la ligne à grande vitesse du Sud Europe Atlantique (LGV SEA) est un chantier d'environ 7 Mds€ avec 7000 créations d'emplois. Compte tenu de ces exemples, les estimations pour le chantier CSNE paraissent tout à fait réalistes.

Evaluation du nombre d'emplois liés à la construction
du Canal Seine Nord Europe en moyenne par an

Méthode 1 ¹	CSNE reconfiguré
emplois directs sur le chantier et emplois de siège	4 600
emplois indirects liés à la fabrication des fournitures	2 509
emplois indirects amont liés aux fournitures de chantier	2 165
emplois liés aux revenus distribués	3 072
emplois générés par la taxe professionnelle versée pendant le chantier	67
Total	12 412

base : instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains, 2007

Méthode 2 ²	CSNE reconfiguré
emplois directs	5 346
emplois indirects	5 346
Total	10 692

base : données INSEE secteur construction

Source : SETEC International

Le chantier de construction du Canal Seine Nord Europe produit donc un effet relance immédiat pour le tissu économique local et régional. Dans le contexte actuel, en particulier pour les entreprises du BTP qui sont confrontées à la baisse des dépenses d'investissement des collectivités locales, l'engagement d'un chantier tel que le CSNE apportera un regain d'activité important à plusieurs titres :

- soutien de l'innovation auprès des entreprises sur un chantier de ce type inédit en France,
- soutien d'emplois situés sur des territoires en situation de reconversion,
- visibilité et perspectives sur la durée prévisionnelle du chantier (6 à 7 ans).

Les deux principales régions traversées par le Canal Seine Nord Europe connaissent une désindustrialisation importante avec des taux de chômage plus élevés que le niveau national. 30 % des emplois directs pourraient être pourvus localement. La mise en œuvre de clauses d'insertion ambitieuses telles que cela avait été prévu, est une réponse importante à ces difficultés. A l'horizon de 2025, les activités liées aux plateformes doivent créer 3 200 emplois non délocalisables.

Territoire	Population (habitants)	Revenu net par foyer fiscal (€)	Taux de chômage (%)
Nord Pas de Calais	4 049 685	20157	14
Picardie	1 924 607	21 501	12
France	63 409 191	23433	9,7

Source : INSEE

1 Mise à jour de la méthode de calcul des emplois suite à la publication de l'Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains en 2007.

2 Utilisation de ratios simplifiés issus de l'analyse des chiffres INSEE du secteur de la construction (hypothèses SETEC international).

1.2.2 Un équipement source d'emplois locaux et pérennes à moyen et long terme

Comme le montre l'exemple du Canal Albert, un canal, par la possibilité d'implantation en bord à voie d'eau et les caractéristiques du transport fluvial, est un vecteur de développement très structurant, à moyen et long terme.

Dix ans après la mise en service de la liaison Seine-Escaut, le potentiel de création nette d'emplois s'établit à environ 6000, répartis entre les plateformes multimodales, la batellerie et les activités touristiques. En y ajoutant les activités complémentaires (énergies renouvelables notamment) et les emplois indirects et induits, le cabinet SETEC International évalue à une fourchette entre 10 000 et 15 000 le total des emplois créés. Cette estimation repose sur la réalisation des projets de plateformes. En effet, le CSNE reste un outil au service de stratégies et d'actions de développement initiées par les collectivités locales et les acteurs économiques, notamment au travers des plateformes.

A plus long terme, le potentiel de création d'emplois reste corrélé aux estimations d'augmentation du trafic et à un effet réseau entre les bassins fluviaux de l'Escaut et de la Seine. A l'horizon 2050, ce sont environ 45 000 emplois au total qui pourraient être créés grâce aux dynamiques induites par le Canal Seine Nord Europe. Cette estimation repose sur l'hypothèse d'un doublement des trafics globaux et sur un fort effet réseau.

Cette estimation est réaliste au regard des éléments de comparaison existant sur ce type d'infrastructures. A titre d'exemple, le canal Albert a généré la création d'environ 50 000 emplois uniquement sur son linéaire (110 kilomètres).

Le Canal Albert en Belgique, de Liège à Anvers : une voie fluviale structurante qui illustre le potentiel de développement à court moyen et long terme

Initialement réalisé dans les années 30 pour relancer l'activité, faciliter le transport du charbon et constituer une ligne de défense contre les risques d'un conflit avec l'Allemagne, le Canal Albert est devenu une infrastructure essentielle dans le développement des territoires qu'il dessert.



Depuis sa construction, le canal a suscité l'implantation progressive et spontanée d'activités sur le long de son tracé. Ce développement s'est étalé sur plusieurs décennies en lien avec les évolutions et les opportunités offertes par la conjoncture économique (industrie sidérurgique, automobile, industries chimiques puis logistique). Plus de 50 000 emplois ont été créés.

Depuis sa construction, le canal a aussi été une infrastructure évolutive : il a été élargi en 1997 et des ponts sont encore en cours de relèvement, notamment avec l'appui des fonds RTE-T. Ces ponts sont d'ailleurs standardisés pour réduire les coûts. Un autre grand chantier en cours concerne la création d'une nouvelle écluse à Lanaye qui représente un investissement de 133,5 M€ dont 26,9 M€ seront cofinancés par l'Europe.



Chantier de la 4ème écluse de Lanaye
Longueur: 225 m / Largeur: 25 m / Dénivellation 13,68 m

En outre, l'analyse du Canal Albert démontre l'effet structurant de l'équipement pour les territoires. Contrairement aux infrastructures autoroutières ou ferroviaires qui tendent à favoriser le développement des pôles qu'elles relient, le canal a progressivement suscité l'émergence d'un véritable corridor industriel et d'un secteur tertiaire connexe. Parallèlement, le canal a eu un impact sur l'image et l'attractivité du territoire avec :

- le développement du tourisme, ayant conduit à l'aménagement de pistes cyclables, ports de plaisance...
- le développement d'une demande résidentielle aux abords du canal pour les zones urbanisées traversées par le canal,
- le développement d'une production d'énergie renouvelable sur site solaire et hydraulique (équipement en cours des écluses).

Il aide à la reconversion industrielle des territoires. L'aménagement en cours de « Trilogiport » à Liège est ainsi un exemple emblématique. Cette plateforme trimodale renforcera la place de Liège au carrefour entre la Belgique et Pays-Bas

Vue aérienne du terminal de Meerhoot



Depuis 2004, l'exploitation et le développement du Canal Albert est assurée par une société anonyme de droit public de Scheepvaart en Flandres. En Wallonie, le Service Public de Wallonie (SPW) a transféré à une unique société de droit public créée *sui generis*, la SOFICO, la maîtrise d'ouvrage pour réaliser, financer, entretenir et exploiter les infrastructures fluviales.

1.2.3 Un outil structurant pour l'aménagement équilibré du territoire

Les Régions et territoires traversés ont une opportunité de développer de nouvelles filières basées sur ce projet structurant.

Un projet d'infrastructure ne crée pas de développement en soi. Celui-ci résulte de stratégies d'accompagnement et d'une coordination des acteurs publics et privés qui saisissent des opportunités. En ce sens, le projet de Canal Seine Nord Europe participe à l'aménagement du territoire en incitant des acteurs économiques à fixer et développer des activités parce qu'ils y trouvent un avantage comparatif et en amenant les acteurs publics à rechercher des synergies.

Pour la région Nord Pas de Calais, le projet permet de conforter son rôle de plateforme logistique entre le nord et le sud de l'Europe. En ouvrant une offre de transport massifiée vers la région Ile de France, le Canal Seine Nord Europe renforce son positionnement stratégique au cœur de nœud d'échanges et d'un bassin de 100 millions de consommateurs tandis qu'il ouvre des opportunités de rapatriement des activités logistiques à forte valeur ajoutée sur le territoire. Le Groupement d'Entreprises Régionale d'Intérêt Fluvial évoque, à cet égard, une « ré-industrialisation logistique » de la région Nord-Pas de Calais. Dans cette perspective, le projet de plateforme de Cambrai-Marquion, de par sa position à l'intersection des flux Nord-Sud et Est-Ouest du Nord de l'Europe, constitue un atout stratégique. Il peut jouer le rôle d'un pôle de massification et d'éclatement des flux, en lien avec le Port de Longueuil Sainte-Marie positionné à l'autre extrémité du Canal.

Toutefois, l'intérêt du Canal Seine Nord Europe ne s'arrête pas aux seules fonctions logistiques. Il porte aussi sur le potentiel de dynamisation de l'activité fluviale et portuaire. Les plateformes de Dourges et du Dock Seine Nord Europe/Escaut à Valenciennes connaîtront un effet d'entraînement. Ces équipements constituent en retour des relais d'attractivité et de compétitivité pour les entreprises des territoires concernés. Dans le cadre du réseau Seine Escaut, ces projets peuvent également se tourner vers une relation plus forte avec la Belgique.

Le projet s'inscrit dans le schéma régional transport/mobilité en lien avec le schéma régional de développement et d'aménagement du territoire, approuvé en 2013.

Enfin, le projet du CSNE est aussi un élément qui s'inscrit dans la stratégie de « Troisième Révolution Industrielle » qu'a lancée la Région Nord Pas de Calais. Le développement de bateaux innovants, de nouvelles filières, de plateformes utilisant les énergies renouvelables, permettent de conforter ce projet comme le « masterplan » qui a été rendu public en octobre 2013.

Pour la région Picardie, la configuration diffère sensiblement de la région Nord Pas de Calais. Dans le cas de cette région à forte vocation industrielle et agricole, le CSNE contribue à fixer des lieux de traitement et de transformation des marchandises, que ce soit au sud dans la vallée de l'Oise ou au Nord. A cet égard, les zones d'activités portuaires et logistiques implantées en Picardie constituent des leviers d'attractivité et de développement, en particulier pour la filière des produits agricoles et le développement connexe de l'agro-industrie. La baisse des coûts de transports induite par le canal aura un effet bénéfique sur la compétitivité et la pérennité des activités agro-industrielles.

Dans cette optique, les opportunités de la région se situent notamment sur la filière agro-alimentaire, en particulier pour les entreprises utilisatrices de céréales dont les synergies pourraient se développer avec leurs fournisseurs. C'est dans ce cadre que le pôle de compétitivité Industries et Agro-Ressources (IAR) promeut la coopération des acteurs autour de projets destinés à concevoir les produits et matériaux biosourcés de demain nécessaires à la fabrication de biens de la vie courante.

Fort de ces atouts, la Picardie se prépare ainsi à permettre la transformation des produits issus

de l'agriculture sur son territoire et à favoriser sa réindustrialisation, par rapport à une politique qui consisterait à simplement exporter la production. Dans cette perspective, le Canal peut être un vecteur facilitant l'approvisionnement des matières premières et l'acheminement des matières transformées. Le cas de la plateforme agro-industrielle de Nesle, qui achemine par route des quantités importantes de bois, est à cet égard illustratif.

Pour la région Ile de France, le projet permet d'améliorer la compétitivité des activités logistiques et de sécuriser l'approvisionnement de la métropole, notamment en granulats dans la perspective des projets de construction du Grand Paris. Le report modal allège, en outre, les sillons ferroviaires. Le développement du transport fluvial induit par le CSNE favorise un rééquilibrage des zones logistiques vers l'ouest de la région.

A cet égard, le soutien au report modal figure dans plusieurs documents stratégiques de la Région Ile-de-France, dont le PDU, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, le Schéma Régional Climat, Air, Energie (objectif SRCAE : 50 % du transport de marchandise par voie ferrée, fluviale ou véhicules) et le document d'orientation stratégique en Ile-de-France à l'horizon 2025 (DRIEA, mai 2012).

Répartition du fret régional par modes, hors aérien

Fret	Route (millions de T.km)	Fer (millions de T.km)	Fluvial (millions de T.km)	Total par fret
Interne	4 623	16	429	5 068
Entrant et sortant	23 817	3 848	2 094	29 759
Transit	8 281			8 281
Total par mode	36 721	3 864	2 523	43 108

Source : données 2005 DREIF

L'ensemble des documents fait état d'une tension forte sur le réseau ferré, ne permettant pas d'y développer actuellement le fret, contrairement à la voie d'eau (essentiellement la Seine).

Pour la Région Haute Normandie, le Canal Seine Nord Europe contribuera à la dynamique de l'Axe Seine avec le développement portuaire et logistique associé. Ce développement sera amplifié par la réalisation en cours de la plateforme multimodale au Port du Havre, et la possibilité d'un accès direct de Port 2000 au réseau fluvial dont les études sont en cours. Le Port de Rouen bénéficiera d'une meilleure connexion avec ses chargeurs sur son trafic principal, les céréales.

Enfin, pour la Champagne Ardenne, le secteur de l'agro-alimentaire, fortement présent, y trouve des opportunités de développement grâce à la connexion du réseau fluvial existant.

A la faveur de l'exemple du Canal Albert, force est de constater qu'il demeure difficile de planifier les lieux d'implantation des activités. Cet exemple met plutôt en exergue les conditions propices à leur développement :

- **la gouvernance** permettant d'avoir une politique d'implantation des activités cohérentes avec le développement de la voie fluviale (outils de maîtrise, d'acquisition et de commercialisation du foncier),
- **les leviers efficaces pour soutenir le report modal** avec, par exemple, la prise en charge des aménagements de quais en contrepartie d'un engagement des entreprises sur des volumes empruntant la voie fluviale,
- **la qualité de service reposant sur une approche intégrée** du fret incluant des solutions de stockage, une régularité des navettes et péniches et d'un service complet comprenant le pré et post-acheminement jusqu'au terminal.

Il est donc essentiel de laisser les acteurs et le marché développer les zones adaptées.

1.2.4 Un facteur d'amélioration de la compétitivité des entreprises

La diminution des coûts de transport combiné à la massification est, en général, de nature à améliorer la compétitivité des principales filières économiques situées sur la zone de chalandise du CSNE. Ces effets bénéfiques varient en fonction des caractéristiques de chaque filière. Sans reprendre de manière exhaustive l'ensemble des filières, il est intéressant de relever les cas de figure représentatifs des effets potentiels du projet de Canal Seine Nord Europe :

- maintien et développement de la compétitivité de filières fortement soumises à la concurrence du marché international,
- renforcement de la fonction logistique à travers le développement du transport de conteneurs,
- développement de filières économiques en devenir,
- report modal pour des filières spécifiques.

Pour la filière céréales, le CSNE ouvre des perspectives de trafics importantes. La massification et la connexion du réseau fluvial avec le nord de l'Europe est de nature à renforcer le positionnement de la filière à l'exportation. Les gains de part de marché à l'international associé à la réduction des coûts de transport et de stockage auront essentiellement des effets sur la compétitivité et la capacité à investir des acteurs de la filière. Pour l'ensemble de ces raisons, les acteurs de la filière sont d'ores et déjà prêts à augmenter la part modale du transport fluvial de leurs marchandises. Ce premier effet bénéfique est ensuite à conjuguer avec le développement d'une transformation sur place des productions.

Ces perspectives peuvent être illustrées par le projet de plateforme portée par EuroSeine à Languedoc. EuroSeine porte un projet de port privé de 30 ha situé sur le territoire de la communauté de communes du Pays Neslois. Ce projet prévoit un report modal important depuis le mode routier sur la voie fluviale. L'installation de la plateforme multimodale en bord à voie d'eau permettra de développer l'approvisionnement fluvial des silos de Languedoc. Cette plateforme, d'abord prévue pour les céréales et les engrais, aura vocation à gérer d'autres pondéreux, comme des coproduits d'industrie agroalimentaire, des granulats ou de la biomasse.

Pour la grande distribution, il existe un véritable potentiel d'implantation de centres de distribution sur les plateformes multimodales du Canal Seine Nord Europe. En effet, sur les flux d'importations maritimes, toutes les conditions sont réunies pour le développement du transport fluvial, notamment en raison de la densité des entreprises concernées sur les territoires traversés. Les opportunités de la grande distribution sont ainsi étroitement liées au transport par conteneurs maritimes (produits manufacturés). Le Canal Seine Nord Europe permet, d'une part, d'accroître l'arrière-pays du port de Havre et, d'autre part, de capter une partie des flux conséquents de conteneurs sur l'axe Nord Sud, qui empruntent, jusqu'à présent, quasi uniquement un réseau routier saturé.

L'exemple du groupe Carrefour illustre la volonté des groupes de la grande distribution de verdir leurs chaînes logistiques. Ce groupe souhaite encore accroître sa part de report modal (fluvial et ferroviaire) pour ses produits d'import à destination des hypermarchés français, qui se situe déjà à 31 %.

Le développement du transport de conteneurs par voie fluviale est aussi susceptible de bénéficier aux autres filières : produits recyclables, agricoles, chimiques... En effet, avec le développement du commerce international, le taux de conteneurisation de l'ensemble des marchandises est destiné à augmenter.

Pour les filières émergentes ou en devenir, en lien avec la conteneurisation, le Canal Seine Nord Europe ouvre des perspectives nouvelles : recyclages de déchets métalliques, composants organiques, composants techniques. L'importance des quantités en jeu, associé au faible coût du transport fluvial, rend le Canal Seine Nord Europe très attractif pour des produits susceptibles d'être valori-

sés et pouvant être transportés tels que les métaux, les papiers et cartons. La voie fluviale permet de relier des gisements de flux importants et de transférer des volumes depuis les centres de tri/collecte vers les industries de production/transformation. En outre, la filière recyclage se caractérise par la présence d'acteurs issus de l'Economie Sociale et Solidaire, en particulier les entreprises d'insertion, qui œuvrent activement en faveur de l'insertion par l'activité économique des publics éloignés de l'emploi.

Développement de la filière recyclage et fluvial : un écopôle d'excellence environnementale en bord à voie d'eau à Clairoix (Oise)

SITA, filiale de SUEZ ENVIRONNEMENT, a annoncé en novembre 2013 un accord avec Continental France pour le rachat du site du fabricant de pneumatiques situé à Clairoix dans l'Oise.

Cette acquisition vise à reconvertir le site en un écopôle d'excellence environnementale avec l'implantation d'activités de tri, de recyclage et de valorisation. Le site accueillera ainsi différentes plateformes de traitement dédiées aux mâchefers, aux déchets du BTP, aux objets encombrants, aux déchets industriels banals, et aussi une plateforme de préparation du bois en vue de sa valorisation énergétique.

L'implantation de cet écopôle permettra de répondre aux objectifs réglementaires d'ici 2020 en matière de gestion des matières premières secondaires : recyclage (70%) et énergie renouvelable (23%). En outre, la géographie du site permettra un acheminement des matières privilégiant le transport fluvial. En effet, le volume traité devrait être d'environ 400 000 tonnes par an soit un bateau de 2000 tonnes par jour.

La voie fluviale directe joue un rôle essentiel dans l'émergence de ce projet.

Pour le report modal concernant des filières spécifiques, deux exemples illustrent l'impact du CSNE. En premier lieu, il s'agit de la filière granulats dont l'activité est fortement liée au bassin de consommation de la métropole parisienne. Le canal vient sécuriser les approvisionnements de la capitale, notamment dans le cadre des projets prévus au titre du Grand Paris, en offrant une alternative à la Seine. En second lieu, il s'agit de la filière mécanique à travers le transport de colis lourds pour lesquels le CSNE offre une solution garantissant sécurité et fiabilité des convois à gabarit exceptionnel.

Cependant, l'axe Seine, avec les granulats issus des gisements marins, restent la voie en devenir.

Le cabinet SETEC International a récapitulé les différents effets bénéfiques potentiels du CSNE sur les principales filières économiques des territoires concernés. Outre l'effet compétitivité, qui concerne l'ensemble des filières, l'intensité des autres effets varient selon les caractéristiques de la filière.

	Compétitivité	Valeur ajoutée	Emplois	Relocalisation Territoire	Ouverture UE	Accessibilité bassins de conso	Accessibilité Export
Céréales	✓✓				✓		✓✓
Granulats						✓✓	
Grande distribution	✓		✓✓	✓✓	✓✓	✓✓	
Métallurgie	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Chimie	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Produits recyclables	✓	✓	✓	✓		✓	
Automobile	✓	✓	✓	✓		✓	✓
Mécanique							
Colis Lourds	✓	✓	✓	✓		✓	

Source : SETEC – Impact du CSNE sur l'économie des filières

1.2.5 Un effet accélérateur de développement et de synergies pour les ports intérieurs et les plateformes multimodales

Avec le Canal Seine Nord Europe, les ports intérieurs sont un moyen de développer l'hinterland des ports maritimes. En effet, le potentiel de massification des trafics terrestres passe par ces ports. A cet égard, la France se distingue par un potentiel important de création de ports intérieurs.

Parallèlement, l'irrigation efficace du tissu économique par le Canal passe par l'implantation et le développement de plateformes multimodales. Celles-ci constituent, en outre, l'interface entre les territoires et la voie fluviale.

Ports de Lille : vers un nouveau modèle de logistique urbaine

L'entité Ports de Lille est le troisième port fluvial français, derrière ceux de Paris et Strasbourg. Il est connecté à un réseau fluvial régional de plus de 680 km de voies navigables dont 241 km à grand gabarit).

Afin de faire face à l'accroissement des trafics, Ports de Lille a créé de nouveaux sites extérieurs au site initial. La réorientation des trafics vers la voie d'eau est largement engagée puisque Ports de Lille enregistre un triplement du trafic fluvial sur les douze dernières années. La perspective du CSNE a conduit le port à définir une stratégie d'investissements d'environ 60 M€ entre 2013 et 2017. Ces investissements sont destinés à répondre aux défis d'une logistique multimodale, notamment en milieu urbain.

Dans ce cadre, Ports de Lille, l'entreprise Generix Group, le Marché d'Intérêt National de Lomme, la fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF) et Véolia Propreté se sont associés au sein d'un Groupement d'Intérêt Economique – Centre Multimodal de Distribution Urbaine ©. Le Centre Multimodal de Distribution Urbaine © (CMDU) vise à faciliter et optimiser la distribution urbaine. Les flux destinés aux commerces et points de vente situés en ville sont acheminés par des modes massifiés vers le CMDU © qui les réorganise et les redistribue vers leurs destinataires par des modes de transport doux. Ce projet préfigure les caractéristiques d'une logistique urbaine associant des modes de transport alternatifs, notamment la voie fluviale.

Ports de Paris : un développement conforté en lien avec les projets

du Grand Paris et le développement de Paris Seine Métropole

En améliorant la desserte de l'agglomération, le CSNE conforte les projets de développement de Ports de Paris, notamment le projet de plateforme Port Seine Métropole à Achères. Cette dernière, située à la confluence Oise/Seine, peut être un « hub » du transport entre les ports du nord et le Havre. Les activités envisagées sur cette plateforme s'articulent principalement autour du BTP et de l'extraction de granulats, mais aussi du transport de conteneurs maritimes. Ce projet est prévu en deux phases, l'une de 100 ha, pour un investissement de 110 M €, est stratégique pour les chantiers du nouveau Grand Paris et pourrait commencer dès 2018. L'autre phase est une plateforme de 300 ha dédiée aux conteneurs.

Les projets prévus au titre du Grand Paris ont un effet dynamisant sur les trafics, en particulier de granulats, de déblais et de déchets. De fait, le transport fluvial restera marqué par les matériaux de construction. L'analyse des prévisions de trafics ventilées par nature de marchandises montre qu'un peu plus de 50 % du gain brut d'activité, qui s'établit en 2020, à 8,9 Mt, repose sur cette filière. A ce même horizon, le deuxième contributeur de la croissance (20 %) revient au transport de produits à hautes valeurs ajoutées : conteneurs, véhicules et divers manutentionnés.

En outre, à l'instar de la démarche entreprise par Ports de Lille, le CSNE peut faciliter une desserte au cœur de la métropole en amenant, par un transport diversifié par voie d'eau, d'autres sources logistiques. L'expérience menée par l'enseigne Franprix illustre, à cet égard, les potentialités d'un nouveau modèle de logistique urbaine.

Enfin, Ports de Paris a développé des projets sur la vallée de l'Oise, comme la plateforme de Bruyères sur Oise, qui profitera d'une hausse des trafics.

Plateformes multimodales : un levier d'appropriation territoriale et économique du CSNE

Dans le cadre de la reconfiguration du projet CSNE, les plateformes sont à prendre en considération dans l'analyse des retombées économiques. Sans préjuger du nombre et de l'implantation de ces plateformes, celles-ci devront répondre aux besoins du marché et des territoires.

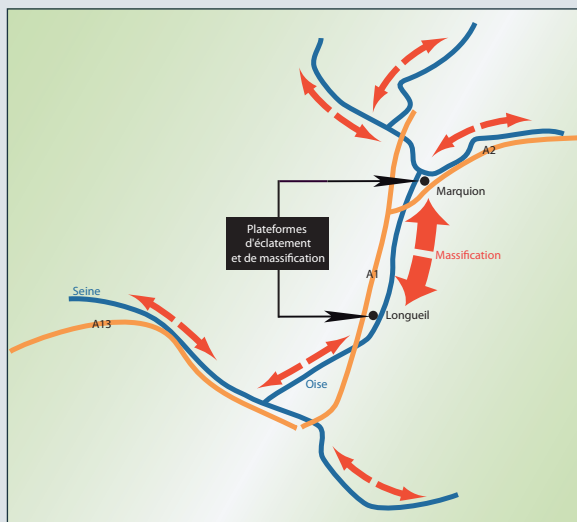
Les plateformes multimodales sont essentielles dans la réussite du projet CSNE pour plusieurs raisons.

Elles sont d'abord l'outil de captation et de fixation des créations de richesses engendrées par le canal sur les territoires à travers l'implantation d'activités logistiques, industrielles et agro-alimentaires assortie de création d'emplois. A cet égard, le cabinet SETEC International évalue le potentiel de créations d'emplois de ces plateformes à 3000, en hypothèse basse, et à environ 5800 emplois en hypothèse³ haute. Elles sont aussi des lieux d'éclatement et de massification en lien avec les ports.

³ Ces hypothèses sont liées à la variation du coefficient d'occupation des sols pour les plateformes logistiques et à l'intensité en emploi par hectare pour les plateformes industrielles.

La massification / Eclatement : le cas de Longueil Sainte Marie et Marquion

Les plateformes d'éclatement et de massification sont situées à des carrefours d'échange. Ceci permet à la fois de massifier (efficacité) mais aussi de desservir des territoires élargis. Les acteurs économiques ont cité les cas de Marquion et Longueil Sainte-Marie pour la logistique.



Elles constituent, de plus, un levier essentiel dans le maintien et le développement de la compétitivité des activités économiques, comme il a été indiqué précédemment. Les activités logistiques représentent plus de 40% des demandes d'implantation. Or, l'implantation de ces activités est conditionnée par le critère géographique. En raison du positionnement central des régions Nord Pas de Calais et Picardie, un potentiel existe pour les plate-formes multimodales envisagées sur le CSNE, notamment pour permettre la mise en place d'un centre de distribution européen.

Les plateformes sont, en outre, un dispositif incontournable dans la mise en œuvre du report modal et, in fine, le développement des trafics sur le CSNE. Dans cette perspective, à court terme, les plateformes de Marquion et Nesle présentent des atouts indéniables en raison de leur proximité avec le réseau ferré existant qui permet d'envisager une véritable alternative au transport routier.

Pour développer le transport fluvial sur le CSNE, plusieurs conditions sont requises. **La première sera de réussir la commercialisation des plateformes** auprès des différents segments de marché concernés :

- entreprises pouvant bénéficier du report modal pour le marché local et régional,
- entreprises en quête de relocalisation et centres logistiques pour le marché national et international.

La seconde sera d'assurer un trafic fluvial de lancement avec des leviers suffisamment incitatifs pour les entreprises. Ceux-ci reposent, notamment, sur la qualité des services offerts sur les plateformes multimodales (régularité des navettes, interopérabilité multimodale, accès aux réseaux routiers et ferroviaires), des outils de maîtrise du foncier et des moyens de suivi de la nature des trafics et d'incitation à l'utilisation du fluvial (système de ristourne sur redevances et/ou remise sur les coûts de passage chantier).

1.2.6 Un accélérateur des mutations en cours pour les ports maritimes

Dans un contexte de développement des échanges commerciaux et de concurrence accrue entre les ports maritimes, la croissance des échanges maritimes a été essentiellement alimentée par les trafics de conteneurs, avec une augmentation de 600 % depuis 1990. Cependant, les perspectives de croissance des échanges à moyen terme apparaissent beaucoup moins dynamiques, notamment en raison de l'atonie de l'économie de la zone Euro. Pour faire face à cette situation et à une concurrence plus agressive, en particulier des ports du Range Nord, les ports maritimes français doivent s'engager dans des mutations importantes.

Le rassemblement des ports du Havre, Rouen et Paris à travers le groupement d'intérêt économique HAROPA vise à améliorer leur attractivité en mutualisant certaines fonctions (marketing, espaces dédiés au développement logistique, systèmes d'information intégrés) et en harmonisant les tarifs. HAROPA a engagé une réflexion prospective à 30 ans sur les opportunités et les menaces auxquels devront faire face les trois ports. Cette analyse permet de situer les principaux ports maritimes français dans la perspective de réalisation du CSNE. HAROPA enclenche ainsi une dynamique positive pour les ports de l'Axe Seine.

Pour le grand port maritime du Havre (GPMH), l'analyse d'HAROPA met en évidence l'offre sur-capacitaire en Europe du Nord et la menace d'une compétition accrue sur les prix. L'analyse pointe aussi la faiblesse structurelle du port en matière d'intégration dans les chaînes logistiques. Dans ce cadre, la réalisation du CSNE apparaît plutôt comme positive dans la mesure où le GPMH sera capable de mettre à profit l'élargissement de son hinterland en développant des plateformes logistiques attractives. Avec le CSNE, le statut de port maritime naturel du bassin de la Seine n'est pas remis en cause pour le GPMH.

Néanmoins, le GPMH ne pourra tirer parti de la dynamique sur l'axe Seine qu'avec la réalisation des améliorations prévues à l'ouverture du CSNE, en particulier l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut qui est aujourd'hui la principale difficulté pour poursuivre le développement du fluvial.

Accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut au Grand Port Maritime du Havre

Contrairement à l'ensemble des autres terminaux du port « historique », ceux situés dans le bassin de Port 2000 n'intègrent pas de dessertes fluviales « directes », c'est-à-dire un lien permettant aux automoteurs et barges d'accéder directement du port intérieur aux quais de Port 2000.

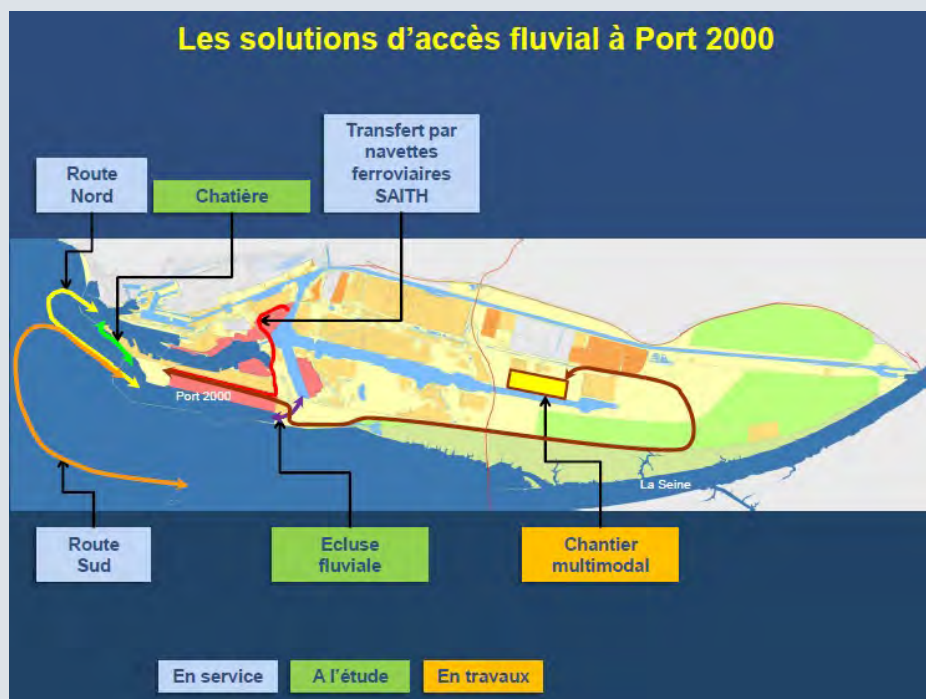
Depuis 2006, la « desserte » fluviale de Port 2000 est réalisée via un brouettage ferroviaire depuis un terminal fluvial situé au quai de l'Europe, opéré par la Société d'Aménagement de l'Interface Terrestre du Port du Havre (SAITH). Outre le fait que cette solution n'offre pas de capacités suffisantes à terme, ce transfert indirect génère une rupture de charge supplémentaire source de problèmes de fiabilité et de surcoût. Pour surmonter ces difficultés, deux alternatives existent :

- un accès par le sud grâce à un bateau fluvio-côtier (Division 229) ou équivalent maritime (Division 221) en provenance de l'estuaire de la Seine.
- un accès par le nord grâce à des automoteurs adaptés qui passent par les bassins intérieurs au port du Havre, sortent ensuite du port pour se retourner en contournant les digues d'entrée/sortie du port et accéder ainsi via un petit parcours en mer à Port 2000.

Ces deux alternatives, qui sont aujourd'hui encadrées par deux arrêtés dits « Route nord » et « Route sud », renchérissent les coûts du fluvial et ne permettent pas des exploitations optimisées des automoteurs existants (2 à 3 couches de conteneurs au lieu de 4 couches par exemple) sans garantir une fiabilité à 100% (l'exploitation étant interdite pour la route nord environ théoriquement 12 % du temps lorsque la météo n'est pas favorable).

Avec le développement des capacités des terminaux sur Port 2000 et la croissance de la taille des navires, le trafic conteneurisé du port du Havre est en train de se localiser majoritairement sur ces terminaux. L'expression par les opérateurs de la nécessité d'une connexion fluviale directe permettant une exploitation industrielle, fiable et performante du mode fluvial se fait donc de plus en plus pressante. Dans cette optique, deux solutions complémentaires sont étudiées :

- l'abrogation des deux arrêtés et la création d'un arrêté unique pour les routes Nord et Sud, permettant a priori une plus grande fiabilité (conditions d'accès moins contraignantes) pour les automoteurs tout en réduisant les investissements pour les adaptations et en se rapprochant des conditions en vigueur, en particulier dans l'estuaire de l'Escaut.
- la création d'un accès direct. Deux options ont été étudiées. La première est une chatière entre la digue sud du port historique et la digue nord de Port 2000 créant un passage abrité de la houle pour rentrer dans Port 2000 ; cet aménagement permettrait quasiment à tous les types d'unités fluviales d'accéder à Port 2000 sans rupture de charge. La seconde est une écluse fluviale en fond de Port 2000. Le Port du Havre a engagé avec la communauté portuaire un travail de concertation qui a montré que la chatière serait de loin la solution d'accès direct la plus performante. Les études sont en cours. Il faut souligner que la déclaration de Tallin cite cet accès comme pouvant être éligible au soutien européen.
- Il faut noter qu'à partir de la fin 2014, le chantier multimodal du Havre se substituera aux prestations fournies par SAITH et améliorera nettement le service fourni. Le transfert sera organisé en douze heures, avec une très forte fiabilité sur le respect des rendez-vous barges et des rendez-vous navires, à l'image de ce qui est pratiqué dans les ports d'Anvers et de Rotterdam. Dans un tel système, l'effet de la rupture de charge est atténué, pour le terminal maritime, par une évacuation continue des conteneurs sans attendre l'heure de chargement de la barge, et pour l'opérateur fluvial par une prise en charge sur un terminal fluvial dédié. Cet investissement de 140 M€ a fait l'objet d'un financement public important, et est fondé sur un engagement effectif de trafic des opérateurs fluviaux et ferroviaires, engagement pris avant la décision de réaliser le chantier.



Source : HAROPA

Pour le grand port maritime de Rouen (GPMR), l'impact du projet CSNE se révèle plutôt neutre. Premier port céréalier européen, le port de Rouen tirera parti du projet en optimisant la desserte de l'hinterland actuel, voire en l'étendant vers la région Champagne Ardennes. Concomitamment, l'élargissement de l'hinterland se traduira par une compétition accrue avec les ports du Range Nord. L'enjeu actuel du Port de Rouen est la préservation d'un chenal de qualité, mais aussi l'accès des terminaux en milieu urbain. La réduction de la circulation routière pour ces accès est une opportunité forte.

Pour le port de Dunkerque, le projet de Canal Seine Nord Europe ne crée pas de menaces et permet essentiellement un élargissement de son hinterland. Port maritime le plus proche du futur CSNE, Dunkerque est déjà positionné dans le domaine des vracs secs, qui représente environ 50% de ses volumes en 2013. Les vracs représenteront 70% du trafic généré par le canal. Les volumes supplémentaires ne seront pas issus d'une création de trafic mais d'une augmentation de la part du fluvial, de la création de report modal et de la redistribution de trafics existants sur la façade Manche / Mer du Nord.

Le port de Dunkerque développe une stratégie visant à anticiper la réalisation du CSNE. Il a signé avec VNF un troisième contrat de progrès pour promouvoir le transport fluvial et soutient le redémarrage de services fluviaux conteneurisés de courte distance entre le port et les terminaux intérieurs avec la création d'un opérateur fluvial de proximité.

Au bout du compte, le projet de CSNE intervient dans un contexte de mutations pour les ports maritimes français. L'élargissement des hinterlands permis par le CSNE ouvre des opportunités dans la mesure où des actions d'accompagnement seront menées :

- l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut à l'échéance de l'ouverture du CSNE ainsi que les aménagements fiabilisant les ouvrages de navigation sur le bassin de la Seine,
- le développement de zones logistiques en bord à voie d'eau (Port Seine Métropole et plateformes du CSNE),
- une réduction des coûts du pré et post acheminements routiers et des manutentions.
- La maximisation des bénéfices repose, en outre, sur la capacité des décideurs publics à donner une visibilité sur le projet aux opérateurs fluviaux, exportateurs de céréales et chargeurs, afin qu'ils préparent et engagent leurs investissements.

L'étude conduite pour le compte de la mission de reconfiguration donne ainsi une nouvelle perspective des retombées économiques du projet.

Elle confirme son intérêt tout en montrant que la montée en charge est progressive ; sans doute moins rapide mais plus pérenne que d'autres infrastructures.

Il faut un partenariat fort pour engager à la fois au niveau local et régional les dynamiques de développement.

1.3 Une infrastructure permettant de relancer la culture fluviale et contribuer ainsi à la transition énergétique par le report modal

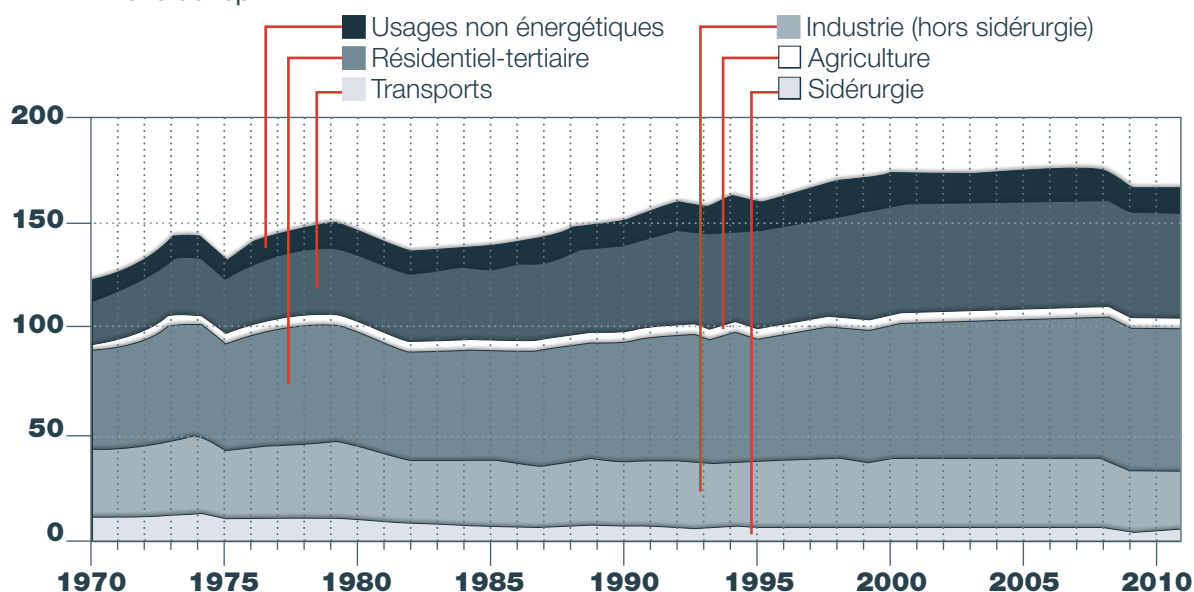
La culture fluviale s'est peu à peu affaiblie en France. La voie d'eau peut être une réponse à la transition énergétique. La situation de la France montre des marges possibles de croissance du transport fluvial, qui seront amplifiées par la liaison des bassins de la Seine et de l'Escaut.

1.3.1 Le Canal Seine Nord Europe en permettant le développement du transport fluvial contribuera à la transition énergétique

Les conclusions du débat sur la transition énergétique lancé le 29 novembre 2012 ont placé, au cœur du débat, la problématique de la consommation d'énergie du secteur des transports. Ainsi, de 1973 à 2011, la part du secteur des transports dans la consommation d'énergie finale de la France est passée de 19 % à 32 %.

Consommation d'énergie finale par secteur

En millions de tep



Répartition de la consommation d'énergie finale par secteur en 2011

Figure 2 : Consommation d'énergie finale par secteur en France en 2011

Source : Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

Le secteur des transports consomme un tiers de l'énergie finale nationale. Il est donc un secteur décisif dans la réduction de la consommation d'énergie française. Or, dans le secteur des transports, le fluvial est le mode de transport le plus économe en énergie.

1 Kilo-équivalent pétrole consommé permet de transporter 1 tonne sur ...	
Camion sur autoroute <i>(y compris voyage à vide)</i>	50 km
Train complet <i>(sans indication de voyage à vide)</i>	130 km
Grand Rhéna <i>(y compris voyage à vide)</i>	175 km
Convoi 4 400 T <i>(y compris voyage à vide)</i>	275 km

Source : Voie Navigable et développement durable – Les atouts du transport fluvial – VNF – octobre 2012

Le secteur du transport, dominé par le mode routier, est responsable d'un tiers des émissions de CO₂. L'un des objectifs de la stratégie EU2020 est de réduire de 20 % les émissions du secteur des transports d'ici 2020. Le développement du transport fluvial et le Canal Seine Nord Europe fluvial concourent à la réalisation de ces objectifs. Ainsi, le mode fluvial émet presque quatre fois moins de CO₂ que le transport routier.

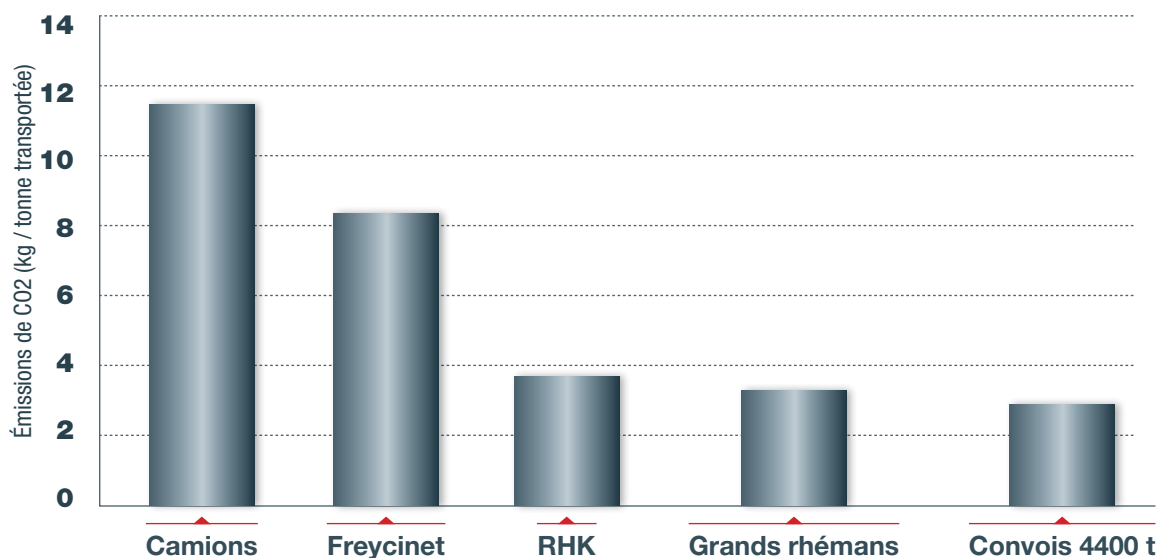


Illustration 6 : Émissions de CO₂ (kg / tonne transportée) du monde routier et du monde fluvial.

(*) RHK (Rheine Herne Kanaaal) : 1000 à 1500 t ; Grands rhénans : 1500 à 3000 t.

Conception : CETE Nord Picardie – Source des données : écolcalulateur VNF (<http://www.vnf.fr/eve>)

Dans des zones urbaines denses caractérisées par la saturation de leurs axes routiers, la qualité de l'air est une réelle problématique et renvoie à une question de santé publique.

Aussi, encourager le report modal vers la voie d'eau est un levier important compte-tenu des capacités de charge utile. En effet, un convoi poussé de deux barges, soit un gabarit Vb (gabarit maximal du Canal Seine Nord Europe), permet de transporter 4 400 t de marchandises, soit l'équivalent de 180 camions. Une barge conteneur standard (110m) correspond à 110 camions.

Les gabarits d'un réseau fluvial

Le gabarit d'un réseau fluvial définit les dimensions maximum d'un bateau (longueur, largeur, tirant d'eau et tirant d'air) qui peut circuler sur ce réseau. Il définit aussi la capacité du réseau.

Les classifications européennes vont de la classe I (38m*5,05m) à la classe VII (290m*34m). Le réseau central européen, défini en 2012, inclut les voies navigables à grand gabarit depuis la classe VII (15 000 à 27 000T) jusqu' à la classe IV (réseau de 1500t développé au début du XX^{ème} siècle).

Le réseau Seine Escaut accueille des bateaux de différents gabarits suivant les sections concernées (Freycinet, gabarit dit « canal du Nord » jusqu'à 650 tonnes, Va et Vb). Le projet de Canal Seine Nord Europe est prévu pour un gabarit Vb.

A noter pour le réseau Nord Pas-de-Calais; la particularité du réseau Va+ permet la navigation des unités de 135 à 145 m (en particulier les porte-conteneurs les plus modernes travaillant sur le Rhin et la Seine).

Péniche Freycinet (classe I)

Dimensions : 38,50 m x 5,05 m • Tirant d'eau : 2,20 m •
Tonnage : 250 à 400 t (soit 14 camions)



Grand Rhénan (classe Va)

Dimensions : 95-135 m x 11,40 m • Tirant d'eau : 2,50-3 m
Tonnage : 1 500 à 3 000 t (soit 120 camions)



Convoi poussé de 2 barges (classe Vb)

Dimensions : 185 m x 11,40 m • Tirant d'eau : 3 m
Tonnage : 4 400 t (soit 180 camions)



Source : VNF

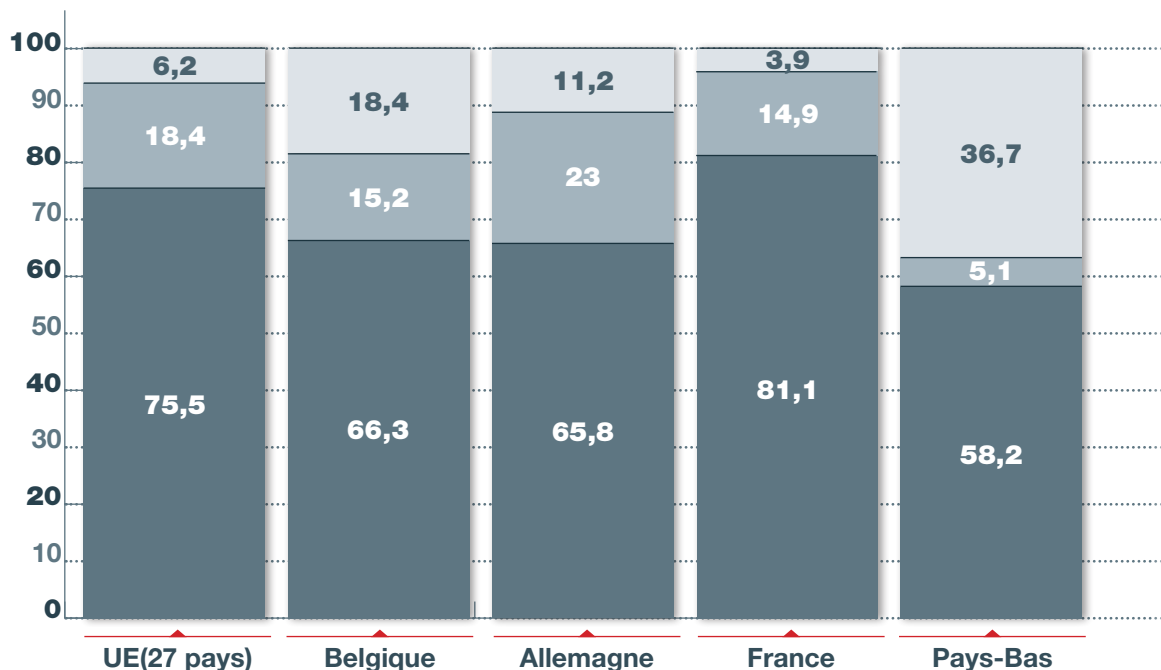
1.3.2 Le Canal Seine Nord Europe ouvre une possibilité intéressante de report modal par l'effet réseau

Le réseau européen des voies navigables intérieures compte 37 000 km de voies navigables, réparties dans 20 Etats Membres sur 27. Le réseau est particulièrement dense et interconnecté en Europe du Nord avec le Rhin, l'Escaut, la Meuse et la Seine qui traversent l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et la France.



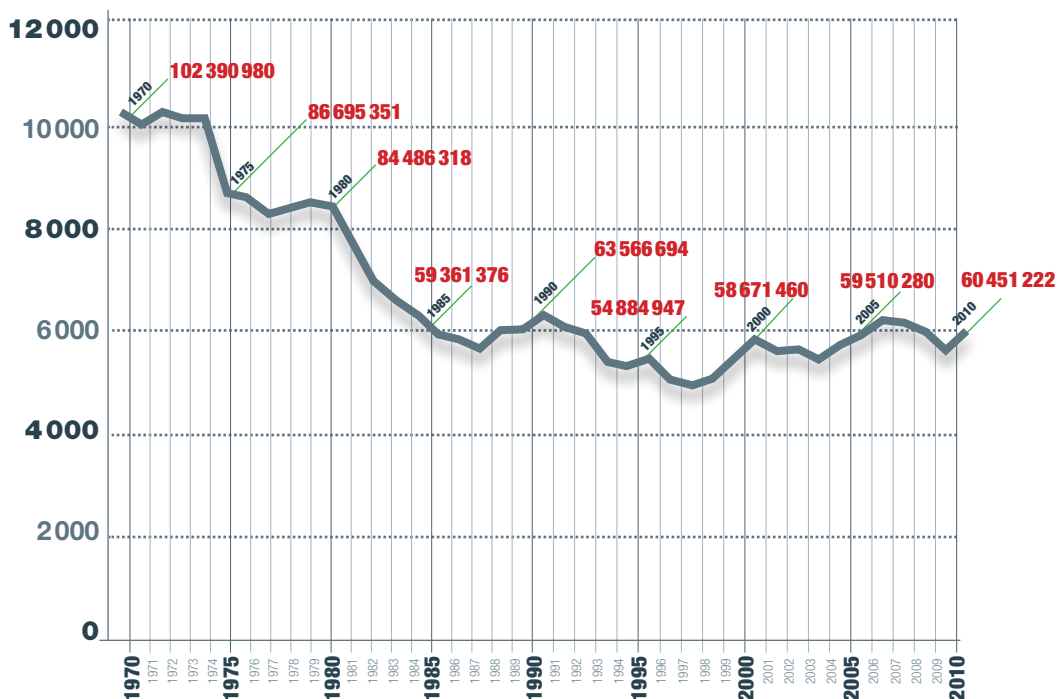
Source : Europe, Europes – La Documentation française - 2010

Avec 3,9 % de part modale pour la voie fluviale, la France est en dessous de la moyenne européenne pour l'utilisation de la voie d'eau, qui se situe à 6,2 %, et très loin de l'Allemagne, de la Belgique et des Pays-Bas.



Source : Eurostat – Part modale du trafic de fret 2011

Le trafic sur voie fluviale en France a fortement chuté depuis les années 1970. Même s'il progresse à nouveau depuis les années 1990, il n'a pas retrouvé le niveau précédent.



Source : Trafic fluvial en tonnes – VNF

Figure 3 : Evolution du trafic fluvial en France de 1970 à 2010 (en millions de tonne)

Diverses causes expliquent cette tendance. En particulier, il s'agit d'un manque de réseau de voies à dimension européenne sur le réseau français. La France a un réseau d'une longueur équivalente à l'Allemagne et aux Pays-Bas avec 6 700 km de voies fluviales, mais son réseau est dominé par des voies de petit gabarit accessible aux bateaux de type Freycinet (entre 250 et 400 tonnes). De fait, la flotte française, adaptée à une grande partie du réseau, est majoritairement de petite taille.

Tableau de synthèse	Unité	Source	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	BELGIQUE	FRANCE
Voies navigables	km	IWT Funding	5 046	7 354	1 516	6 700
Voies navigables d'importance internationale	km	IWT Funding	2 398	5 224	931	1 730
Part des voies navigables d'importance internationale	%	Calcul	48%	71%	61%	26%

Source : Evolution de l'activité du transport fluvial en France de 2000 à 2010 – CETE Nord Picardie – 2011.

Le Canal Seine Nord Europe a vocation au report modal. Sur l'A.1, qui relie l'agglomération Lilloise (et les grands Ports du Range Nord) à l'Ile-de-France via la Picardie, transitent quotidiennement 12 500 poids lourds. Cette autoroute est saturée, supportant sur certaines sections, plus de 200 000 véhicules (véhicules légers et poids lourds compris) par jour. La croissance des trafics doit donc passer par un report modal et la complémentarité fer/voie d'eau/route.

En reliant les bassins Seine/Oise et Nord Pas-de-Calais/Benelux, le Canal Seine Nord Europe permettra de créer un effet réseau de voies fluviales à grand gabarit interconnectées de première importance. En ouvrant ces perspectives de marché à la batellerie française, l'investissement dans les grands bateaux sera relancé.

1.4 Les propositions : suivre une approche globale et progressive dans l'aménagement du réseau Seine Escaut

Les échanges tenus au cours de la mission et les études confirment l'intérêt économique de l'infrastructure et fournissent des éléments de réponse sur l'intérêt d'engager ce projet :

- il crée un espace unifié d'échanges au cœur de l'Europe et fait bénéficier d'un effet réseau
- il est porteur de croissance, à court, moyen et long terme
- il est un moyen de contribuer à la transition énergétique par un mode de transport respectueux de l'environnement et accélérant le report modal.

Ces analyses et perspectives, partagées par l'ensemble des acteurs, conduisent à proposer deux orientations importantes pleinement complémentaires et structurantes pour l'aménagement du réseau Seine Escaut : une approche globale et une approche progressive

Proposition n°1 : suivre une approche globale : intégrer le projet de Canal Seine Nord Europe dans le réseau Seine Escaut dans une logique économique et européenne en vue de profiter d'un effet réseau

L'approche globale consiste à prendre en compte un périmètre élargi allant du Havre à Dunkerque et la Belgique. Ce périmètre s'inscrit dans une logique économique, dans la logique des flux. En conséquence, la mission de reconfiguration a choisi pour la reconfiguration technique de s'intéresser à l'ensemble des travaux effectués et restant à réaliser sur ce périmètre au-delà du seul tronçon central. Il s'agit de pouvoir profiter d'un effet réseau.

Dans le cadre de cette approche globale, il s'agira de veiller :

- A développer l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine-Escaut.
- A veiller d'abord à la cohérence de la qualité de service du réseau :
 - prioriser dans les investissements les possibilités pour élargir les plages d'ouverture et tendre vers le H24 en suivant la montée en charge des besoins
- A envisager la mise en place d'un Service d'Information fluvial sur l'ensemble du réseau pour optimiser les flux.

Proposition N° 2 : adopter une approche progressive de l'aménagement de l'ensemble du réseau

Cette proposition tient compte du fait qu'un canal est un outil évolutif. Il s'adapte progressivement avec le temps. Cette approche vise en tout premier lieu à répondre aux besoins des acteurs économiques, en optimisant les montants d'investissement au regard de leur efficacité économique. Cette approche permet aussi d'adapter l'infrastructure à l'évolution des besoins. L'approche progressive peut dépasser la logique technique qui demanderait une cohérence stricte de gabarit sur tout le réseau. Cette approche est un élément fondamental de la mission de reconfiguration. Elle se fonde sur les attentes des acteurs économiques mais aussi sur les expériences réelles. En appliquant cette approche en regard des attentes des acteurs économiques, il s'agit ainsi de pouvoir rapidement relier les bassins à un gabarit agrandi, avant d'assurer les travaux complets sur tout le réseau.

Ces deux approches, globale et progressive, sont pleinement complémentaires. Leur conjonction permet avec la contrainte d'un investissement limité, de répondre aux attentes économiques dans le court, moyen et le long terme. Cette approche permet ainsi de maximiser la rentabilité par une planification des travaux en tenant compte de la soutenabilité de la dépense pour les finances publiques.

Mais si l'intérêt de l'infrastructure est prouvé, ceci ne peut se faire à n'importe quel prix. Il est donc nécessaire d'optimiser son coût global, en mettant en premier lieu en avant l'intérêt économique et un aménagement durable.