

■ 2 DEUXIEME PARTIE : Les approches globale et progressive et la reconfiguration technique permettent d'envisager des économies significatives avec l'objectif de retombées économiques rapides

2.1 Une reconfiguration technique du projet de tronçon central permet d'envisager de réduire son coût de manière significative, tout en s'inscrivant dans un projet de canal durable

2.1.1 Le cadre donné au travail de reconfiguration technique

La lettre de mission de Monsieur le Ministre délégué des Transports, de la Mer et de la Pêche fixe comme objectif de pouvoir présenter un projet reconfiguré, mais sans remise en cause de ses objectifs fondamentaux, dès le premier semestre 2014 afin de pouvoir profiter de financements européens au taux maximum sur la période 2014-2020. Cet objectif et l'inscription de la mission de reconfiguration dans une logique économique, ont conduit à fixer le cadre d'études suivant au travail de reconfiguration technique :

- « la déclaration d'utilité publique (décret du 11 septembre 2008) doit être maintenue » : cette exigence essentielle est nécessaire pour tenir les délais. Elle n'interdit pas néanmoins des optimisations non substantielles du projet qui nécessitent des procédures complémentaires d'enquête publique sur une zone limitée,
- « un projet d'intérêt économique pleinement inscrit dans le cadre européen » : cette dimension a conduit à suivre une approche globale à l'échelle de l'ensemble du réseau Seine Escaut et de sa connexion au réseau nord européen,
- « un canal évolutif, progressif ». La priorisation relève ainsi de la prise en compte de l'intérêt économique et des contraintes de financement, de l'incidence sur les délais de réalisation, mais aussi de l'avis des partenaires associés.

Sur cette base, un important travail de reconfiguration a été entamé en associant VNF, les services de l'Etat concernés et le Comité Scientifique et Technique du projet Seine Nord Europe. L'observatoire de l'environnement du projet, créé suite à l'enquête publique, a également été consulté. Ce travail a ainsi permis :

- D'identifier les travaux réalisés et restant à réaliser sur le réseau Seine Escaut en France;
- D'identifier les champs possibles d'optimisation technique sur le projet de Canal Seine Nord Europe (tronçon central du réseau) et les économies associées,
- D'étudier la pertinence ou non d'équipements connexes (plateformes, approvisionnement en eau..).

Il va de soi que ces pistes d'optimisation nécessitent d'être confrontées à la concertation avec les territoires et partenaires concernés. A l'issue de cette étape préalable et selon les résultats de la concertation, intégrées dans le dossier « projet » du Canal Seine Nord Europe, elles seraient soumises à l'avis de l'autorité environnementale.

2.1.2 Les principales propositions d'évolutions techniques

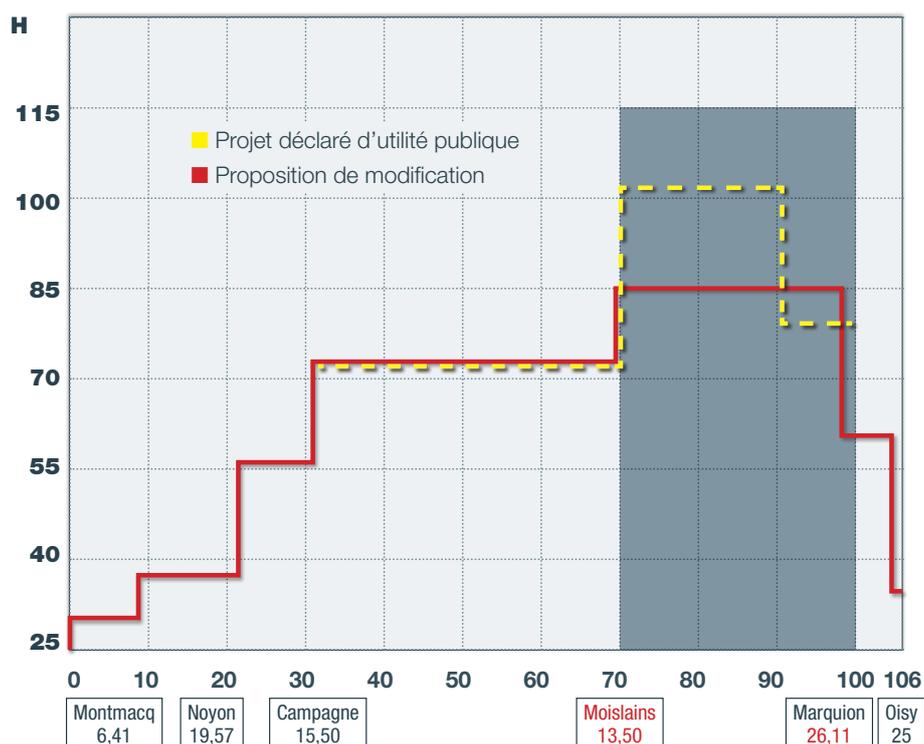
L'économie envisageable par les optimisations proposées représente une fourchette de l'ordre de 550 à 650 M€ HT sur le seul canal Seine Nord Europe et ses équipements connexes, soit 9 à 12 % du coût estimé du projet qui serait ainsi de l'ordre de 4 400 à 4 700 M€ HT coût constant 2013

Les optimisations techniques envisageables

Les optimisations techniques ont porté non seulement sur le tracé et composants du tronçon central (le projet de canal Seine Nord Europe), les équipements connexes, l'étude des différents gabarits envisageables pour le canal et enfin les possibilités d'évolution réglementaire.

Pour le canal Seine Nord Europe, les optimisations proposées portent sur :

- L'optimisation du tracé : Dans l'esprit de réduire l'impact du projet sur les terres agricoles et les milieux naturels, la recherche d'optimisation visait la réutilisation du Canal du Nord. Cette recherche se base notamment sur des souhaits émis lors de l'enquête publique d'une meilleure réutilisation du canal pré existant. Sa mise en œuvre relève bien entendu d'une concertation locale préalable et de la recherche d'une adhésion la plus large possible. Sur la section dite du bief de partage Manche/Mer du Nord (entre Moislains dans la Somme et Havrincourt dans le Pas-de-Calais), cette optimisation permet de réutiliser environ 8 km du canal du Nord et d'abaisser la hauteur du bief de 15 à 20 m, ce qui permet de supprimer une écluse et de réduire la hauteur de chute sur la plus grande écluse du projet. Si à l'issue d'une concertation préalable locale la variante de tracé et d'escalier d'eau sur le bief de partage était retenue, une DUP modificative locale serait nécessaire. Cette hypothèse a été considérée dans la proposition de planning général de réalisation du projet et n'obère pas, par sa portée locale, la capacité de mise en œuvre du projet à courte échéance. L'économie estimée est de l'ordre de 150 M€₂₀₁₃ HT. Sur une autre section, le déplacement de l'écluse de Campagne permettrait une économie jusqu'à 20 M€₂₀₁₃ HT.



Source : VNF

*Escalier d'eau du canal, déclaré d'utilité publique
et incidence d'une possible variante d'optimisation du tracé*

- **L'étanchéité et le système hydraulique** : Cette question relève de la recherche d'une performance optimale garantissant tout à la fois une limitation des prélèvements d'eau dans les milieux pour le fonctionnement du canal (lutter contre les pertes par infiltration et compenser celles par évaporation) et la protection des ressources souterraines et superficielles. La performance de perméabilité considérée pour le canal peut être atteinte par des matériaux d'apport (revêtement en béton bitumineux comme sur les canaux allemands). Il peut être également possible d'utiliser les matériaux du site qui présentent naturellement cette performance ou en les améliorant (à l'exemple du Canal Albert en Belgique). De même, l'amélioration de la capacité et des pertes par infiltration pour les bassins réservoirs doit être recherchée. Différentes optimisations ont ainsi été examinées. Des économies substantielles sont envisageables, mais n'ont pas été intégrées au coût reconfiguré. En effet, le montant possible sera déterminé par le choix précis de la technique d'étanchéité qui ne pourra être fait qu'une fois les campagnes géotechniques et hydrogéologiques complémentaires réalisées. Ces campagnes constituent une étape préalable prioritaire dans l'agencement du projet, afin d'intégrer ces opportunités dans la consultation des entreprises pour la réalisation des travaux.
- **Les écluses, équipements et systèmes d'exploitation** : Des économies sont là également envisageables. Toutefois, en la matière, le principal enseignement de la reconfiguration technique est l'abandon de toute solution d'ascenseurs à bateau, eu égard aux risques techniques, financiers et de délais pour le projet.

- **La voirie et les franchissements** : les échanges avec les territoires montrent que des alternatives en termes de modalités d'aménagement et nombre des ouvrages de rétablissement sont possibles. Un examen au cas par cas sera engagé avec les propriétaires des ouvrages (collectivités, départements).

Le projet prévoyait également des équipements connexes :

approvisionnement en eau potable de la région Nord Pas-de-Calais, haltes et ports de plaisance :

- **Concernant l'approvisionnement en eau de la région Nord-Pas-de-Calais (projet intéressant plusieurs collectivités et syndicats)**, le territoire n'a pas donné de suite à cette option pour le court terme. La configuration amène à proposer de supprimer les installations prévues (économie de 90 M €₂₀₁₃ HT, tout en maintenant les réservations utiles pour l'avenir (pour un coût de 10 M €₂₀₁₃ HT)).
- **Les ports et haltes de plaisance** ont fait l'objet également d'un réexamen. Leur développement pourrait se faire dans un cadre progressif. Une réflexion est de même nécessaire sur le cadrage de la dimension touristique de la section centrale (un axe à grand gabarit plus adapté aux bateaux avec passagers) au regard du potentiel du réseau à petit gabarit connexe, parfaitement adapté à la plaisance et aux bateaux sans permis. Ainsi, le canal de Saint Quentin, la remise en service du canal de la Sambre à l'Oise actuellement en étude, le canal de la Somme permettent de constituer un réseau très intéressant d'un point de vue touristique et économique.

Le gabarit de la voie d'eau a également été étudié dans le cadre de l'optimisation tant sur le Canal Seine Nord Europe que sur les extrémités. Il s'agissait notamment d'étudier l'impact d'une réduction du gabarit du tronçon central entre Vb et Va+. Il en ressort que la modification du gabarit ne représente pas d'intérêt financier singulier et pourrait engendrer des contraintes réglementaires (modification substantielle du projet et donc de l'objet de la déclaration d'utilité publique) et d'exploitation à terme de nature rédhibitoire (il apparaît difficilement envisageable de passer la section courante du gabarit Va au gabarit Vb lorsque la section centrale sera en navigation). Les études antérieures relatives à l'évaluation des possibilités de réutilisation du canal du Nord ont conforté cette approche : le réaménagement du canal existant, à gabarit réduit qui plus est, coûte aussi cher que de réaliser un canal à grand gabarit neuf et offrant, de surcroît, un potentiel de massification supérieur aux autres modes de transport, tout en limitant les conséquences pour les populations riveraines.

Les évolutions réglementaires (simplification de normes) ont été également appréhendées. Tant sur les caractéristiques techniques du canal que sur la gestion des boues de dragage, ces évolutions peuvent avoir une incidence sur le coût global du projet (section centrale et extrémités). Trois points d'enjeux ont été identifiés : les simplifications envisagées du code de l'environnement pour les procédures restant à engager, le principe de dérogation à la circulaire 76-38, modifiée par la circulaire 95-86, relative aux caractéristiques techniques des voies navigables (limiter le coût d'aménagement sur des secteurs à fortes contraintes par des solutions techniques simplifiées) et enfin l'évolution réglementaire attendue en 2014 concernant la mise en dépôt des boues de dragage pouvant être considérées comme non dangereuses (les sédiments de dragage relevant aujourd'hui sur ce sujet des mêmes prescriptions que les déchets, ce qui peut paraître peu cohérent). Cette possibilité d'économie non chiffrée à ce jour devrait être suivie et promue. Elle s'avèrerait particulièrement adaptée aux problématiques inhérentes aux extrémités (gestion des sédiments du canal Condé Pommeroeul et des autres sections à recalibrer, contraintes urbaines sur l'Oise Amont et en Nord Pas-de-Calais).

Réflexions complémentaires possibles

Outre les compléments d'études nécessaires pour appréhender pleinement les économies et améliorations envisageables en matière d'hydraulique du canal, les questions des volumes de déblais excédentaires et de gestion hydraulique posées par la lettre de mission ont été examinées en première approche.

La question des dépôts est en effet directement tributaire de l'ordonnement retenu pour les travaux et de la modification du tracé et de l'escalier d'eau pour le bief de partage.

Des recommandations sont toutefois ici formulées pour la poursuite des concertations locales préalables aux reconfigurations proposées du projet et la conduite des études techniques détaillées :

- Les surfaces totales dédiées à la mise en dépôt des déblais excédentaires ne devront en aucun cas être augmentées : La modification localisée du tracé et/ou de l'escalier d'eau peut conduire à des excédents complémentaires de déblais. Cette situation ne devra pas conduire à augmenter les surfaces dédiées à la mise en dépôt des déblais. Dans ce sens, les excédents complémentaires liés à l'adaptation du tracé du bief de partage seront compensés par la réutilisation du Canal du Nord et cette adaptation devra conduire à réduire les surfaces consacrées à la mise en dépôt,
- Les terrains de dépôt doivent participer de l'aménagement et du développement durable du territoire : la finalisation du schéma des terrains de dépôt doit considérer non seulement leur intégration paysagère, mais aussi leur éventuelle remise à disposition de l'agriculture, d'activités économiques et leur contribution au confortement du potentiel de corridor écologique du canal.

La gestion de l'eau, un champ connexe : La voie d'eau contribue tout à la fois au transfert des masses d'eau pour la production d'eau potable ou l'irrigation, à la gestion des crues et à l'évacuation des eaux continentales. Les ouvrages gérés par VNF offrent un service contre redevance et l'établissement public a réalisé des investissements importants dans le cadre des CPER pour les fiabiliser et les moderniser. L'amélioration de la contribution des voies d'eau à la lutte contre les inondations nécessite des investissements complémentaires particulièrement conséquents. Ces investissements ne sauraient figurer dans la programmation des voies d'eau dans les CPER mais au titre spécifique de la lutte contre les inondations. Une coordination en vue d'une optimisation des investissements publics s'avère nécessaire, elle prend un sens tout particulier avec le projet MAGEO. En effet, sur la vallée de l'Oise, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, l'Entente interdépartementale Oise/Aisne et VNF ont déjà agi de manière coordonnée.

Les contributions possibles du Canal du Nord et du Canal latéral à l'Oise sont également à considérer.

LE CANAL DU NORD : DEVENIR ET CONTRIBUTION AU CANAL SEINE NORD EUROPE

La construction du Canal du Nord a été engagée en 1908. Les travaux, interrompus par les guerres, ont repris à la fin des années 1950 et l'ouvrage a été ouvert à la navigation en 1965. Les écluses, construites au début du XX^{ème} siècle, ont pu être allongées mais pas élargies pour permettre le passage des bateaux de 1 350 tonnes qui correspondaient aux nouveaux standards de la flotte à grand gabarit dans les années 1960. Cette limitation du gabarit a conduit à une rapide saturation de la capacité et les temps d'attente aux écluses ont rapidement dépassé plusieurs jours moins de 5 ans après la mise en service.

Ainsi, aujourd'hui, le Canal du Nord ne permet non seulement pas de répondre aux enjeux de massification du transport fluvial, déterminants pour sa compétitivité face aux autres modes de transport, mais aussi à la nécessité de continuité dans le transport fluvial entre les bassins de la Seine et Oise et du Nord Pas-de-Calais, par son incapacité à accueillir la flotte adaptée aux gabarits Va et Vb.

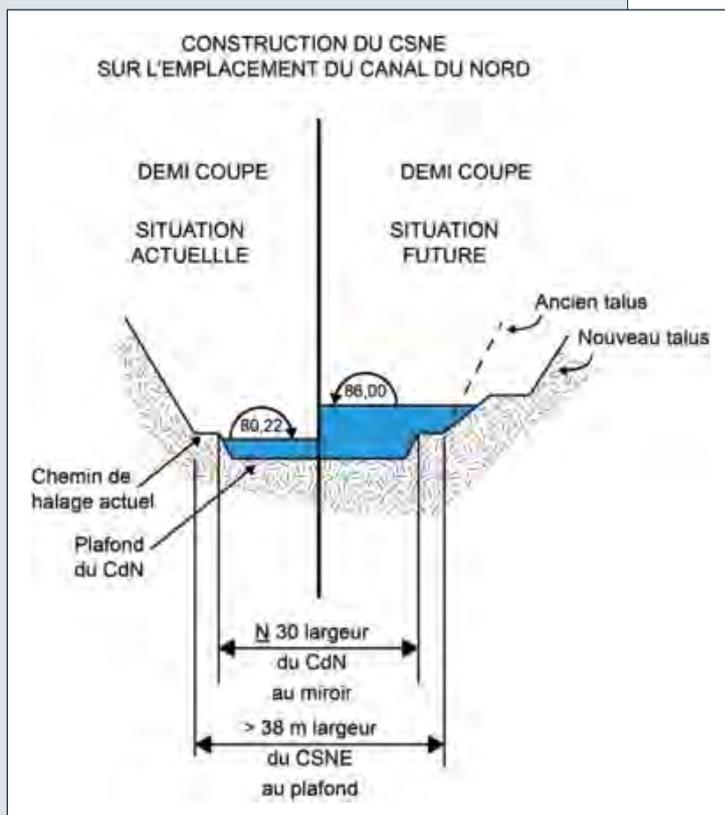
La question de la réutilisation du Canal du Nord avait été étudiée en 1984. Il s'agissait d'aménagements limités permettant, en solution A, le passage de convois de 2 500 t et, en solution B, d'automoteurs de 1 350-1 500 t. L'aménagement en place du Canal du Nord, à un gabarit moindre que le gabarit européen, était selon les estimations équivalente en coût à la construction d'un canal neuf à grand gabarit (plus exactement, le coût était le même en solution A et plus faible de 4,4% en solution B), sans en offrir les fonctionnalités.

La problématique de réutilisation du Canal du Nord tient dans son escalier d'eau et son fonctionnement hydraulique. En effet, le nombre d'écluses nécessiterait une réduction qui modifierait globalement l'escalier d'eau et conduirait à de très importants terrassements. En termes d'hydraulique, les caractéristiques d'étanchéité du canal et sa mise à grand gabarit conduiraient à un impact significatif sur les milieux naturels. Enfin, la réutilisation du Canal du Nord conduirait à couper tout transport par la voie d'eau entre les deux bassins de la Seine et du Nord Pas-de-Calais pendant toute la durée des travaux.

Le travail de reconfiguration technique a permis de réétudier les sections où il apparaît possible de réutiliser le Canal du Nord. En 2013, VNF dispose de réserves foncières permettant de compenser l'emprise. Les périmètres d'aménagement foncier ont été définis pour restructurer le parcellaire agricole. Les outils pour corriger les impacts du projet sont donc en place et doivent permettre de faciliter l'acceptation de la variante.

La réutilisation du Canal du Nord est ainsi envisageable entre Moislains et Havrincourt, à moindre coût puisqu'elle se limite à la réutilisation des emprises sans construction de nouvelles écluses ou de modification de l'escalier d'eau.

*Source : VNF
Principe de réutilisation
du Canal du Nord*



2.1.3 Le cas des plateformes multimodales : laisser l'initiative aux acteurs locaux

Pour les plateformes, les optimisations amènent à proposer de réduire les aménagements prévus tout en préservant le foncier pour leur mise en œuvre. En effet, dans le cadre de l'approche progressive, le développement se fera selon l'évolution et le besoin du marché. De plus, comme c'est déjà le cas pour certaines plateformes situées sur le réseau Seine Escaut (Longueuil-Sainte-Marie, Delta 3 à Dourges, Port de Saint-Saulve), il est proposé que le développement de ces plateformes soit de la responsabilité des acteurs locaux : régions, départements, établissements publics de coopération intercommunale et communes.

Cette proposition veille à garder les facteurs importants permettant un développement ultérieur. Ainsi, les réserves foncières constituées seront des éléments essentiels pour l'aménagement futur de ces zones. La mission propose de préserver un minimum de travaux d'aménagement dès la réalisation du tronçon central. Par exemple, sur la plateforme de Marquion, il est proposé de différer la réalisation de la partie Ouest, mais de maintenir la partie Est. Concernant les plateformes de Noyon et Nesle, les échanges tenus au cours de la mission montrent l'importance d'une écoute du territoire et de ses évolutions. En ce sens, la recherche de synergie sur le secteur de Noyon et Nesle est apparue nécessaire pour répondre au repositionnement de l'économie locale. Les échanges avec les communautés de communes du Pays Noyonnais et du Pays Neslois montrent la possibilité d'une progressivité dans l'aménagement des deux plateformes en recherchant de possibles collaborations. Un repositionnement sur un autre emplacement de la plateforme de Noyon, plus en lien avec les attentes locales pourrait être étudié.

L'économie globale envisageable est de plus de 200 M €₂₀₁₃ HT. Ce travail continuera avec les acteurs locaux afin d'identifier ce qu'il est opportun de garder dans le projet initial pour préparer l'avenir.

Enfin, concernant les plateformes, la volonté initiale de veiller à des standards d'aménagement, respectueux du développement durable est maintenue et amplifiée.

Exemple d'un port d'initiative local : LE PORT FLUVIAL DE LONGUEIL-SAINTE-MARIE

Suite à une étude de préféabilité (analyse technique, étude de marchés, ...) menée par VNF en 2007, avec le concours financier du Pays compiégnais, du Conseil régional de Picardie, du Conseil général de l'Oise et de l'Etat, l'agglomération de la Région de Compiègne (ARC), la Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées (CCPE) et le Conseil général de l'Oise ont décidé d'unir leurs efforts pour créer un port fluvial à proximité immédiate de la zone logistique préexistante Paris-Oise qui jouxte l'autoroute A1.

Localisée au débouché Sud du projet Seine-Nord Europe et directement raccordée au port du Havre, cette nouvelle infrastructure a été définie et réalisée en 6 ans. Il s'agit d'un investissement maîtrisé de 19 M€ TTC, qui a été permis grâce à la création d'un Syndicat mixte (2008) rassemblant le Conseil général de l'Oise, la CCPE et l'ARC.

Les structures locales et l'Etat se sont mobilisées pour concrétiser ce projet : recours à l'Etablissement Public Foncier Local de l'Oise (EPFLO) pour l'acquisition des 24 ha de foncier nécessaire, mobilisation de la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO) pour suivre les études et les travaux, recours au Contrat de Projets Etat Région (CPER) 2007-2013 et au Programme Opérationnel de Compétitivité (POC) 2007-2013, mise en place d'un comité de pilotage associant notamment le Syndicat mixte, l'Etat, le Conseil Régional et VNF.

L'aménagement du port (1ère phase) porte sur une superficie totale de 17 ha comprenant principa-

lement une zone conteneurs de 4,19 ha avec un quai de 190 ml, une zone vrac divisée en 3 parties : vrac 1 terminal granulats de 3,03 ha avec un ponton de 17 ml et 4 ducs d'albe, vrac 2 et vrac 3 de 2,8 ha, et une zone écologique humide de 3,5 ha.

Son financement de 16,12 M€ HT est assuré par le Syndicat mixte du port pour un montant total de 5,5 M€ (avec des participations du Conseil Général de l'Oise, de la CCPE et de l'ARC), et par les subventions des partenaires du projet (Europe, Etat, Région et VNF) pour un montant total de 10,62 M€.

Il comporte des phases ultérieures d'investissement qui permettront une extension progressive des installations portuaires et la création d'un embranchement ferroviaire, confortant ainsi sa dimension intermodale.

Cette dynamique est possible grâce aux efforts convergents des collectivités du secteur, symbolisés par la présidence annuelle alternée mise en place entre le Président du Conseil Général de l'Oise et le Président de l'Agglomération de la Région de Compiègne.

Elle a également permis de mener en parallèle la désignation des exploitants du futur site, après avoir retenu le dispositif de Convention d'Occupation Temporaire auprès d'exploitants privés avec des mises en concurrence séparées pour la zone conteneurs et pour la zone vrac. Ainsi, ce port est d'ores et déjà opérationnel pour le terminal granulats et le sera dans quelques mois pour le terminal conteneurs.

D'autres initiatives locales traduisent la mobilisation du territoire en vue du développement local en lien avec le canal, comme à Bruyères-sur-Oise.



Paris-Oise Port Intérieur - Octobre 2013

2.1.4 Le mode de réalisation du canal peut aussi être un moyen d'optimiser son coût

D'autres éléments d'optimisation financière et technique du projet seront étudiés. Deux voies sont à approfondir : l'allotissement et un mode de réalisation adaptés,

Le recours au marché de conception-réalisation est à considérer dès lors qu'il permet une optimisation financière, une fiabilisation technique et un engagement par anticipation de certains corps d'ouvrage du canal exigeant des moyens et une technicité particulière de la part des entreprises.

L'allotissement géographique ou fonctionnel a différents avantages, en particulier l'élargissement de la concurrence et l'accessibilité du marché aux PME.

Dans les mêmes conditions et objectifs d'optimisation, l'allotissement sera étudié en considérant tant une répartition géographique qu'une affectation par corps d'ouvrages et de travaux permettant le plein exercice concurrentiel entre les entreprises.

A titre d'exemple, le chantier de l'Autoroute A16 entre Amiens et Boulogne-sur-Mer, portant sur 120 km d'aménagement, a été conduit selon quatre sections fonctionnelles, faisant l'objet d'un allotissement par grand corps de travaux et d'ouvrages (lots terrassement/assainissement, chaussée, signalisation, lots spécifiques par ouvrage remarquable et lots général des ouvrages de rétablissement,...) soit plus de 30 marchés.

2.1.5 Un projet reconfiguré pour proposer un « Canal Durable »

Depuis quelques années, les maîtrises d'ouvrage publiques se sont fortement engagées pour accroître la qualité des projets en matière d'intégration aux principes du développement durable. Le projet initial prévoyait déjà des engagements importants (observatoire de l'environnement par exemple) et des équipements d'énergie renouvelable. La reconfiguration permet d'actualiser cette orientation. Le recours à des certifications est maintenant courant : certification HQE pour les bâtiments, certification Route Durable...

Un projet de canal durable pourrait être présenté sur les piliers suivants :

- une gestion hydraulique et en énergie économe en phase d'exploitation : outre les optimisations envisagées en termes d'économie d'eau aux écluses pour limiter les prélèvements sur la ressource, la définition d'un canal « passif », voire à énergie positive doit être renforcée, à l'instar du travail entrepris sur le canal Albert. Au stade de l'avant-projet sommaire de 2006, la consommation énergétique du canal pouvait être compensée par l'implantation de 16 à 18 éoliennes d'une puissance unitaire de 2,5MW. Il est à noter qu'avec l'abaissement du bief de partage la consommation énergétique du canal est plus faible. La combinaison avec l'hydroélectricité permettrait de tendre vers un canal « positif ». La Commission Européenne cofinance de plus, de manière importante, ce type d'installation.

Des installations hydrauliques au fil de l'eau ou comme celles en cours d'installation sur le canal Albert en Belgique sont des exemples possibles.



Exemple d'équipement de production hydroélectrique en cours d'installation sur certaines écluses du canal Albert

- Un aménagement accompagné d'une reconfiguration du territoire :
Le Canal du Nord n'aura plus à terme de vocation commerciale.
Son devenir doit être étudié avec les collectivités, tant dans sa dimension touristique (la section entre Moislains et Béthencourt-sur-Somme participe de l'itinéraire entre la Somme canalisée et le canal de Saint-Quentin) qu'écologique et urbaine : les canaux contribuent à la requalification urbaine par leur qualité architecturale et paysagère.
- Une infrastructure écologique : l'environnement du canal et sa nature intrinsèque représentent un potentiel écologique et paysager à valoriser
- Un canal durable, basé sur les principes d'une certification

La possibilité d'un Canal Durable reconnu / Des plateformes HQE

Les chantiers d'infrastructure linéaire peuvent s'appuyer sur de nouveaux référentiels s'inscrivant pleinement dans une démarche de développement durable. Ceci peut permettre :

- de mener la concertation complémentaire nécessaire sur les secteurs où le projet est modifié, en s'aidant notamment des nouvelles technologies (simulation 3D pour mieux apprécier l'impact du projet).
- d'optimiser le projet en intégrant les propositions nouvelles d'adaptation qui contribuent à en renforcer la performance environnementale, sociale et économique, ...
- d'apporter des solutions aux principales interrogations et à limiter les nuisances générées par le projet en phase chantier comme d'exploitation.
- de prendre en compte globalement le projet dans ses dimensions humaines, environnementales, économiques, en travaillant à l'équilibre global.

La clause d'insertion est essentielle dans les marchés de travaux, avec des objectifs chiffrés assignés aux entreprises. Les structures locales d'insertion sont mobilisées pour une pleine réussite et les autres maîtres d'ouvrage approchés afin de mutualiser des objectifs d'insertion pour en amplifier la portée.

Un référentiel de certification prenant en compte le développement durable dans les projets d'infrastructures fluviales est développé par un certificateur. Il est composé d'un système de management d'opération (SMO), et d'un système d'évaluation des performances, en capitalisant l'expertise acquise sur d'autres projets d'infrastructures linéaires et d'aménagement du territoire.

La conception des plateformes intègre pour sa part la Haute Qualité Environnementale pour les bâtiments et s'inspire de démarches du type Parc d'Activité Labellisé pour la Maîtrise de l'Environnement (PALME), ou HQE Aménagement pour le périmètre global.

2.2 Les actions sur les bassins Seine/Oise et Nord Pas-de-Calais : l'approche globale du Programme Seine Escaut

2.2.1 Un travail important a déjà été mené dans le cadre des Contrats de Projets Etat Région précédents

A compter du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2000-2006, les Régions et certains Départements se sont engagé aux côtés de l'Etat sur le développement des voies navigables.

Dans la région Nord Pas-de-Calais, les travaux de recalibrage, relèvement des ponts et d'aménagement portuaire ont amélioré la capacité du réseau. Ce sont ainsi 85,20 M€ d'investissement qui ont été réalisés sur le CPER 2000-2006 et 63,67 M€ sur le CPER 2007-2013. Les taux de réalisation, respectivement de 66 et 45 % par rapport aux objectifs initiaux aboutissent à la nécessité de finaliser aux prochains contrats des aménagements prioritaires pour la connexion à grand gabarit du réseau national au réseau belge, à moins de formaliser un avenant au CPER en cours pour finaliser à l'horizon 2015 les travaux prioritaires sur la Deûle, la Lys mitoyenne et le Condé Pommeroeul.

Sur la partie de Seine-Aval (Régions Haute-Normandie et Ile-de-France), les travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de VNF au cours des deux CPER (145,07 M€ au total) ont visé exclusivement des reconstructions et modernisations des ouvrages, avec des taux de réalisation respectivement de l'ordre de 90 et 70 % sur les deux périodes. Concernant les Grands Ports Maritimes de Rouen et du Havre, les opérations nécessaires à l'accès direct de Port 2000 au réseau Seine Escaut (écluses Port 2000 au canal de Tancarville et de Tancarville, dragage du sens montant d'accès au GPM de Rouen) sont soit encore au stade d'études, soit en retard dans la réalisation des travaux. Ces opérations sont complétées des aménagements nécessaires de l'écluse François 1er au Havre et du sens descendant d'accès au GPM de Rouen.

En Seine-Amont (Régions Ile-de-France et Champagne-Ardenne), les opérations au cours des deux CPER ont également permis de moderniser certains ouvrages, mais aussi d'étudier la mise au gabarit de la section Bray-Nogent, pour un montant total d'investissement de 82,14 M€. L'avancement des études permet également d'envisager l'aménagement de cette section dont le projet le plus important (Bray Nogent) a été pris en compte dans le cadre du rapport Mobilité 21 de juillet 2013.

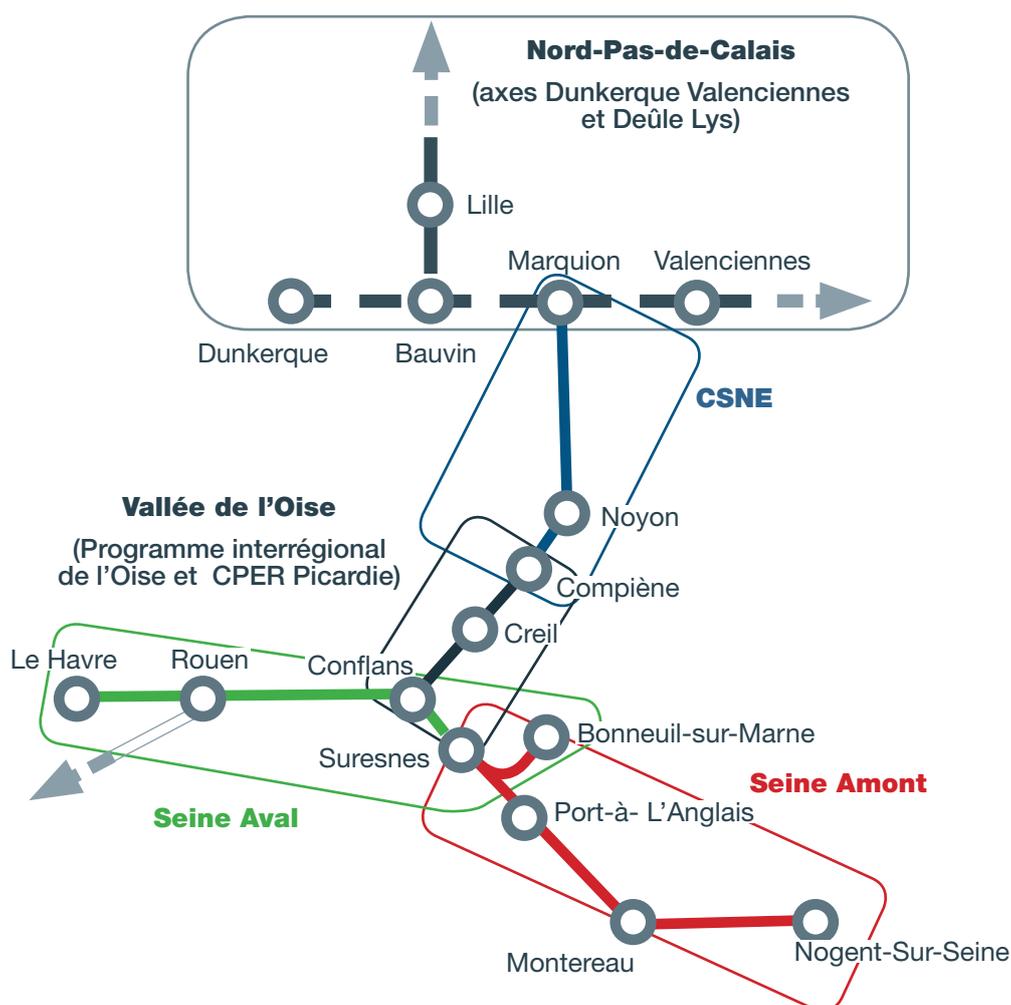
Pour le programme interrégional de l'Oise (Régions Ile-de-France et Picardie), la programmation initiale sur les deux CPER a été complétée et ainsi le niveau de réalisation (108,92 M€) est supérieur à la contractualisation initiale. Les travaux ont permis d'intégrer les enjeux de lutte contre les inondations dans la gestion de la voie d'eau ; toutefois la mise en place d'un système de gestion du trafic n'a pas pu être réalisée. Des travaux de remise au gabarit (dragage) et donc de gestion du trafic (télé-conduite) apparaissent prioritaires pour le prochain CPER.

En Région Picardie, le CPER 2007-2013 visait trois opérations spécifiques contribuant à la mise au gabarit Vb : remise au gabarit de l'Oise-Aval (dragage), approfondissement de l'Oise (projet MAGEO) et étude de relèvement du Pont de Mours. Le retard sur ces deux dernières opérations majeures explique le faible taux de réalisation de ce programme. Le prochain CPER pourrait tenir compte d'une évolution de ces opérations en lien avec d'éventuelles dérogations (alternats notamment) et le principe de l'approche progressive.

2.2.2 Les échanges avec les acteurs économiques et les territoires conduisent à proposer des critères de priorisation des projets pouvant être inscrits au titre des prochains contrats de plan sur le réseau Seine Escaut

Depuis 2000, les CPER ont permis un engagement important en faveur des liaisons fluviales. Toutefois, les difficultés inhérentes à l'amélioration de la capacité de voies d'eau pré existantes, notamment en milieux urbains denses et contraints, conduisent à un bilan mitigé en termes de taux de réalisation.

Dans le cadre de la préparation des CPER 2015-2020, de nombreuses opérations ont été identifiées par VNF sur les 6 axes constitutifs du périmètre Seine Escaut.



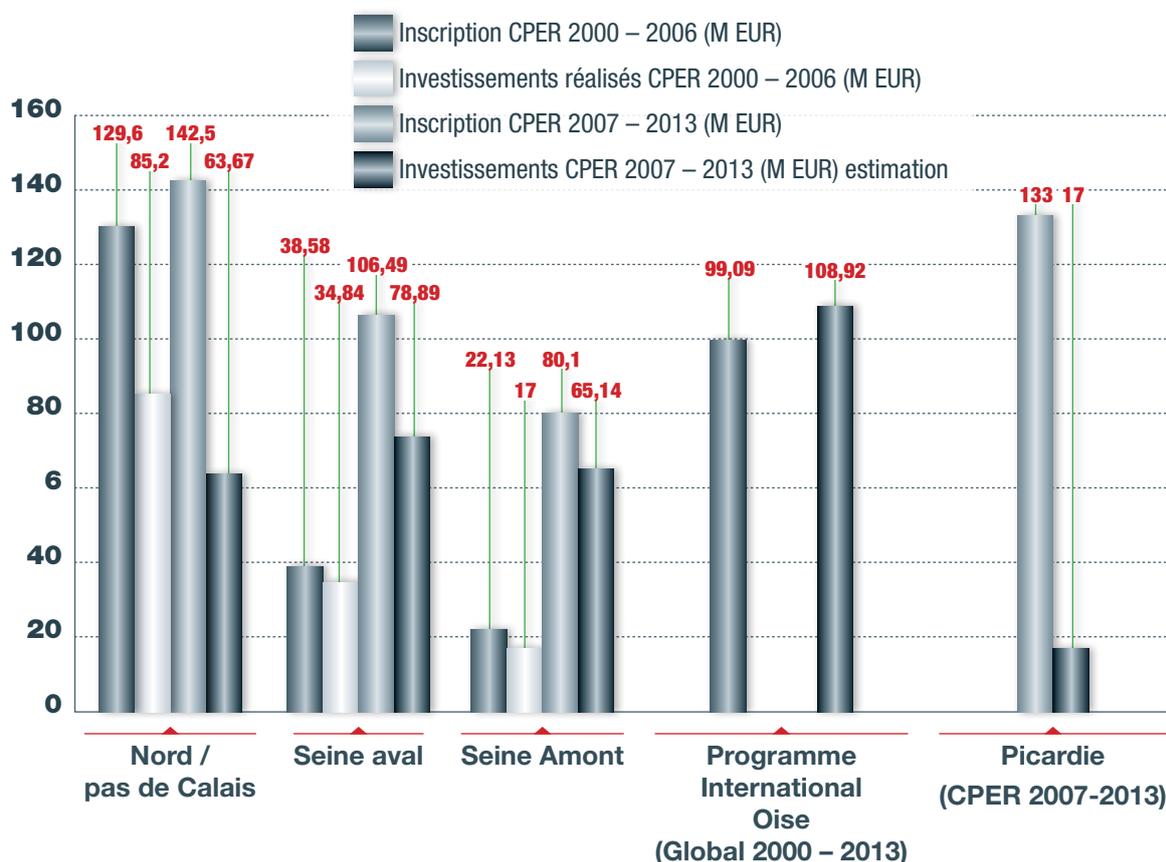
Source : VNF - Direction du Développement

A noter par ailleurs, que pour le projet de Canal Seine Nord Europe, 190 M€ ont déjà été engagés (études, procédures et acquisitions foncières notamment). Les étapes clés suivantes ont d'ores et déjà été réalisées :

- concertation et enquête d'utilité publique (2004-2009)
- Etudes globales sur le périmètre Seine Escaut (concertation usagers, études portuaires, tarification,...)
- Etudes d'avant-projet et programme fonctionnel
- Procédures foncières, réserves foncières, conventions d'occupation temporaire, acquisition de terrain (2008-2013)
- Travaux préliminaires (déviation autoroute A29, sondages, archéologie préventive)

Les années à venir (2014-2015) seront consacrées aux études de projet, les procédures de déclaration d'utilité publique modificative et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, ainsi que la fin des travaux préparatoires et préliminaires (dont l'aménagement des zones portuaires du Canal du Nord pour la phase de construction). Elles permettent ainsi d'envisager à partir de 2016 le démarrage des travaux sur les sections fonctionnelles et leur fin à l'horizon 2020/2023.

Contrats de plan Etat Région



Source: DREAL Nord Pas-de-Calais, DREAL Picardie, DREAL Haute-Normandie, DRIEA Ile-de-France, VNF

L'ensemble de ces opérations doit être priorisé dans le cadre des échanges qui s'engagent entre l'Etat et les Régions pour la préparation des CPER. Dans le cadre de la mission de reconfiguration, sur la base des échanges tenus, il est possible de proposer trois critères de priorisation permettant d'avoir une cohérence d'ensemble. Ces trois principes ont guidé la mission de reconfiguration :

- le principe de privilégier l'intérêt économique : les milieux économiques associés dans le cadre de la mission ont tous mis en avant la nécessité de pouvoir disposer d'une plus grande qualité de service : amplitude horaire d'ouverture plus large, gestion de trafic... L'amélioration de la qualité de service permet de renforcer l'attractivité de la voie d'eau face aux autres modes de transport. Les aménagements visés concernent la fiabilisation et la modernisation des ouvrages stratégiques pour la navigation, ainsi que l'automatisation et la sécurisation du réseau permettant l'allongement de la période quotidienne d'ouverture à la navigation. Ceci concourt aussi à maintenir le réseau (régénération).
- le principe, au sein du programme global Seine Escaut, de constitution d'un réseau à grand gabarit. Ceci visera notamment les connexions au réseau belge.
- le principe de l'approche progressive.

Sur le très court terme, la maturité des projets présentés peuvent aussi entrer en compte pour compléter ces principes, afin de garantir un niveau de chantier minimum dans une logique de maintien de l'activité. Aussi en complément des critères de priorités susvisés, les aménagements prioritaires sur les bassins Seine/Oise et Nord Pas-de-Calais doivent également débuter en 2014/2015.

Sur la base du travail préalable aux discussions sur le contenu du prochain CPER et des avenants au CPER en cours, opéré par VNF, parmi les priorités possibles à porter à court terme certaines émergent particulièrement. A titre indicatif, il s'agit des opérations suivantes: Canal de Condé Pommereul, recalibrage de l'Escaut entre Trith et Mortagne, recalibrage de la Lys mitoyenne, achèvement du dragage en aval de Creil, aménagement d'une aire de virement pour le port de Longueil Sainte-Marie, travaux de fiabilisation sur la Seine aval... Différents scénarios seront à définir selon le niveau de priorité affecté à chaque critère. En prenant en compte les axes Dunkerque Escaut, Deûle-Lys, Vallée de l'Oise, Seine Rouen/Suresnes, ces différents scénarios aboutissent à une enveloppe financière estimée de 200 M€ à plus de 300 M€.

A ces opérations, il conviendra d'ajouter les projets des ports maritimes, les opérations sur la Seine Amont (en considérant que le projet de Bray Nogent, partie intégrante du réseau, a été examiné par la Commission Mobilité 21).

2.3 La question de l'ordonnancement est à mettre en regard de l'intérêt économique et des moyens disponibles

2.3.1 Relier en priorité les bassins par la réalisation du tronçon central, afin de profiter de l'effet réseau

Le choix de l'ordonnancement des travaux sur le périmètre Seine Escaut doit tenir compte de l'écoute des acteurs économiques, des territoires et des partenaires financiers, et avant tout de la possibilité de retombées économiques rapides dans une logique de relance. Les échanges ont conduit aux éléments suivants :

- S'inscrire dans les priorités et la capacité (programmation financière imposant une approche progressive) des partenaires et de l'Etat,
- Relier rapidement les bassins de Seine/Oise et de l'Escaut/Deûle/Lys pour créer un espace unifié et bénéficier de retombées économiques rapides de l'infrastructure,
- Donner de la visibilité aux acteurs et partenaires en fixant une date de mise en service du Canal Seine Nord Europe.

En ce sens, le démarrage prioritaire du Canal Seine Nord Europe, puis la finalisation du programme d'aménagement, permettent de répondre pleinement à ces attentes. Les études menées dans le cadre de la mission montrent la possibilité de pouvoir disposer d'un gabarit Va voire Va+ sur l'ensemble du réseau dès l'ouverture du tronçon central qui lui est resté Vb. Les acteurs économiques et de la batellerie ont confirmé dans leurs contributions leur préférence pour cet ordonnancement.

2.3.2 Les principes d'un planning s'inscrivant dans l'approche progressive

Le travail de reconfiguration permet de présenter les principes d'un planning des grandes phases d'aménagement fluvial sur le périmètre Seine Escaut (en dehors des travaux des grands ports maritimes)

2014 - 2015	2016-2023	Au-delà
Etudes de projet, procédures réglementaires, reconnaissances, préparation des marchés de travaux du Canal Seine Nord Europe et travaux préparatoires, Etudes et travaux prioritaires dans les bassins Seine/Oise et Escaut	Aménagement et mise en service du Canal Seine Nord Europe (section Compiègne/Aubencheul)	Achèvement des travaux d'aménagement du Programme Seine Escaut

2.4 Les propositions et la synthèse des pistes d'économie

L'économie envisagée par les optimisations proposées représente une fourchette de l'ordre de 550 à 650 M€ HT sur le seul Canal Seine Nord Europe et ses équipements connexes, soit 9 à 12 % du coût estimé du projet qui serait ainsi de l'ordre de 4 400 à 4 700 M€ HT

Ces économies se répartissent comme suit :

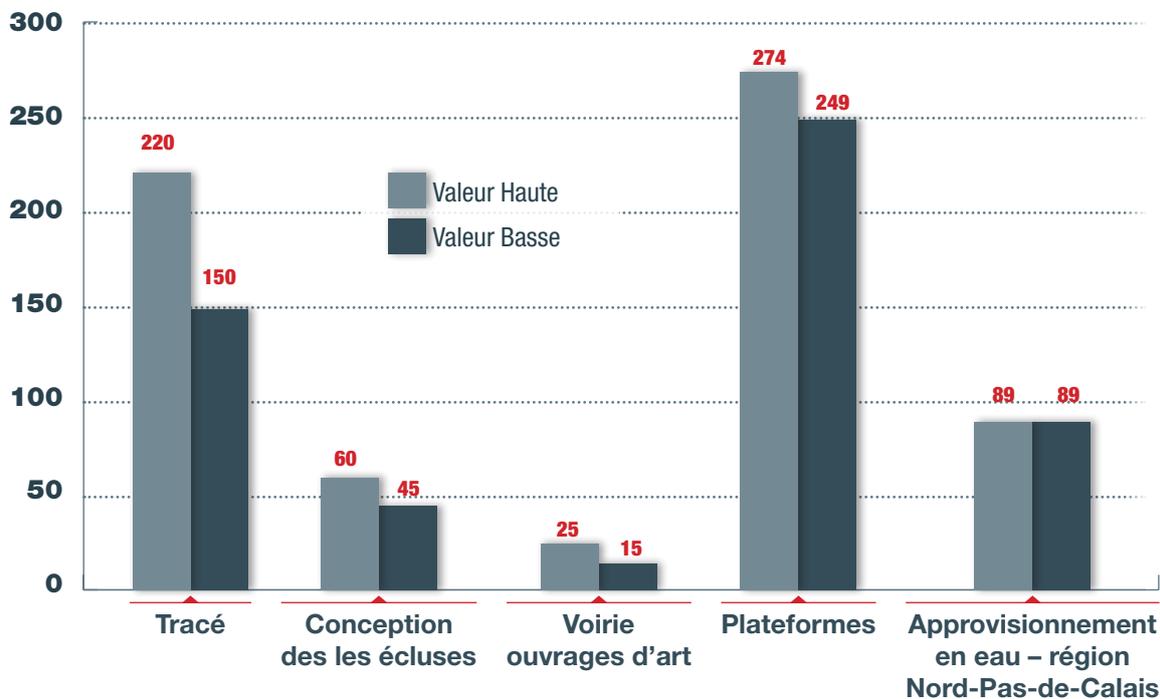


Figure 6 : synthèse des pistes d'économie proposées

Les propositions 1 (approche globale) et 2 (approche progressive) ont guidé le travail de reconfiguration technique. Ce travail a conduit de plus à une proposition n° 3 :

Proposition 3 : un aménagement durable privilégiant le partenariat et les réalités locales

- Laisser à l'initiative locale, les plateformes et leur développement, avec en premier lieu, les Régions, les Départements et les EPCI, associant l'Etat, VNF et les acteurs privés.
- Préserver une approche progressive avec des plateformes selon le besoin du marché. Des réservations foncières sont gardées pour préserver l'avenir.
- Prévoir pour les Plateformes des standards de construction en lien avec la transition énergétique (solaire, hydroélectricité...).
- Renforcer la démarche d'autonomie énergétique du canal, voire d'une contribution positive.
- S'inspirer des méthodes HQE Bâtiments ou Route Durable, en ayant recours au besoin à une certification.