

---

# Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe Réseau Seine-Escaut

**Un projet pour la relance de la croissance**

---

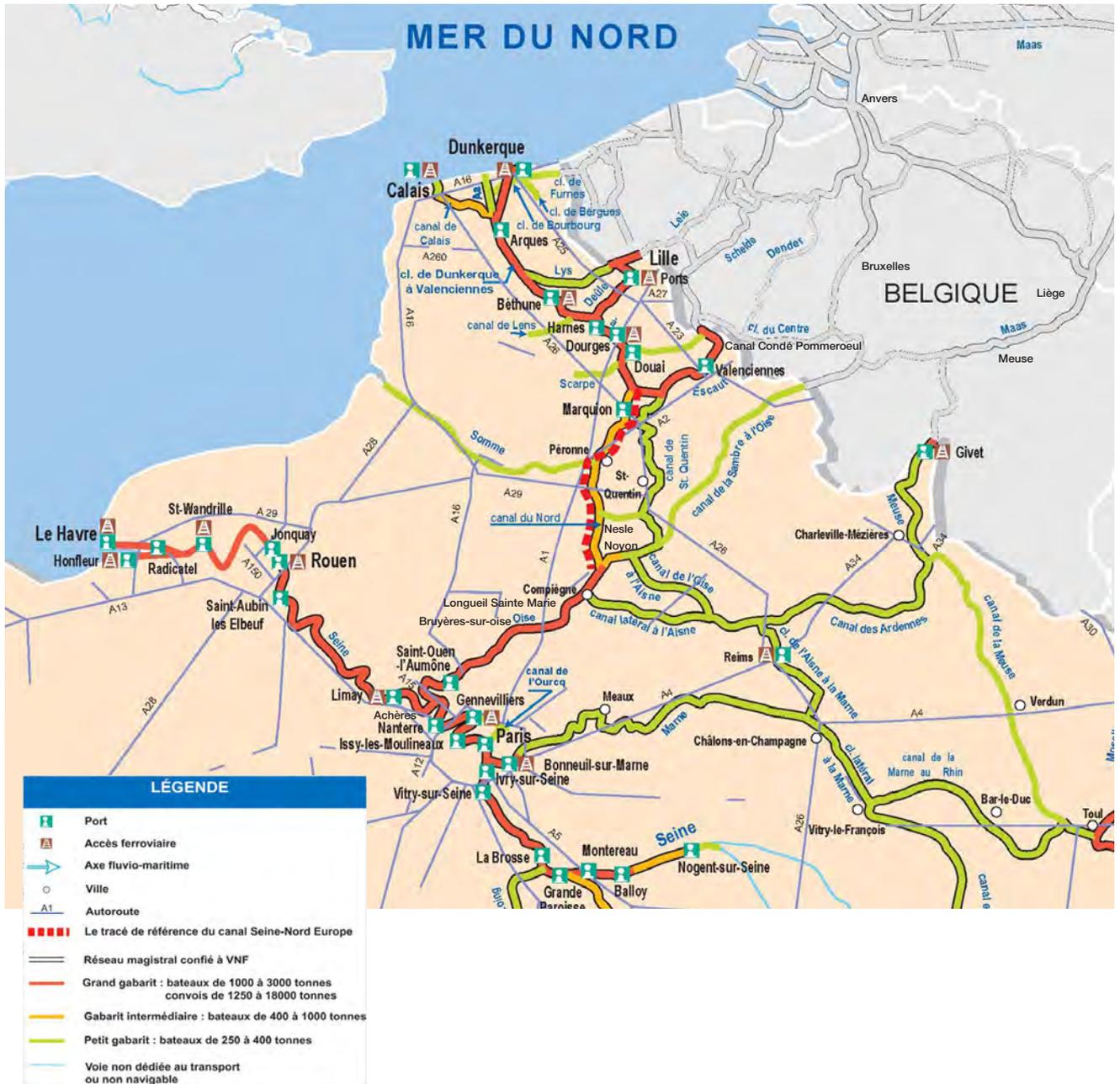
**Rapport au Ministre délégué chargé  
des Transports, de la Mer et de la Pêche**

par le député  
**Rémi PAUVROS**





# CARTE DU RESEAU SEINE ESCAUT



LÉGENDE	
	Port
	Accès ferroviaire
	Axe fluvio-maritime
	Ville
	Autoroute
	Le tracé de référence du canal Seine-Nord Europe
	Réseau magistral confié à VNF
	Grand gabarit : bateaux de 1000 à 3000 tonnes convois de 1250 à 18000 tonnes
	Gabarit intermédiaire : bateaux de 400 à 1000 tonnes
	Petit gabarit : bateaux de 250 à 400 tonnes
	Voie non dédiée au transport ou non navigable





# AVANT PROPOS

---

Par lettre en date du 17 avril 2013, Frédéric Cuvillier, Ministre Délégué Chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, m'a confié la mission de reconfigurer le Canal Seine Nord Europe. Cette mission a pour objectif de revoir les caractéristiques du projet pour en réduire le coût, sans en changer les objectifs fondamentaux, de revisiter le volet financier et le mode de réalisation et de permettre de présenter dès le premier semestre 2014 un projet reconfiguré afin de pouvoir bénéficier de financements européens au taux maximum sur la période 2014-2020.

Dès le démarrage de ma mission, j'ai souhaité que ce projet ne soit pas considéré uniquement sous l'angle d'une infrastructure de transport mais bien comme un outil de compétitivité des ports et de nos territoires, synonyme de croissance, de développement durable et d'emploi. J'ai donc abordé ce projet en tout premier lieu pour son intérêt économique au niveau français et européen.

C'est dans cet objectif que j'ai rencontré un maximum de partenaires. Ils m'ont exprimé l'attente forte de cette infrastructure et leur besoin de visibilité, permettant une relance pour la croissance.

Enfin, dès le début de la mission, des contacts ont été pris avec la Commission Européenne, afin d'étudier les conditions d'engagement d'un projet reconfiguré sur un financement maximal dans le cadre du nouveau Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe.

C'est ainsi plus de 70 réunions d'échanges qui ont été réalisées afin de créer les conditions d'un accord et d'un portage partagé. Un comité des partenaires tenu le 30 octobre, réunissant, l'Etat, les Régions, les Départements, les Ports, les Régions wallonne et flamande, a permis de partager les attentes de chacun.

Cet important travail d'écoute et de partage conduit à une vision commune de l'évolution nécessaire de notre système de transport de fret : permettre la massification dans nos ports, favoriser la transition énergétique par le report modal vers le fer ou la voie d'eau, créer un espace unifié au cœur de l'Europe, accroître la compétitivité des territoires et ainsi être facteur de croissance et d'emploi.

Le développement des grands ports du Range Nord, notamment Anvers et Rotterdam, n'a été possible que parce que leurs dessertes terrestres les reliant à leur hinterland et aux zones de massification et d'éclatement des marchandises sont efficaces. Nous devons permettre à nos ports de diversifier leurs dessertes terrestres et leur offrir des solutions de transport massifié. Ces aspects sont essentiels car ils conditionnent le prix du transport des marchandises et le choix des armateurs. C'est dans ce sens que le Canal Seine Nord Europe est un outil de compétitivité pour le réseau de ports HAROPA et pour le Grand Port Maritime de Dunkerque.

Le Canal Seine Nord Europe est aussi la concrétisation d'un espace intégré européen en matière de fret fluvial et ferroviaire, raccrochant le bassin de la Seine au Nord de l'Europe, ouvrant des perspectives vers l'Est, qui porte la dynamique de demain. Il mettra au cœur de l'Europe, des territoires du Nord de la France dont la situation économique est parmi les plus difficiles en France aujourd'hui. La perspective d'un espace unifié justifie l'appui fort de l'Europe pour ce projet.

Le Canal Seine Nord Europe est aussi un contributeur essentiel à la transition énergétique, assurant une possibilité de report modal sur un axe autoroutier surchargé par les poids lourds. La route reste en effet le mode dominant de transport en France, avec 81,1 % de part modale. Cette part est supérieure à celle de la moyenne européenne, qui se situe aux alentours de 75,5 %. Or, un convoi poussé de deux barges, soit un gabarit Vb (gabarit du Canal Seine Nord Europe), permet de transporter 4 400 t de marchandises, soit l'équivalent de plus de 100 camions ou 3 trains complets.

Le Canal Seine Nord Europe se veut ouvert sur les territoires. Aménagé sur les principes d'un canal durable, il est l'occasion d'une nouvelle relation avec les agriculteurs. Des zones logistiques, aménagées dans le souci du développement durable, seront installées en bord à voie d'eau. De nombreuses collectivités territoriales ont déjà investi ou lancent des projets dans la perspective de réalisation du projet : le projet Dock Seine Nord Europe/Escaut en construction sur Valenciennes, le Port de Longueuil Sainte-Marie inauguré dans l'Oise en novembre 2013, le projet Paris Seine Métropole. Des filières établies sur le fluvial comme les céréales, les granulats, mais d'autres en développement comme la grande distribution ou le recyclage, envisagent des projets d'investissement le long du parcours Marquion - Clairoix. Le tourisme pourra également être développé. L'exemple du Canal Albert en Belgique m'a conforté dans cette conviction de la force du fluvial pour développer l'emploi durablement.

Le projet est donc créateur d'emplois à court, moyen et long terme. Au-delà des 10 000 emplois liés au chantier, 50 000 emplois sont attendus à l'horizon 2050.

J'ai pu mesurer cette attente immense que porte ce projet dans les territoires de la moitié Nord de la France. Il est en effet le premier grand projet structurant de ce territoire depuis le TGV Nord et le tunnel sous la Manche.

Ainsi, le Canal Seine Nord Europe est un facteur de développement économique, car il est permis de construire un réseau plus large, le réseau Seine Escaut. C'est pourquoi, j'ai inscrit ma mission dans ce périmètre, adoptant une approche globale en lien avec la réalité des flux économiques.

Ce développement économique se fera dans le temps. En effet, la construction d'un canal à grand gabarit est un investissement à long terme, dont la montée en charge est progressive mais certaine. Ceci conduit à faire évoluer peu à peu l'infrastructure selon les besoins. Le Canal Albert, inauguré en 1939, a été continuellement amélioré. Il en sera de même pour le réseau Seine Escaut. Articulé autour du point d'appui qu'est le Canal Seine Nord Europe dont le gabarit Vb est préservé, le reste du réseau doit s'adapter progressivement aux besoins du marché. C'est ainsi une approche progressive que j'ai choisie pour élaborer mes propositions.

Cette approche globale et progressive conduit donc à réaliser à partir de 2016 ce chaînon manquant entre deux grands bassins pour prioriser ensuite les investissements sur l'ensemble du réseau au fur et à mesure des besoins économiques et du développement de l'activité fluviale. Ceci passe par la réalisation immédiate du Canal Seine Nord Europe, tronçon central de la liaison Seine Escaut.

Pour rendre possible cette perspective, il faut créer des conditions favorables à l'engagement du chantier.

Tout d'abord, une réduction du coût. Le travail de reconfiguration technique, conduit sous le pilotage de Gilles Leblanc, ingénieur général des Ponts et des Eaux et des Forêts, a permis d'identifier des pistes d'économies significatives, pour atteindre un coût du chantier de l'ordre de 4500 M€<sub>2013</sub> HT.

Il s'agit ensuite de reconstruire un nouveau partenariat avec les territoires. C'est dans ce cadre, que je propose aux Régions et aux collectivités territoriales d'assurer le développement des plateformes multimodales. C'est aussi en ce sens, que je propose que le projet, et au-delà, le bassin concerné soit confié à une société de projet créée dans le cadre d'une disposition législative qui associerait VNF, collectivités, les Ports, voire d'autres parties prenantes comme nos partenaires belges.

Il faut, enfin, en revoir le financement. Un appui européen fort est possible. La déclaration conjointe signée le jeudi 17 octobre 2013 entre M. le Ministre, ses homologues de Belgique, et des Pays-Bas, ainsi que le Commissaire européen aux Transports Siim Kallas a été un des éléments décisifs de la reconfiguration financière. Cette déclaration acte que le Canal Seine Nord Europe et le réseau Seine

Escaut sont éligibles à un taux de cofinancement européen allant jusqu'à 40 %, contre 6,22 % précédemment. Les collectivités concernées ont aussi acté un engagement nouveau et renforcé. Leur déclaration d'engagement signée conduit à la volonté d'un financement à hauteur d'un milliard d'euros. Cet engagement nouveau va de pair avec la perspective d'un partenariat renforcé, et d'un démarrage rapide des travaux du tronçon central. Le dernier élément du financement est l'inscription d'éléments incitatifs au report modal. Dans le cadre de l'approche globale du réseau Seine Escaut, une réflexion pourrait être engagée pour lier le financement de l'infrastructure à des incitations permettant le report modal depuis les autoroutes concernées.

Au-delà, ce projet pose les questions de reconstruire une culture du fluvial pour notre pays, et d'élaborer des pistes pour la complémentarité fer/voie d'eau/route. J'ai rencontré une profession dynamique qui souhaite réamorcer un développement fort. Sur ces bases, une réflexion pourrait être engagée vers un plan fluvial qui redonnerait toute sa place à ce mode respectueux de l'environnement.

Enfin, les acteurs que j'ai rencontrés m'ont exprimé le caractère essentiel d'écoute et de portage d'un élu de la Nation. Aussi, sur le modèle de l'Europe qui nomme un coordinateur pour chacun de ses corridors prioritaires, je propose qu'un coordinateur national soit nommé. Personne indépendante, parrain du projet, il veille à son avancement, à l'écoute mutuelle de l'ensemble des parties intéressées : techniciens, territoires, acteurs économiques. Il facilite ainsi les relations et assure une cohérence d'ensemble.

Le présent rapport apporte enfin quelques propositions qui se sont appuyées sur l'étude des bonnes pratiques, sur l'écoute des partenaires du projet et sur les entretiens menés dans le cadre de la mission. Je remercie très sincèrement toutes les personnes rencontrées et demande à celles que les contraintes de temps liées à la mission n'ont pas permis de rencontrer, de bien vouloir m'en excuser. Elles ont chacune apporté un élément dans ma réflexion et dans l'élaboration de mes propositions. Toutes ont exprimé une attente forte et la volonté, grâce à une visibilité retrouvée, d'investir pour relancer la croissance et l'emploi pour notre pays et pour l'Europe.

Je crois en l'avenir de ce projet qui sera l'un des facteurs de la relance de la croissance de notre pays.



**Rémi Pauvros**

Député du Nord  
Maire de Maubeuge

# Table des matières

---

<b>1 PREMIERE PARTIE : UNE INFRASTRUCTURE ATTENDUE, QUI SE JUSTIFIE PAR SON INTERET ECONOMIQUE, EUROPEEN, EN CONTRIBUTEUR A LA TRANSITION ENERGETIQUE</b> .....	<b>12</b>
<b>1.1 LES RENCONTRES DE TERRAIN, LES NOMBREUX ECHANGES TENUS MONTRENT UNE ATTENTE FORTE POUR CREER UN ESPACE UNIFIE D'ECHANGES AU CŒUR DE L'EUROPE</b> .....	<b>12</b>
1.1.1 La possibilité pour les ports maritimes d'accroître leur position concurrentielle et d'étendre leur hinterland.....	12
1.1.2 Face aux incertitudes, les acteurs économiques adoptent une attitude attentiste en suspendant leurs investissements.....	14
1.1.3 Des opportunités d'emploi et de développement économique pour les territoires .....	16
1.1.4 Mieux impliquer les partenaires belges pour renforcer les relations transfrontalières.....	17
1.1.5 Pour l'Europe, créer un espace unifié de transport fluvial en combinaison avec le ferroviaire .....	17
<b>1.2 UNE SOURCE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE A COURT, MOYEN ET LONG TERME</b> .....	<b>20</b>
1.2.1 Un chantier contribuant à la relance économique et à l'emploi .....	20
1.2.2 Un équipement source d'emplois locaux et pérennes à moyen et long terme .....	22
1.2.3 Un outil structurant pour l'aménagement équilibré du territoire.....	24
1.2.4 Un facteur d'amélioration de la compétitivité des entreprises.....	26
1.2.5 Un effet accélérateur de développement et de synergies pour les ports intérieurs et les plateformes multimodales.....	28
1.2.6 Un accélérateur des mutations en cours pour les ports maritimes .....	30
<b>1.3 UNE INFRASTRUCTURE PERMETTANT DE RELANCER LA CULTURE FLUVIALE ET CONTRIBUER AINSI A LA TRANSITION ENERGETIQUE PAR LE REPORT MODAL</b> .....	<b>34</b>
1.3.1 Le Canal Seine Nord Europe en permettant le développement du transport fluvial contribuera à la transition énergétique .....	34
1.3.2 Le Canal Seine Nord Europe ouvre une possibilité intéressante de report modal par l'effet réseau.....	36
<b>1.4 LES PROPOSITIONS : SUIVRE UNE APPROCHE GLOBALE ET PROGRESSIVE DANS L'AMENAGEMENT DU RESEAU SEINE ESCAUT</b> .....	<b>39</b>

# Table des matières

---

<b>2 DEUXIEME PARTIE : LES APPROCHE GLOBALE ET PROGRESSIVE ET LA RECONFIGURATION TECHNIQUE PERMETTENT D'ENVISAGER DES ECONOMIES SIGNIFICATIVES AVEC L'OBJECTIF DE RETOMBÉES ECONOMIQUES RAPIDES</b> .....	<b>40</b>
<b>2.1 UNE RECONFIGURATION TECHNIQUE DU PROJET DE TRONÇON CENTRAL PERMET D'ENVISAGER DE REDUIRE SON COUT DE MANIERE SIGNIFICATIVE, TOUT EN S'INSCRIVANT DANS UN PROJET DE CANAL DURABLE</b> .....	<b>40</b>
2.1.1 Le cadre donné au travail de reconfiguration technique .....	40
2.1.2 Les principales propositions d'évolutions techniques.....	41
2.1.3 Le cas des plateformes multimodales : laisser l'initiative aux acteurs locaux.....	46
2.1.4 Le mode de réalisation du canal peut aussi être un moyen d'optimiser son coût .....	48
2.1.5 Un projet reconfiguré pour proposer un « Canal Durable » .....	48
<b>2.2 LES ACTIONS SUR LES BASSINS SEINE/OISE ET NORD PAS-DE-CALAIS : L'APPROCHE GLOBALE DU PROGRAMME SEINE ESCAUT</b> .....	<b>50</b>
2.2.1 Un travail important a déjà été mené dans le cadre des Contrats de Projets Etat Région précédents .....	50
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 prochaines contrats de plan sur le réseau Seine Escaut .....	51
<b>2.3 LA QUESTION DE L'ORDONNANCEMENT EST A METTRE EN REGARD DE L'INTERET ECONOMIQUE ET DES MOYENS DISPONIBLES</b> .....	<b>54</b>
2.3.1 Relier en priorité les bassins par la réalisation du tronçon central, afin de profiter de l'effet réseau .....	54
2.3.2 Les principes d'un planning s'inscrivant dans l'approche progressive.....	54
<b>2.4 LES PROPOSITIONS ET LA SYNTHESE DES PISTES D'ECONOMIE</b> .....	<b>55</b>

# Table des matières

---

<b>3 TROISIEME PARTIE : UN PROJET DONT LA RECONFIGURATION FINANCIERE ET SON INSCRIPTION DANS UNE LOGIQUE ECONOMIQUE CONDUISENT A UNE NOUVELLE GOUVERNANCE .....</b>	<b>56</b>
<b>3.1 UNE RECONFIGURATION FINANCIERE QUI PERMET DE CONFIRMER UN APPUI FORT DE L'EUROPE ET DES COLLECTIVITES .....</b>	<b>57</b>
3.1.1 Le Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe et la Déclaration de Tallinn .....	57
3.1.2 Le principe d'appui des grands projets en France entre l'Etat et les collectivités.....	59
3.1.3 Les collectivités concernées : une déclaration d'engagement pour financer le Canal Seine Nord Europe .....	60
3.1.4 Les autres sources de financement .....	61
<b>3.2 UNE NOUVELLE GOUVERNANCE PAR UNE SOCIETE DE PROJET ET UN APPROFONDISSEMENT DES RELATIONS SUR LE PERIMETRE SEINE ESCAUT .....</b>	<b>65</b>
3.2.1 Assurer le développement fluvial du périmètre dans un cadre partenarial par une société de projet .....	65
<b>3.3 LA RECONFIGURATION FINANCIERE CONFORTE LES CONCLUSIONS SUR L'ORDONNANCEMENT POUR UNE OUVERTURE DU TRONÇON CENTRAL A UN HORIZON 2020/2023 .....</b>	<b>70</b>
3.3.1 L'engagement de l'Europe et des collectivités conduit à privilégier le scénario d'un aboutissement rapide du tronçon central.....	70
3.3.2 Un plan de financement possible.....	71
3.3.3 Le planning possible avec les travaux prioritaires d'extrémité.....	71
<b>3.4 LES PROPOSITIONS .....</b>	<b>72</b>

# Table des matières

---

<b>4 QUATRIEME PARTIE : REDEVELOPPER LA CULTURE FLUVIALE, EN COMPLEMENTARITE AVEC LES PORTS ET LES AUTRES MODES DE TRANSPORT.....</b>	<b>73</b>
4.1 LA COMPLEMENTARITE DES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES : UN ENJEU DE COMPETITIVITE.....	73
4.2 LES EVOLUTIONS DE REPARTITION MODALE EN FRANCE MONTRENT DES DIFFERENCES SIGNIFICATIVES AVEC NOS VOISINS.....	74
4.2.1 La France a eu une évolution très différente de la Belgique en matière de répartition modale .....	74
4.2.2 Le transport fluvial en France : une dynamique de croissance enclenchée, mais limitée par le réseau actuel.....	75
4.2.3 La complémentarité avec le fret ferroviaire et routier .....	80
4.3 L'ETAT DES ACTIONS DE POLITIQUES PUBLIQUES EN MATIERE FLUVIALE.....	82
4.4 PROPOSITIONS POUR RENFORCER LA COMPLEMENTARITE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT DE FRET .....	83
<b>5 CONCLUSION : SYNTHESSES DES PROPOSITIONS.....</b>	<b>84</b>
<b>Remerciements .....</b>	<b>87</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>88</b>