

---

## **SEINE NORD INFOS**

Décembre 2019

### **Synthèse de la réunion de l'intergroupe parlementaire Seine-Nord Europe / Seine-Escaut**

---

**Le 3 décembre 2019, l'association Seine-Nord Europe a organisé une nouvelle réunion de son intergroupe parlementaire Seine-Nord Europe / Seine-Escaut. L'occasion de faire le point sur l'accord de financement récemment conclu entre l'Etat et les collectivités territoriales sur Seine-Nord Europe et les avancées du projet sur le terrain, mais également d'évoquer la récente création d'Entreprises Fluviales de France (E2F).**

En ouverture, Philippe Marini, Maire de Compiègne et Président de l'association Seine-Nord Europe, rappelle les importantes étapes franchies par le projet depuis 2 mois. Le 4 octobre dernier, les Ministres Gérald Darmanin et Jean-Baptiste Djebbari ont annoncé aux côtés de Xavier Bertrand, Président de la Région Hauts-de-France et du Conseil de surveillance de la Société du canal Seine-Nord Europe et des autres responsables des collectivités concernées, la signature d'un accord sur le financement de Seine-Nord Europe, accord qui sera détaillé lors de cette réunion. Trois semaines plus tard, le Premier ministre Edouard Philippe assurait les acteurs territoriaux du soutien plein et entier de l'Etat pour la réalisation du canal. Enfin, il y a 10 jours, le Président de la République est venu saluer, lors de son déplacement dans la Somme, les membres du Comité stratégique de la Société du canal Seine-Nord Europe. Emmanuel Macron n'a pas manqué de rappeler, à cette occasion, tout l'intérêt de ce grand projet, de cette « *aventure industrielle* » qui est « *emblématique de notre capacité à nous projeter dans le futur* ».

Philippe Marini se félicite de ces annonces et de ces décisions qui ne peuvent que satisfaire les membres de l'association Seine-Nord Europe. L'association sera désormais vigilante au regard de 3 enjeux :

- La définition de la taxe nationale à assiette locale permettant de financer le « reste à payer » ;
- La place accordée à Seine-Nord Europe au sein des futurs programmes de financement de l'AFITF ;
- Le développement des plates-formes multimodales afin d'ancrer des activités économiques bord à canal.

Co-président de cet intergroupe parlementaire, le Sénateur Jérôme Bascher tient à excuser l'absence à cette réunion de la Députée Carole Bureau-Bonnard, également co-présidente de cet intergroupe, en déplacement à l'étranger ce jour.



*Jean-François Dalaise, Vice-Président Secrétaire général de l'association, et Philippe Marini, Président de l'association*

Le Sénateur souligne la nécessité de bien anticiper la réalisation des aménagements bord à canal qui ne font pas partie de l'accord de financement trouvé.

#### **La création d'Entreprises Fluviales de France (E2F)**

Présent à Nesle le 22 novembre dernier pour la réunion du Comité stratégique de la société de projet, Didier Leandri, Président Délégué Général d'Entreprises Fluviales de France (E2F), souligne que la logistique fluviale et le tourisme sont en fort développement depuis le début de l'année, avec notamment des taux de croissance de 20 % à 25 % sur le bassin de la Seine pour les marchandises.

Seine-Nord Europe est bien entendu, selon lui, le grand projet de la profession par ce qu'il apporte en lui-même et par la force d'entraînement que ce projet suscitera sur l'ensemble du territoire. Didier Leandri rappelle qu'aucun mode de transport ne s'est développé sans réseau maillé et sans capacité de projection en dehors des frontières.

E2F est née de la fusion de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) et du Comité des Armateurs Fluviaux (CAF). C'est une forme unique en Europe, cette séparation existant toujours aux Pays-Bas ou en Belgique.

E2F aura notamment vocation à répondre vite et bien aux sollicitations de la Société du canal Seine-Nord Europe à la fois pendant la phase de travaux et après la mise en service du canal. C'est un enjeu majeur pour le « pavillon français » fluvial qui est prêt à relever le défi de l'ouverture des marchés.



Didier Leandri, Président  
Délégué général d'E2F

En complément des dispositifs existants de la Société de projet (« canal entreprises », « canal emploi »...), Didier Leandri propose la création d'un « canal batellerie » pour traiter des spécificités liées à l'exploitation du canal et des questions d'emplois sur un marché soumis à une certaine tension.

*Répondant aux questions des parlementaires présents sur la formation des bateliers, Didier Leandri rappelle qu'il existe deux lycées professionnels à Schiltigheim et à Montélimar et un centre d'apprentissage à Tremblay-sur-Mauldre. La capacité d'accueil de ces écoles permet de faire face à la demande.*

*Concernant le réseau secondaire, il estime qu'il y aura des choix à faire car le maintien de ce réseau nécessite d'importants investissements. Mais E2F considère que le réseau secondaire doit être largement préservé et réfute la perspective de la « dénavigation » telle que proposée par le rapport du COI en 2018. L'automatisation des écluses devrait contribuer à maintenir quelques voies secondaires. A l'échelle de 10 ans, on devrait également voir apparaître de premiers bateaux fluviaux autonomes.*

*Concernant la pollution, il rappelle que les émissions de gaz à effet de serre générées par le transport fluvial sont 4 à 5 fois moindres que le transport routier à la tonne transportée.*

### **Le point sur le financement du canal Seine-Nord Europe**

Louis d'Humières, conseiller budget au cabinet du Ministre Gérald Darmanin, était présent à cette réunion pour intervenir au nom du Ministre empêché.

Il souligne le caractère historique et équilibré de l'accord de financement signé à Nesles le 22 novembre dernier. Cet accord matérialise les engagements financiers de l'Etat, une contribution budgétaire à hauteur de 1,1 Md € via l'AFITF, une

somme équivalente à l'engagement financier des collectivités.

Par ailleurs, l'Union européenne cofinancera 50 % du montant des études et 40 % des travaux, soit plus de 2 milliards €. Le cofinancement européen pourrait même atteindre 50 % du montant des travaux dans le cadre de la prochaine programmation pluriannuelle.

Louis d'Humières évoque les clauses et les mécanismes d'ajustement prévus dans cet accord qui permettront d'anticiper les évolutions du marché. Il s'agissait pour les parties prenantes de pouvoir s'appuyer sur un accord le plus sécurisant possible.

Un emprunt de bouclage, qui pourrait être de l'ordre de 0,8 milliard €, doit être financé par une taxe nationale à assiette locale. La définition de cette taxe est encore en discussion avec les collectivités territoriales concernées, dans le cadre de la régionalisation de la Société du canal Seine-Nord Europe. Le principe est que cette taxe puisse être incitative au report modal.



Louis d'Humières, conseiller  
budget au cabinet du Ministre  
Gérald Darmanin

*Questionné sur la possibilité d'un cofinancement européen pour les plates-formes multimodales, Louis d'Humières confirme que cette possibilité a été ouverte par la Commission européenne. Les ports intérieurs pourront bénéficier d'un cofinancement identique à celui du canal dans le cadre d'un appel à projets : 50 % du montant des études et 40 % du montant des travaux.*

*Jean-François Dalaise, Vice-Président – Secrétaire général de l'association Seine-Nord Europe, rappelle toute l'importance du projet MAGEO (Mise au Gabarit Européen de l'Oise) au débouché sud du futur canal. Jérôme Dezobry confirme que ce projet MAGEO sera également cofinancé dans les mêmes proportions.*

*En ce qui concerne la date de mise en application de la taxe nationale à assiette locale, Louis d'Humières explique qu'à court terme les financements seront apportés par les collectivités territoriales, l'Etat et l'Union européenne. La souscription de l'emprunt et la mise en place de la taxe dédiée interviendront dans quelques années, ce qui donne le temps d'une concertation approfondie pour calibrer au mieux le dispositif.*

## L'activité de la Société du canal Seine-Nord Europe

Jérôme Dezobry met en exergue la responsabilité de l'accord de financement. Pourquoi le coût d'un projet dérive ? il cite trois raisons : l'inflation, l'évolution des normes mais aussi les idées nouvelles qui surviennent au cours du chantier. Jérôme Dezobry insiste sur le fait que cet accord prévoit un mécanisme d'ajustement à l'inflation, et que l'évolution des normes est également intégrée. Ces clauses permettent de tenir les coûts du projet et de limiter leur dérive.

En ce qui concerne l'emprunt de bouclage, il confirme que cette contribution d'équilibre sera déterminée d'ici quelques années dans un contexte différent.

Il évoque ensuite la décision d'exécution prise par la Commission européenne le 27 juin 2019 sur le projet Seine-Escaut, dont Seine-Nord Europe est le principal maillon en France. Cette décision détaille tous les projets qui composent cette liaison fluviale européenne, du Havre jusqu'à Anvers, ainsi que les plates-formes multimodales. Cette décision est publique et permet à tous de prendre connaissance des calendriers de réalisation. Seuls 3 grands projets européens bénéficient d'une décision d'exécution de ce type.

Il rappelle que pour la première fois, un grand projet va être réalisé par les collectivités locales : la Société du canal Seine-Nord Europe va être régionalisée. Les collectivités territoriales ont pris toutes leurs responsabilités dans ce projet.



A la tribune : Jérôme Dezobry, Président du Directoire de la Société du canal Seine-Nord Europe, et Philippe Marini

Sur le terrain, les choses avancent bien sur le premier secteur entre Compiègne et Noyon. La Société du canal Seine-Nord Europe travaille actuellement sur la définition précise des infrastructures telles que les ponts qui enjambreront le canal. Pour les écluses, la SCSNE s'appuie notamment sur l'expertise technique de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR). Actuellement, la SCSNE négocie le marché pour la conception des autres écluses. Sur ce premier

secteur, les premiers travaux préparatoires (giratoires, voies d'accès au chantier, quais...) sont prévus pour 2020, et les grands travaux dès 2022.

Jérôme Dezobry évoque également le dépôt fait le 5 avril 2019 du dossier d'autorisation environnementale (5000 pages) pour le premier secteur du projet CSNE. Ce dossier sera soumis à enquête publique après les élections municipales. La réalisation du canal détruira 300 hectares. La SCSNE prévoit de recréer 800 hectares au titre de la compensation environnementale.

Sur les autres secteurs, de Noyon à Aubencheul-aubac, les marchés de maîtrise d'œuvre ont été attribués, et à Noyon, le marché a été lancé. Ces marchés prévoient une clause d'insertion, et imposent que les attributaires créent des plateaux techniques à moins de 30 minutes du siège de la SCSNE situé à Compiègne. Ces plateaux techniques participeront ainsi aux retombées économiques locales générées par le projet.

En matière d'innovation, le SCSNE réfléchit à la manière d'optimiser la gestion des futurs travaux grâce aux nouvelles technologies (accessibles via smartphone). Il est important d'intégrer la notion de gestion de production dans le cadre de ces travaux publics.

*Sur la question de l'acceptabilité sociale du projet et des risques de critique, Jérôme Dezobry n'évade pas ce risque notamment à l'heure des réseaux sociaux. La SCSNE assure une veille fine sur ce qui se dit sur le canal Seine-Nord Europe afin d'anticiper d'éventuels points de blocage.*

*En ce qui concerne les retombées économiques générées par le projet. Jean-François Dalaise voit dans le recours à la CNR, dont il est un ancien administrateur, un gage de réussite dans la conception et l'exploitation du futur ouvrage. Pour ce qui est de la filière fluviale, les entreprises fluviales françaises (logistique et croisière), qui travaillent sur l'ensemble des réseaux fluviaux européens, sont prêtes à relever ce nouveau défi et à augmenter leur activité en France grâce au relais de croissance que constituera Seine-Nord Europe.*

*Questionné sur les infrastructures qui seront les plus complexes à réaliser, Jérôme Dezobry en retient 4 : le pont-canal au-dessus de la Somme, la tranchée d'Ytres (qui nécessitera le transbordement de 10 millions de m<sup>3</sup>), les écluses de grande dimension comme celle d'Aubencheul-en-bac (25 m de chute d'eau) et le bassin-réservoir de la Louette, car le plus grand challenge à relever pour ce projet est selon lui la gestion de l'eau dans la durée.*