

ANNEXE 9 – Contributions écrites faisant suite aux rencontres de terrain ou entretiens



MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

*Le Ministre délégué
chargé des Affaires européennes*

Paris, le **20 NOV. 2013**

CABAEU/CG/N° **D - 01505-13**

Monsieur le Député,

Je vous remercie de votre invitation à la réunion du Comité des Partenaires, qui avait lieu le 30 octobre dernier, dans le cadre de votre mission de reconfiguration du projet de Canal Nord Seine Europe, ainsi que pour la note de cadrage que vous m'avez adressée.

J'ai été ravi de pouvoir échanger avec vous, la veille de cet important évènement, au sujet des premiers résultats de votre mission et des financements envisageables pour ce projet.

Comme vous le savez, le canal, en tant que maillon d'un projet transfrontalier au sein de l'Union européenne, est éligible à des financements européens à hauteur de 40 %. A ce titre, il devrait pouvoir bénéficier du volet « transports » du Mécanisme d'interconnexion pour l'Europe, pour lequel l'accord sur le cadre financier pluriannuel 2014-2020 a permis de réserver une enveloppe de 15Mds€ (prix courants).

Dans le respect des arbitrages que devra rendre le Premier Ministre, je serai très attentif au positionnement du projet de Canal Seine Nord Europe dans le circuit des financements européens.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'expression de ma considération distinguée.

Thierry REPENTIN

Monsieur Rémi PAUVROS
Député du Nord
126, rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

ADRESSE POSTALE: 37 Quai d'Orsay 75700 Paris 07 SP - STANDARD: 01 43 17 53 53
ADRESSE INTERNET: www.diplomatie.gouv.fr

CATHERINE GENISSON

SENATRICE DU PAS-DE-CALAIS

VICE-PRESIDENTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES DU SENAT

Arras, le 14 octobre 2013

Monsieur Remi PAUVROS
Député-Maire de Maubeuge

Monsieur le Député-Maire,

Avant tout, je tiens à vous féliciter chaleureusement pour votre nomination à la tête de la mission de reconfiguration du projet du canal Seine-Nord Europe.

Sur le plan macro-économique, cet équipement structurant est un enjeu fondamental pour l'aménagement et le développement de notre Région, pour la France, ainsi que pour l'ensemble du nord de l'Europe. Concernant plus précisément l'échelle nationale, il me semble important de trouver les complémentarités nécessaires entre le canal et les différents enjeux socio-économiques des différents territoires au nord de la Seine, y compris la façade maritime nord-ouest.

De plus, en terme de développement durable, il apparaît fondamental de développer des alternatives au routiers et au fret, considérant que l'ensemble de ces dispositions peut et doit être complémentaire.

Elue du Pas-de-Calais, territoire particulièrement concerné par cette implantation, j'apporte mon soutien inconditionnel à la réalité de cette infrastructure, arguant qu'au delà des activités et des services qu'elle pourra rendre une fois achevée, c'est « *un remarquable chantier de la hauteur et du niveau du tunnel sous la manche* », dicit le Président du Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais.

Il est important qu'après la plate forme multimodale de Dourges, nous puissions développer celle de Marquion, sans oublier l'avenir du territoire de l'ancienne base aérienne de Cambrai (BA 103), ni l'activité portuaire de Corbehem.

Je rappelle aussi qu'au delà des divisions partisans, il existe un soutien déterminé et unanime de l'ensemble des élus locaux pour soutenir et accompagner ce projet, autant dans les responsabilités communales et intercommunales, qu'au sein des deux conseils généraux et du conseil régional.

Concernant la possibilité d'un reformatage de l'envergure du projet, il doit se faire en préservant la possibilité d'aménagements ultérieurs, ainsi qu'au sein d'une conception concurrentielle de nos voisins européens, en particulier concernant l'accessibilité de péniches à très haut tonnage.

Enfin, sur le plan financier, la Région Nord-Pas-de-Calais s'est déjà fortement investie et elle est prête, dans une logique de solidarité partagée, à accentuer encore son accompagnement du projet, tout en exigeant l'obligation pour les autres collectivités territoriales de s'investir, sans oublier le partenaire incontournable qu'est l'Union Européenne.

Je tiens aussi à préciser que je souscris au montage financier public-privé du canal, dans le souci du « dynamisme régulé » dont profitent les projets avec ces accords de financement.

Pour conclure, je sais pouvoir compter sur l'engagement fort du Président de la République, du Gouvernement, et en particulier du Ministre des transports de la Mer et de la Pêche, pour soutenir et accompagner la concrétisation de ce beau et grand projet.

Certaine de l'intérêt que vous porterez à ce dossier, je vous prie d'agréer, Monsieur le Député-Maire, l'expression de ma considération distinguée.



Catherine GENISSON

Permanence Parlementaire : 70 rue des Trois Visages - 62000 ARRAS

Tél : 03.21.73.51.66 - Fax : 03.21.22.19.26

Courriel : c.genisson@senat.fr

Site internet : www.catherine-genisson.fr



Wallonie

Le Ministre-Président

Monsieur Frédéric CUVILLIER

**Ministre chargé des Transports, de la Mer et de
la Pêche**

Hôtel de Roquelaure

Boulevard Saint-Germain, 246

F-75007 PARIS

FRANCE

Namur, le 04 NOV. 2013

Nos références : 13/RD/EVS/LK/JG/mf-

Votre correspondant : Jean Godin, Conseiller (jean.godin@gov.wallonie.be)

Objet : Canal Seine Nord Europe

Monsieur le Ministre,

Le Canal Seine Nord Europe est un projet stratégique pour la croissance et l'emploi en France et en Belgique. Sa construction est très attendue tant les enjeux en termes de développement économique sont considérables. En permettant de connecter, à grand gabarit, le bassin de la Seine au réseau fluvial Nord européen et, au-delà, d'accéder au Rhin et au Danube, le Canal Seine Nord Europe sera un maillon structurant majeur du réseau fluvial européen.

La Wallonie a toujours soutenu ce projet au niveau européen conjointement avec la France et la Flandre. Différentes instances de concertation officielles ont d'ailleurs été mises en place afin de conduire ce projet de manière coordonnée.

Dans les prochaines semaines, le Gouvernement français sera amené à prendre orientation sur ce dossier.

Sachez que la Wallonie reste à vos côtés pour défendre ce projet au niveau européen, notamment dans le cadre de l'octroi de subsides. Ce fut d'ailleurs récemment le cas à la conférence des Réseaux Transeuropéens des Transports de Tallinn.

En espérant que ce projet stratégique, si important pour les Régions concernées, puisse se concrétiser, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'assurance de ma haute considération.

Rudy DEMOTTE

Le Gouvernement wallon

Rue Mazy 25-27 B-5100 Namur
Tél. +32 (0) 81 331 211 Fax. +32 (0) 81 331 366
rudy.demotte@gov.wallonie.be

À l'attention de monsieur R. Pauvros
Député du Nord
Assemblée Nationale
126, rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP
France

Votre référence	Notre référence	Personne de contact	Annexes
		Leo Clinckers	
Téléphone	Fax	E-mail	Date
+32 3 860 62 74	+32 3 860 62 78	leo.clinckers@wenz.be	
Concerne	Seine-Escaut Vision Flamande		

Cher Monsieur Pauvros,

Suite à l'entretien en date du 02.12.2013 à Bruxelles avec madame Hilde Crevits, Ministre Flamande de la Mobilité et des Travaux Publics, je vous fais parvenir, comme convenu, la vision flamande expliquée par la Ministre.

Depuis le début, la Flandre et la France travaillent ensemble avec la Wallonie à l'élargissement d'une liaison fluviale intérieure de classe Vb entre le bassin de la Seine et le bassin de l'Escaut. Les avantages à différents niveaux de cette liaison sont évidents. La Flandre a donc bien évidemment tout mis en œuvre pour commencer les travaux en Communauté Flamande dans un esprit de partenariat ouvert. Dans le cadre de ce projet, la nouvelle écluse d'Evergem a déjà été construite et différents travaux d'élargissement sont également en cours. Les travaux pour la construction d'un nouveau barrage éclusé à Harelbeke vont bientôt débiter sur le terrain. La traversée de Kortrijk a été élargie et à Wervik des travaux similaires ont débuté récemment. Pour la Flandre, il est donc primordial que la France commence effectivement les travaux du projet Seine-Nord-Europe qui est maintenant déjà promis depuis un certain temps. Il est cependant également important que ce projet ne soit pas considéré de façon isolée, mais au contraire qu'il le soit comme un projet global, non seulement dans son environnement, mais aussi dans ses correspondances entre le Nord et le Sud. La création de liaisons fluviales intérieures implique la réalisation d'une homogénéité sur la liaison toute entière. Dans cette optique, nous en référons à la dimension européenne du projet, qui consiste à réaliser une voie navigable de classe Vb avec une hauteur libre de 7 m. À ce sujet, la Flandre voudrait avoir de la clarté concernant la vision d'avenir de la liaison via la Deûle et la Lys mitoyenne.

Nous vous demandons une attention particulière pour la Lys mitoyenne. L'élargissement de cette voie navigable commune à la France, la Wallonie et la Flandre est déjà en cours depuis un certain temps. Actuellement, il s'agit évidemment de coordonner cet élargissement aux nouvelles perspectives et de conclure un nouvel accord à ce sujet. La Flandre insiste sur un traitement rapide de ce sujet. En annexe, vous trouverez plus de précisions.

La déclaration collective de Tallinn et les décisions européennes en matière de RTE-T et de MIE ont ouvert des possibilités pour le Corridor Mer du Nord – Mer Méditerranée, dans lequel le projet Seine-Escaut occupe une place préminente, en vue de l'obtention d'importantes subventions européennes. La Flandre compte sur ces subventions et aurait du mal à accepter que ce subventionnement soit mis en danger à cause d'un manque de coopération ou par manque d'unanimité. La priorité octroyée au projet par la Communauté européenne doit également être celle qui anime les partenaires du projet.

La création d'une liaison transfrontalière telle que celle de la Seine-Escaut ne peut se faire que dans un esprit de bonne coopération. La coopération, qui existe déjà, peut encore être renforcée en l'élargissant à d'autres domaines connexes. Je pense pour cela aux échanges d'expérience dans le domaine de l'élargissement des voies navigables en tant qu'instrument économique pour la région traversée (cf. le Canal Albert), la mise en place de nouvelles technologies et innovations dans le domaine des navires et des flux de circulation, et sur le plan de l'attractivité pour des nouvelles catégories de marchandises (cf. le transport de palettes) vers la navigation intérieure et bien d'autres encore.

Enfin, nous avons bien pris note de votre proposition de retirer SNE de la structure VNF et de rassembler ce projet sous une structure séparée dans laquelle les régions ont une participation afin de rendre le lien avec l'environnement plus direct. La Flandre est tout à fait disposée à envisager une collaboration étroite avec de telles nouvelles structures de gestion, d'autant plus que celle-ci présente de fortes similarités avec la société de gestion des voies navigables de Flandre.

C'est avec plaisir que la Flandre prendra connaissance de votre rapport dès que celui-ci sera disponible.

Veillez agréer mes sentiments les plus distingués,

ir. Leo Clinckers
Représentant du Gouvernement flamand à la CIG

Contribution de JP HUCHON, Président de la Région Ile-de-France à Rémi PAUVROS, député du Nord

Mission de reconfiguration du canal Seine Nord Europe

juillet 2013

Le transport de marchandises et de matériaux est indispensable au fonctionnement de l'Ile-de-France. Le développement du commerce international et la libéralisation des échanges se sont traduits par une augmentation continue de la demande de transport de marchandises.

En France comme en Europe, depuis les années 1960, la croissance des échanges a été plus rapide que la production. L'Ile-de-France génère environ 260 Millions de tonnes de marchandises (chiffres 2008).

En 2009, 89 % des marchandises sont transportés par le mode routier contre 6,5 % déplacés par voie fluviale et 4,5 % par la voie ferrée. Cette prédominance du mode routier génère de forts conflits d'usage sur le territoire francilien avec les déplacements de personnes, déjà fortement contraints par des infrastructures saturées, qui se traduisent par une congestion routière généralisée, une saturation de sillons ferroviaires, etc. mais également par des nuisances environnementales importantes (émissions de polluants, bruit, etc.). Le développement du fret fluvial est donc une opportunité majeure.

Dans ce contexte, l'optimisation du fonctionnement logistique francilien est nécessaire à partir des principales composantes de la chaîne de transport :

- les grandes portes d'entrée-sortie maritimes et des centres européens de distribution du grand Nord-Ouest européen au sein duquel se positionne l'Ile-de-France ; leur rôle dans la structuration des grands corridors de fret est devenu essentiel ;
- les grandes plateformes logistiques régionales dont la multimodalité doit désormais constituer une condition sine qua non à leur implantation ; c'est sur elles que repose l'armature logistique régionale.

Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du Bassin parisien

La mise en œuvre de la stratégie régionale du transport de fret et de la logistique intégrant les modes fluviaux, maritimes, ferroviaires et routiers, doit se réaliser à l'échelle du Bassin parisien, territoire pertinent pour appréhender toutes les circulations de flux.

La constitution d'un véritable système de transport multimodal performant à l'échelle du Bassin parisien, composé de roades de contournement de l'Ile-de-France et de radiales devra s'appuyer sur la création d'un nombre restreint de grandes plateformes multimodales d'échelle européenne. D'une surface de plusieurs centaines d'hectares et grâce à leurs trimodalités, elles seront attractives pour les grands opérateurs logistiques européens.

L'Ile-de-France est confrontée à des problèmes de congestion routière et de nuisances environnementales qui nécessitent de rechercher une alternative au mode routier à chaque fois que la pertinence de l'usage d'un mode de grande capacité est avérée, même si le mode routier demeurera toujours incontournable et sa pertinence réelle pour une grande partie des trafics – la distance moyenne de transport, tous modes et tous produits confondus, n'est en effet que de 135 kilomètres. De fait, les questions de desserte routière des polarités multimodales, mais aussi des itinéraires de contournement, sont cruciales pour le fret.

Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire

Le trafic fluvial progresse depuis une dizaine d'années et s'est élevé à 14,5 MT en 2010. Ainsi, 50 % des trafics sont constitués de flux internes à la région. Par ailleurs, les trois quarts des tonnages sont des matériaux de construction. Lié au transport maritime et en particulier au développement des terminaux de Port 2000 au Havre, le trafic fluvial de conteneurs progresse très fortement : 22 000 EVP (conteneurs équivalents 20 pieds) en 2000, 127 000 EVP en 2010.

La voie d'eau est un mode permettant le fret massifié qui répond à la demande croissante de transport de fret tout en luttant contre la congestion routière et les émissions de CO₂. L'axe Benelux-France-Espagne est le grand corridor fret historique sur lequel se situe l'Ile-de-France. La réalisation du canal Seine- Nord Europe, qui permettra l'émergence d'une offre fluviale sur ce corridor desservi actuellement essentiellement par route, constitue un grand enjeu pour les territoires traversés et pour l'Ile-de-France. Alors que le bassin Seine-Oise est déjà le premier bassin fluvial français au regard du trafic de conteneurs, l'Ile-de-France bénéficiera aussi demain du canal à grand gabarit Seine – Nord Europe qui la connectera aux ports de la mer du Nord.

Le développement du port du Havre sur le trafic conteneurisé est également à l'origine de la constitution progressive d'un nouveau grand corridor de fret ouest-est. Une offre portuaire globale entre les ports du Havre, de Rouen et de Paris, contribuera au développement du trafic fluvial et au renforcement de la performance logistique du corridor ouest-est.

Pour répondre à la croissance attendue du trafic de conteneurs et assurer un véritable système de transport multimodal performant, l'Île-de-France devra poursuivre l'effort de développement des plateformes existantes (quatre terminaux à conteneurs actuels : Gennevilliers, Bonneuil, Limay et Évry ouvert en 2010) et créer un nombre restreint de nouvelles plateformes multimodales (eau-fer-route) d'envergure européenne. Les trois terminaux, d'ores et déjà en projet (Bruyères-sur-Oise, Montereau-Fault-Yonne et le port Seine-Métropole à Achères), constitueront également des opportunités majeures pour le développement des territoires.

Il doit être un vecteur de développement de l'ensemble de l'Axe Seine : sa complémentarité avec le développement des liaisons Paris-le Havre devra être recherché. Le débouché du canal dans la boucle d'Achères permettra de renforcer la vocation portuaire de ce territoire et l'implantation d'un nouveau Port Seine Métropole.

Le Canal Seine Nord Europe s'inscrit dans cette ambition. La Région l'a intégré dans son schéma directeur d'aménagement Ile-de-France 2030 voté le 25 octobre 2012, qui fait actuellement l'objet d'une vaste concertation. Deux impératifs doivent être levés : l'intégration du projet dans son environnement et, évidemment, le montage opérationnel du projet, sa faisabilité financière et son réalisme dans une période budgétaire si complexe.

La Région a pris acte de l'intention de l'Etat de remettre à plat le financement de ce projet. Elle attend les propositions de l'Etat, annoncées pour le 1^{er} semestre 2014, visant à rendre ce projet réalisable au regard notamment de ces deux impératifs.

LA PRÉSIDENTE

Réf. MA/OM/NG

Monsieur Rémi PAUVROS
Député du Nord
Assemblée Nationale
126 rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Lille, le 18 OCT. 2013

Monsieur le Député, *Cher Rémi.*

Vous allez prochainement remettre à Monsieur Frédéric CUVILLIER, Ministre délégué chargé des Transports de la Mer et de la Pêche, le rapport de la mission de reconfiguration du projet de Canal Seine Nord Europe, qu'il vous a confiée en mars 2013.

Vous avez ainsi été chargé de redéfinir les conditions juridiques et financières nécessaires à la réalisation du projet, notamment dans la perspective de mobiliser davantage les financements européens. Ce travail était indispensable compte-tenu de la sous-évaluation manifeste du contrat de partenariat public-privé en 2009.

En septembre 2012, en tant que présidente de Lille Métropole et de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, j'avais saisi la Commission Européenne avec mes collègues flamands et wallons, pour que l'Union s'engage davantage en faveur du projet, compte tenu de sa dimension structurante à l'échelle européenne.

La déclaration commune que viennent de signer les ministres français, néerlandais et belge, en charge des transports et le commissaire européen Siim KALLAS est décisive. Elle confirme la volonté d'une prise en charge importante dans le cadre du budget européen pour 2014-2020.

A ce moment de votre mission, cette déclaration est déterminante pour permettre au gouvernement français de porter véritablement ce projet.

Dans cette perspective, je tenais à vous confirmer l'importance pour Lille Métropole et plus globalement pour notre région transfrontalière du Canal Seine Nord Europe.

Je sais pouvoir compter sur votre engagement au service du développement économique et de l'emploi dans notre territoire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

À bientôt,



Martine AUBRY