



Accompagnement du pavillon français et perspectives d'emploi :

La réalisation du canal Seine-Nord Europe entraînera une intensification de la concurrence intersectorielle entre les différents modes de transports. Elle engendrera également mécaniquement une plus forte compétition dans le secteur du transport fluvial en Europe. Cet accroissement concurrentiel ne doit cependant pas s'effectuer aux dépens de la cale française.

TFF en appelle à un accompagnement du pavillon français. Celui-ci passe par une modernisation de la cale nationale (Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation - PAMI), mais également par la mise en œuvre d'un programme ambitieux de **renouvellement de la flotte française**. Il est en effet impératif de construire de nouvelles unités fluviales, modernes, qui permettront une maximisation des gains de productivité autorisés par le nouvel axe fluvial.

En outre, la France dispose d'un avantage comparatif et d'un savoir-faire dans la construction de bateaux qui permettent d'envisager la réalisation de ces bâtiments fluviaux sur le territoire national. Les chantiers navals bénéficieront de ce renouvellement du pavillon français, qui sera in fine générateur d'emplois.

Tels étaient les points, Monsieur le Député, que nous souhaitions aborder.

En espérant que cette contribution alimentera utilement vos travaux, nous vous prions de croire Monsieur le Député, en l'assurance de notre considération distinguée.



Michel DOURLENT
Co-Président de TFF

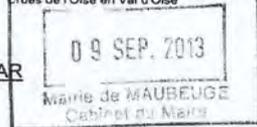


Didier LEANDRI
Co-Président de TFF

UNION
OISE 95

Union Départementale des Associations de Défense contre les
Crues de l'Oise en Val d'Oise

Recommandé avec AR



Siège Social :
Hôtel de ville – Place Pierre Blanchard
95430 BUTRY sur OISE
Adresse de correspondance :
8 bis rue de Four – 95430 AUVERS sur OISE

Courriel : unionoise95@gmail.com

Monsieur Rémi PAUVROS

Député du Nord - Maire de Maubeuge
Hôtel de Ville de MAUBEUGE
Place du Docteur FOREST
BP 80 269

59607 MAUBEUGE

**Objet : Reconfiguration du projet de liaison Seine-Nord Europe
Impact sur les risques d'inondation dans le Val d'Oise**

BUTRY sur OISE, le 5 septembre 2013

Monsieur le Député,

L'UNION-OISE 95 est une fédération qui regroupe plusieurs associations du Val d'Oise dont un des principaux objectifs est la défense contre les inondations dues aux crues de l'Oise (PJ 1). C'est à ce titre que l'UNION-OISE 95 a été associée à certaines réunions de concertation concernant le projet SNE ou son annexe le projet MAGEO. C'est aussi ce qui motive notre démarche auprès de vous.

En effet, au cours des rencontres de concertation avec VNF, il est apparu que l'augmentation du débit de la rivière que chacun de ces deux projets entraîne aura pour conséquence une augmentation du niveau des crues en Val d'Oise, en amont de la confluence avec la Seine.

Ceci est parfaitement inacceptable pour les populations concernées que nous représentons. Ceci est aussi totalement contraire aux engagements pris par VNF dans le cadre des projets SNE et MAGEO.

C'est pourquoi dans le cadre du projet MAGEO, des mesures compensatoires sont actuellement en cours d'étude pour éviter toute conséquence néfaste pour les habitants du Val d'Oise. En ce qui concerne le projet SNE lui-même des solutions sont également recherchées.

Ajoutons que les nouvelles missions en matière de prévention des inondations que la loi du 24 janvier 2012 assigne à VNF doivent maintenant lui imposer d'aller plus loin dans ce domaine (PJ 2).

Cependant, nous relevons dans la lettre de mission qui vous a été adressée par Monsieur Frédéric CUVILLIE, Ministre des Transports de la Mer, que certains «choix techniques ...méritent d'être réexaminés» parmi lesquels nous relevons «les ouvrages et aménagements non strictement nécessaires au transports de marchandises ... et plus généralement la gestion hydraulique».

Les associations de riverains que nous représentons sont donc extrêmement inquiètes concernant la remise en cause possible des ouvrages indispensables pour compenser l'aggravation des risques pour le Val d'Oise, à la fois dans leur conception et dans les délais de leur mise en place.

Dans le cadre de votre mission, les conséquences sociales et humaines des inondations doivent donc impérativement être prises en compte ainsi que le coût économique de toute augmentation de niveau des crues.

Les inondations importantes que nous avons connues récemment en 1993, 1995 et 2001 ont profondément marqué l'esprit des populations sinistrées de la région. Nous avons alors pu mesurer l'importance d'une hausse que l'on peut, à première vue, considérer comme faible (quelques cm). En réalité cette hausse est particulièrement grave lorsque la crue «s'étale». Les terrains

.../...

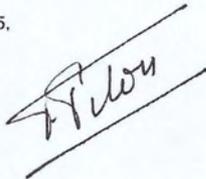
Association loi 1901 déclarée à la Sous-Préfecture de Pontoise le 22 juin 1998 sous le n° 13570
Membre de l'Union Nationale des Associations de Lutte Contre les Inondations : UNALCI France Inondations

nettement moins en pente que les berges sont alors atteints et quelques centimètres de hausse provoquent une extension de la crue sur une très large surface pouvant alors impacter de nombreuses habitations ou entreprises.

Nous vous demandons de nous donner l'assurance que ces problèmes seront considérés comme des éléments prioritaires dans l'examen de la reconfiguration du projet SNE et de son annexe le projet MAGEO. Ceci s'impose d'autant plus que des financements sont demandés aux collectivités locales dont celles du Val d'Oise..

Nous restons à votre entière disposition pour toute rencontre ou tout complément d'information qui vous paraîtrait utile et nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Député, l'expression de toute notre considération.

Pour Union-Oise 95,
La Secrétaire,
Françoise Piton



Pièces jointes :

- 1 Extrait des statuts de l'Union-Oise 95
- 2 Extrait de la loi du 24 janvier 2012



CONTRIBUTION TLF COMMISSION « FLUVIAL » DE TLF

Contribution de l'Union TLF dans le cadre de la mission de reconfiguration du projet de Canal Seine nord Europe, de Monsieur le député Rémi PAUVROS, sur les aspects techniques, réglementaires et financiers. Dans ce cadre les éléments de la contribution de TLF sont le fruit d'une concertation effectuée début novembre avec M. Jérôme DEZOBRY, Directeur Général adjoint du Conseil Général du Nord et Chargé de Mission auprès de Monsieur le Député Rémi PAUVROS.

L'Union TLF représenté par sa Commission Fluvial (représentant 80% des courtiers de fret fluvial, de commissionnaires de transport et de gestionnaires de plate-forme) réaffirme son soutien total au projet et demande au ministre chargé des Transports, de poursuivre son action au sein du gouvernement et des instances européennes afin qu'une solution de financement pérenne puisse être trouvée dans les semaines à venir sur ce projet d'infrastructure majeur pour l'activité et la compétitivité de nos entreprises de transport et de logistique.

>Image et attractivité du mode fluvial

-Il est nécessaire aujourd'hui de mettre plus en avant les avantages inhérents à la voie d'eau, à commencer par sa faible accidentologie, sa capacité à accueillir du trafic supplémentaire et son empreinte environnementale avantageuse (Emission de CO2/GES).

>Social

-Il est important pour l'ensemble des acteurs du monde fluvial que les pouvoirs politiques s'investissent dans l'accompagnement des jeunes bateliers dans le démarrage de leur entreprise fluviale avec la facilitation de la mise en place de crédits pour financer leur investissement dans leur unité fluviale. Il est à noter que le mode fluvial constate une diminution grandissante du nombre de petits gabarits en activité, les jeunes entrant préférant investir dans des unités plus grandes avec comme atouts un tonnage supérieur et un habitat plus grand.

Au travers cette situation devenue de plus en plus commune, l'investissement est crucial et nécessite un endettement important pour les bateliers qui doivent pourtant rester compétitifs par rapport aux prix de transport du marché. Une approche avec des prêts longs termes (15/20 ans) serait plus adaptée pour permettre aux jeunes d'investir tout en gardant une rentabilité suffisante.

-Le développement du Canal Seine Nord Europe pourrait créer 4 500 emplois directs et générer 4 500 emplois indirects. A l'horizon 2025, ce sont 25 000 nouveaux emplois durables qui seraient créés dans la logistique, l'industrie et le transport. Des cales de 1000/2000 tonnes devraient être créées pour répondre à l'attente des clients Français.

>Gestion équipement / Infrastructure

- Initialement projet d'avenir pour le développement du secteur transport et logistique avec la construction de 4 plates-formes multimodales (PFM) à vocation logistique et industrielle le long des 106 km que comptera le canal cette situation semble être laissée à la gestion d'aménagement des collectivités locales dans le nouveau schéma. Dans ce cadre il est indispensable que les collectivités concernées prennent en compte une véritable cohérence des services entre les plates-formes et prévoient également lors de cet aménagement, des quais publics adaptés permettant le développement des trafics quel qu'en soit le gabarit des unités fluviales.



-Il est à noter que pour préserver la compétitivité vis à vis de nos voisins du Benelux et de l'Allemagne, nous avons besoins d'une ouverture à grand gabarit pour cette infrastructure quitte à ce que l'évolution se fasse en plusieurs phases.

-Il est nécessaire en complément, que la gestion de l'infrastructure fluviale permette une plus grande productivité pour les unités fluviales grâce à la flexibilité de VNF notamment sur les ouvertures nocturnes ainsi que la mise en place d'ouverture à la demande lorsque ponctuellement il y a des besoins. Ceci principalement sur le grand gabarit ou le gabarit connexe. Sachant que parallèlement le mode routier a bénéficié d'une amélioration de sa productivité avec l'adoption du 44T.

>Economie / fiscalité

-A l'heure où la mise en place de l'Ecotaxe fait encore débat / opposition, la commission Fluviale de TLF met l'accent sur une nécessité de mettre en valeur le report modal à proximité des voies d'eau en permettant une exonération indispensable pour son développement et sa compétitivité, des pré-post-acheminements routier.

-En ce qui concerne les taxes (ou péages), il est nécessaire avant tout de bien définir un mode de calcul adapté afin d'éviter que le montant des péages ne couvre voire ne dépasse la baisse de fret obtenu par l'augmentation du tonnage, ce qui ne représenterait aucun avantage pour le client donneur d'ordre.

D'autre part il est nécessaire dans cette perspective, de ne pas taxer davantage les différents clients historiques de la voie d'eau pour favoriser l'arrivée de nouveaux client en particulier dans le domaine des trafics de conteneurs. Toutes les parties doivent en tirer profit.

D'une manière générale, cette remise à plat du dossier Canal Seine Nord Europe permet de mettre en lumière une situation délicate pour le développement à terme de la voie d'eau. Il est fortement envisageable que des situations existantes en termes de gestion de l'infrastructure, formation, investissement, compétitivité du report modal, installation portuaire...viendront troubler fortement la bonne mise en place d'un futur Canal Seine Nord Europe.

Il apparait important pour la Commission Fluviale de redéfinir des bases solides et une nouvelle approche du mode fluvial.

Cette redéfinition ou amélioration d'avenir pourrait être le fruit de la mise en place d'un plan d'action pour la relance du fret fluvial.

Cette orientation pourrait être soutenue par le gouvernement au travers la mise en place et la coordination de plusieurs groupes de travail composés de différentes organisations ou acteurs du secteur afin de travailler à l'élaboration de différentes fiches actions suivant différents items :

- 1- Domaine de pertinence du fret fluvial : cadre économique et réglementaire.
- 2- Frets de proximité et actions des acteurs locaux, plateformes ou quais bord voie d'eau
- 3- Fret fluvial et grands ports maritimes (ex. les THC et l'accueil des unités dans les GPM)
- 4- Fret fluvial et utilisation de l'infrastructure (conditions d'exploitation : horaires et mouillage)
- 5- Innovation technologique et évolution réglementaire (aide à l'innovation et renouvellement de la flotte) (cf. 38m des Vosges)

Les fiches actions qui en ressortiront pourraient être émises avec deux objectifs : rapidité d'exécution et investissements restreints pour obtenir des résultats rapides.

Le Fret ferroviaire bénéficie aujourd'hui d'une action en ce sens et le fret fluvial en a besoin également aujourd'hui.