



Amiens, le 16 juillet 2014

Communiqué de presse

Projet Canal Seine-Nord :

La réunion de synthèse, tenue à Amiens le 16 juillet 2014, a permis de tirer les enseignements de la concertation sur le bief de partage d'Allaines à Havrincourt

Présidée par Jean-François CORDET, préfet de la région Picardie, coordonnateur du projet Seine-Nord Europe, la réunion de synthèse qui s'est tenue à Amiens a rassemblé les acteurs territoriaux concernés.

Le préfet de la région Picardie a rappelé qu'à la suite de la mission de reconfiguration conduite par Rémi Pauvros, le Gouvernement a décidé des mesures concrètes pour permettre l'avancement du projet de canal Seine-Nord Europe et a demandé à Voies navigables de France (VNF) de lui remettre un avant-projet sommaire modificatif (APSM) avant la fin de l'année 2014.

Pour la concertation sur le bief de partage entre Allaines et Havrincourt, le préfet a indiqué qu'un dispositif a été mis en œuvre par VNF depuis le début du mois de mai 2014. VNF a en effet présenté des solutions de tracé tenant compte des objectifs issus de la mission de reconfiguration : réutilisation de l'emprise du canal du Nord et abaissement du niveau du bief de partage.

Les représentants des territoires concernés ont pu s'exprimer sur les caractéristiques techniques des variantes de tracé, lors de réunions d'information (les 12 et 17 juin 2014 à Villers-Carbonnel et Bapaume) et de rencontres locales associant les élus et les représentants de la profession agricole.

La réunion de synthèse a permis d'étudier les avis recueillis lors de la concertation. Elle s'est tenue en présence notamment de Anne Laubiès, Secrétaire général de la préfecture du Pas-de-Calais, Joël Dubreuil, sous-préfet de Péronne, Eric François, président de la communauté de communes de la Haute-Somme et Jean-Jacques Cottel, président de la communauté de communes du Sud-Artois.

Les responsables de VNF ont également précisé la manière dont les résultats de la concertation seront pris en compte à l'occasion de la poursuite des études techniques, en vue de l'enquête publique modificative à l'été 2015. Ces résultats seront également utiles à la constitution du dossier de demande de financements européens, le projet étant éligible à un taux de subvention pouvant aller jusqu'à 40% du montant des travaux.

Contacts presse

Préfecture de la région Picardie

Service régional de la communication interministérielle

Fabien HECQUET – fabien.hecquet@somme.gouv.fr – 03 22 97 81 48 – 06 77 02 70 14

Voies navigables de France

Comfluence – Blandine Guyon - blandise.guyon@comfluence.fr – 01 40 07 98 27



Volet technique de la reconfiguration du projet Seine-Nord Europe et premières étapes de sa mise en œuvre

En mars 2013, le ministre chargé des transports a annoncé l'arrêt de la procédure de dialogue compétitif engagée pour la réalisation du canal Seine-Nord Europe et la mise en place d'une mission de reconfiguration du projet au sein de la liaison prioritaire européenne Seine-Escaut.

L'objectif principal de cette mission était de diminuer le coût d'investissement du projet. Il s'agissait de proposer des modifications du projet dans ses aspects techniques et réglementaires ainsi qu'un approfondissement de son volet financier.

La mission a été confiée par l'Etat au député du Nord Rémi Pauvros. Elle a été l'objet d'une vaste concertation avec les acteurs des territoires concernés par la liaison Seine-Escaut : ports, Etat, régions, départements... Le rapport a été remis au ministre des transports le 11 décembre 2013.

Modalités techniques du projet reconfiguré

- Définition d'un nouveau périmètre pour le canal, du niveau Seine-Escaut

Le périmètre « français » de la liaison Seine-Escaut a été élargi : il comprend désormais également la Seine aval et la Seine amont de Port à l'Anglais (Vitry-sur-Seine) à Nogent-sur-Seine (cf fiche Financements européens).

- Caractéristiques techniques

Le projet reconfiguré garde les mêmes caractéristiques techniques : gabarit Vb, permettant la navigation de convois fluviaux de 4400 tonnes maximum, de 185 m de long x 11,5 m de large.

Différentes pistes d'économies ont été recherchées sur le nouveau canal : réutilisation du canal du Nord sur environ 10 km, suppression d'une écluse, forte réduction de hauteur de l'écluse la plus haute, report de la réalisation de certains équipements spécifiques... Le rapport a proposé un phasage de l'évolution des plateformes selon les besoins du marché.

Mesures d'avancement demandées par l'Etat

Le 19 décembre 2013, le ministre des transports a annoncé dans un communiqué la mise en œuvre de premières mesures d'avancement du projet :

- **La recherche des financements pour la réalisation d'opérations d'accompagnement sur les bassins de la Seine, de l'Oise et du Nord-Pas de Calais**, dans le cadre du CPER 2014-2020. Outre les subventions européennes à hauteur de 40% maximum auxquels sont éligibles ces aménagements, VNF s'associera à ces projets avec les collectivités locales selon ses possibilités.
- **Le démarrage des démarches réglementaires liées à la modification de la déclaration d'utilité publique (DUP) modificative du canal Seine-Nord Europe** et au code de l'environnement.
- **L'abandon définitif du PPP au profit d'un dispositif de maîtrise d'ouvrage publique.**

Dans une lettre du 13 février 2014 adressée au directeur général de VNF, il demande la remise, pour fin 2014, de l'avant-projet sommaire modificatif (APSM), document technique décrivant les principaux ouvrages et apportant une estimation financière du projet reconfiguré.

D'un niveau équivalent en termes d'études à celui du tracé initial, cet APSM devrait permettre un lancement de l'enquête publique préalable à la DUP modificative à l'été 2015.

Mise en œuvre de la reconfiguration technique du projet

- L'avant-projet sommaire modificatif

VNF travaille actuellement à intégrer dans l'avant-projet sommaire initial les modifications sur le bief de partage proposées par la mission de reconfiguration. L'une des modifications techniques majeures proposées dans le cadre de la reconfiguration porte sur les variantes de tracés sur le bief de partage entre Allaines et Havrincourt.

Les études de variantes ont porté sur deux tracés avec deux niveaux différents :

- un niveau correspondant au niveau normal de navigation (NNN) du canal du Nord,
- un niveau situé 5 mètres au-dessus du NNN du canal du Nord.

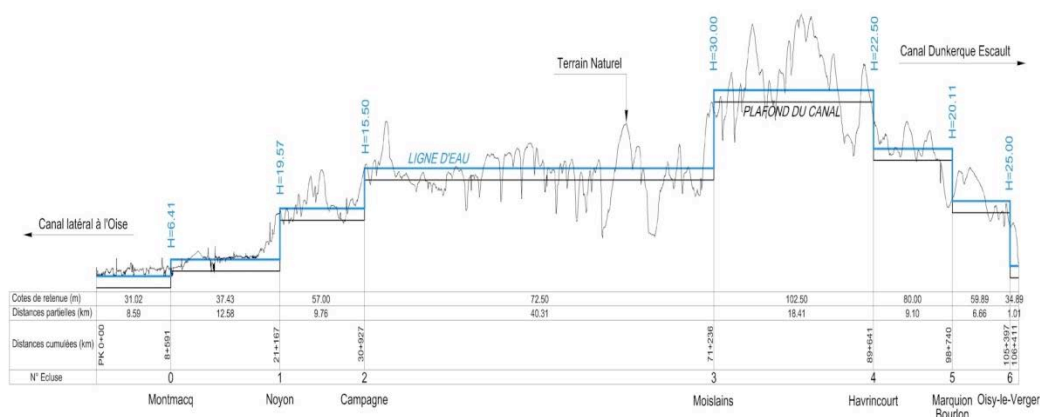
Les tracés sont situés dans les emprises du canal du Nord sur une longueur de 8 km environ. Les niveaux étant abaissés de 15 à 20 mètres par rapport au projet déclaré d'utilité publique, cette modification du projet permet de supprimer une écluse (à Havrincourt) et de réduire la hauteur de chute d'une seconde écluse (à Moislains).

L'analyse multicritère de ces tracés a été faite suivant certains indicateurs : milieu naturel, hydrologie et hydrogéologie, paysage, complexité technique de l'ouvrage, impact des travaux sur la navigation du canal du Nord, urbanisme, excédent de matériaux, emprise agricole, emprise en zone boisée, coût de construction, coût d'exploitation.

Les grands principes de modification du tracé SNE

Escalier d'eau entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac

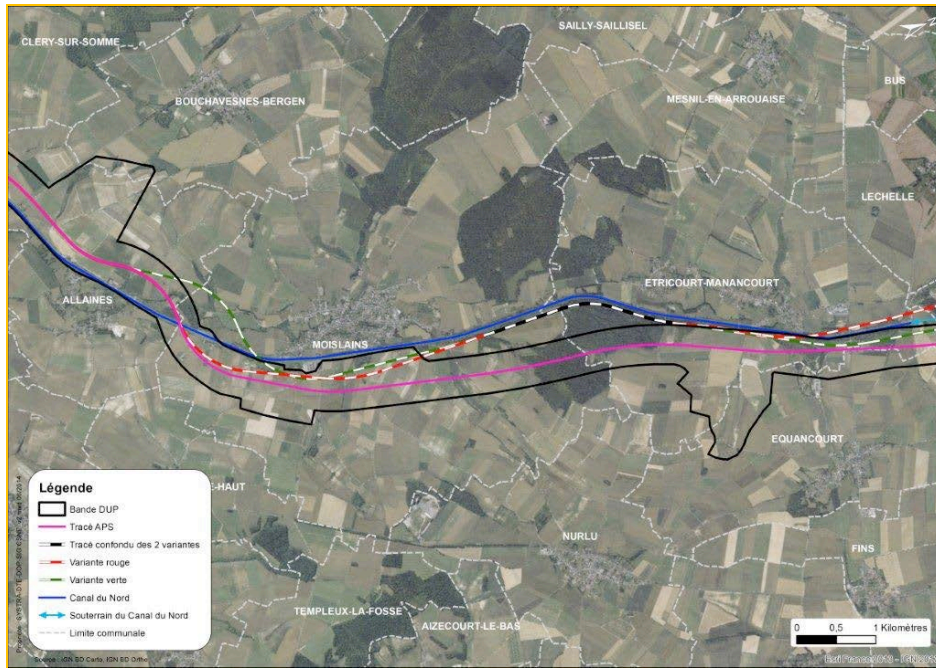
Bief de partage



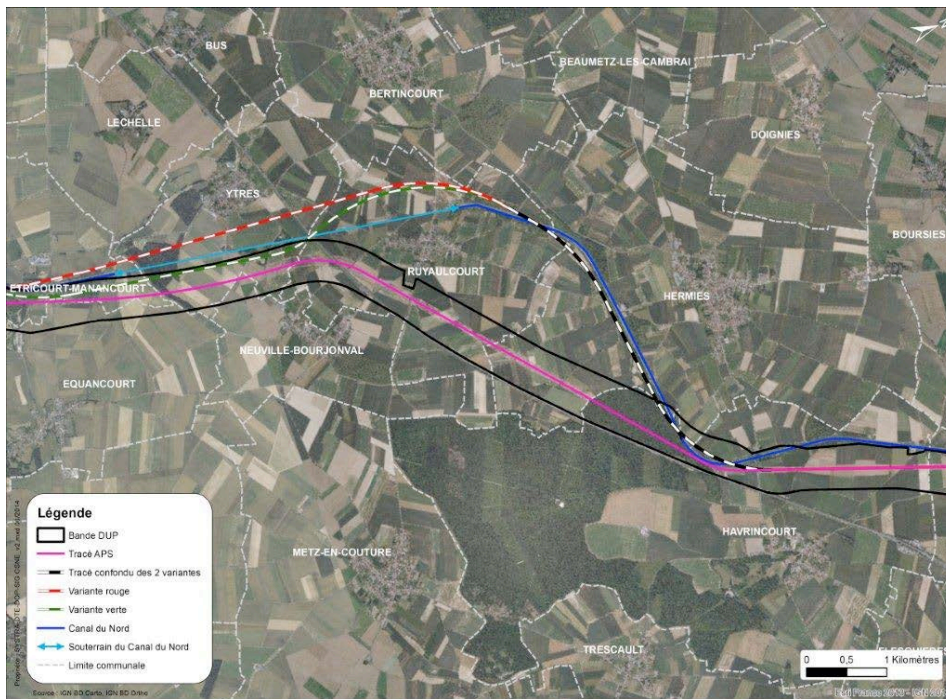
Depuis mai 2014, ces modifications de tracé ont été soumises à concertation auprès des acteurs concernés par le périmètre du bief de partage (cf. Fiche Concertation sur le bief de partage du canal Seine-Nord d'Allaines à Havrincourt).

Cet avant-projet sommaire, complété par les résultats de la concertation, sera envoyé en novembre 2014 au secrétaire d'Etat chargé des transports pour approbation. La procédure d'enquête publique devrait être lancée mi-2015 pour une obtention de la déclaration d'utilité publique modificative fin 2015.

Variantes de tracé entre Allaines et Etricourt-Manancourt



Variantes de tracé entre Etricourt-Manancourt et Havrincourt





LA CONCERTATION SUR LE BIEF DE PARTAGE DU CANAL SEINE-NORD EUROPE D'ALLAINES À HAVRINCOURT

A la suite de la mission de reconfiguration conduite par M. Rémi Pauvros, le gouvernement a décidé des mesures concrètes pour permettre l'avancement du projet de canal Seine-Nord Europe. Il a notamment demandé à VNF de lui remettre un avant-projet sommaire modificatif (APSM) avant la fin de l'année 2014 et a confié en mai 2014 au Préfet de la région Picardie la coordination des concertations sur le tracé du bief de partage entre Allaines et Havrincourt.

Différentes solutions ont été étudiées par VNF depuis le mois d'avril, notamment sur la prise en compte de l'emprise du canal du Nord et sur le niveau du bief à reconfigurer.

Des variantes de tracé du bief de partage entre Allaines et Havrincourt, tenant compte des objectifs issus de la mission de reconfiguration du projet de canal Seine Nord Europe, ont été présentées par VNF lors de la concertation.

Un dispositif d'information et de concertation a donc été mis en œuvre depuis le début du mois de mai sur le territoire des deux communautés de communes de Haute-Somme et du Sud-Artois, pour permettre aux acteurs concernés de s'exprimer sur les caractéristiques techniques de ces variantes de tracé du bief de partage entre Allaines et Havrincourt.

Les représentants des territoires sur le périmètre concerné ont été consultés : régions Picardie et Nord-Pas-De-Calais/ départements de la Somme et du Pas-de-Calais (co-financeurs potentiels), représentants du monde économique (chambres d'agriculture, chambres de commerce et d'industrie, chambres des métiers et de l'artisanat, organismes économiques directement concernés par le projet...), élus locaux et associations locales de protection de l'environnement.

Plusieurs réunions locales d'information se sont tenues :

- **Le 12 juin à Villers-Carbonnel, rencontre présidée par Joël Dubreuil, Sous-préfet de Péronne, en présence de Christian Manable, président du Conseil général de la Somme.**
- **Le 17 juin à Bapaume, rencontre présidée par Anne Laubiès, Secrétaire général de la Préfecture du Pas-de-Calais, en présence de Jean-Jacques Cottel, député de la 1^{ère} circonscription de Pas-de-Calais.**
- **D'autres rencontres locales, notamment avec les élus des communes concernées et les représentants de la profession agricole, se sont tenues pour approfondir les sujets identifiés lors des premières réunions.**



Des échanges constructifs, autour de ces nombreuses thématiques (tracé, milieux naturels, hydraulique, urbanisme et ouvrages de franchissement, terres agricoles et dépôts définitifs) ont rassemblé **une centaine de participants** et ont permis de progresser sur la reconfiguration du bief de partage.

L'ensemble des avis et remarques ont été recueillis lors des réunions d'information ou par mail et seront pris en compte dans un **bilan de la concertation qui permettra de donner les orientations nécessaires à l'avancement du projet.**



Une analyse multicritères a pris en compte pour les différentes variantes : le milieu naturel, l'hydrologie et l'hydrogéologie, le paysage, la complexité technique de l'ouvrage, l'impact des travaux sur la navigation du canal du Nord, l'urbanisme, l'excédent de matériaux, l'emprise agricole, l'emprise en zone boisée, le coût de construction et le coût d'exploitation. Cette analyse a été présentée aux acteurs concernés lors des réunions d'information pour transmettre des indications sur les impacts relatifs de chacune des solutions envisagées.

La réunion de synthèse présidée par Jean-François Cordet, préfet de la région Picardie, préfet de la Somme, le 16 juillet à Amiens, doit permettre de tirer les enseignements de cette concertation pour finaliser la conception du projet reconfiguré en vue de la remise du dossier de financement européen en février 2015 et de l'enquête publique modificative à l'été 2015.

Les principaux enseignements de la concertation

- Les échanges issus de la concertation témoignent de la volonté de l'ensemble des acteurs concernés de réutiliser l'emprise du canal du Nord sur le bief de partage du canal Seine-Nord Europe pour confirmer l'économie du projet.
- Le nombre et la qualité des contributions recueillies et la richesse des échanges traduisent la motivation des acteurs pour optimiser les solutions proposées initialement par VNF.
- Ces champs d'optimisation feront l'objet de futurs échanges avec les acteurs notamment à Allaines, Moislains et Ytres.

Périmètre et financement européen de la liaison Seine-Escaut

L'accord signé le 17 octobre 2013 à Tallin (Estonie) entre le Vice-Président de la Commission européenne, Mr Sim Kallas, le Ministre français chargé des transports Mr Frédéric Cuvillier, Madame Melanie Schultz Van Haegen, Ministre des Infrastructures et de l'Environnement des Pays-Bas, Madame Hilde Crevits, Ministre de la Mobilité et des Travaux de la Flandre et Monsieur Carlo Di Antonio, Ministre des Travaux Publics de la Wallonie, à l'occasion d'une conférence informelle des ministres européens des transports, a permis de **définir le périmètre de la liaison fluviale européenne Seine-Escaut, dont le canal Seine-Nord Europe est le maillon manquant, et son éligibilité à un financement européen jusqu'à 40% dans le cadre du mécanisme d'interconnexion européenne (MIE) doté de 24,3 Mrd€ pour la période 2014-2020.**

En effet, Le canal Seine-Nord Europe répond aux priorités européennes en matière d'infrastructure : suppression d'un goulet d'étranglement, renforcement de l'interopérabilité, établissement de liaisons manquantes et amélioration des tronçons transfrontaliers. A ce titre, il a été qualifié de projet d'infrastructure à forte valeur ajoutée européenne par la Commission européenne dans la communication européenne du 7 janvier 2014 qui place Seine-Escaut parmi les 5 projets européens ayant la plus forte valeur ajoutée européenne.

Périmètre français de la liaison Seine-Escaut



Le périmètre français de la liaison Seine-Escaut, acté à Tallinn a été élargi avec le projet MAGEO (mise au grand gabarit européen de l'Oise), la Seine-Amont et de la Seine Aval.

Le projet Seine-Escaut est un des projets structurants du corridor Mer du Nord Méditerranée (en violet sur la carte) qui vise à développer un réseau central de transport multimodal en Europe à l'horizon 2030 en s'appuyant sur les nœuds portuaires (maritimes et fluviaux).



Carte des 9 corridors multimodaux européens au sein du réseau central « Core network »

Préparation du dossier de financement européen

Par courrier du 13 février 2014, le secrétaire d'Etat au Transport a demandé à Voie navigables de France de finaliser l'avant-projet sommaire modificatif d'ici l'automne 2014, sur la base du projet reconfiguré proposé par le député du Nord, Monsieur Rémi Pauvros, incluant notamment la modification du bief de partage entre Allaines et Havrincourt en vue du prochain appel à projet multi-annuel MIE 2014-2020. Cet appel européen sera ouvert en septembre 2014, pour une clôture en février 2015. Le dossier de demande de subvention sera déposé conjointement avec la Flandre et la Wallonie, les Etats membres chargés de la mise en œuvre de la liaison Seine-Escaut.



Calendrier des actions 2014-2015 en faveur de la mise en œuvre du projet Seine-Nord Europe et nouveau mode de réalisation

Dès décembre 2013, le gouvernement a annoncé un certain nombre de mesures concrètes en faveur de l'avancement du projet Seine-Nord Europe dans sa forme reconfiguré. Ces mesures se traduisent pour VNF par un calendrier précis d'actions à réaliser sur la période 2014-2015.

Calendrier des actions 2014-2015

Dans une lettre du 13 février 2014, le ministre en charge des Transports a fixé à VNF pour les années 2014-2015 les objectifs suivants :

- Finalisation de l'avant-projet sommaire modificatif (APSM : descriptif des caractéristiques techniques du projet reconfiguré et chiffrage) avant fin 2014
- Préparation du dossier de financement européen pour février 2015
- Enquête publique modificative sur le bief de partage du canal Seine-Nord Europe à l'été 2015
- Assistance à la mission administrative pour la mise en place d'une société de projet (structure dédiée) portant sur la maîtrise d'ouvrage du projet.

Pour ces objectifs, VNF a proposé au secrétaire d'Etat au transport le calendrier suivant:

- Juin 2014 : Définition du périmètre Seine-Escaut en France
- juillet 2014 : Mise en place de l'organisation de VNF pour mener les études sous sa maîtrise d'ouvrage
- Novembre 2014 : Finalisation de l'avant-projet sommaire modificatif
- Février 2015 : Dossier de demande de financement européen
- Eté 2015 : Enquête d'utilité publique modificative
- Eté 2015 : Passation du marché de maîtrise d'œuvre (concernant l'avancement du projet à plusieurs niveaux d'études : avant-projet et projet).

Nouveau mode de réalisation du projet

Dans un communiqué du 19 décembre 2013, le ministre en charge des Transports a déclaré l'abandon définitif de tout projet de partenariat public privé (PPP) au profit d'un dispositif de maîtrise d'ouvrage publique. La mise en place d'une mission administrative associée a été annoncée.

Le 30 juin 2014, le ministre des Finances et des Comptes publics, le secrétaire d'Etat chargé des transports et le secrétaire d'Etat au budget confient au Conseil général de l'Environnement et du Développement durable et à l'inspection générale des Finances une mission conjointe qui vise à :

- étudier les modalités de gouvernance, d'économie et de conduite du projet,
- apprécier les engagements financiers des collectivités territoriales et rechercher des financements complémentaires auprès de la Belgique.

Les résultats de cette mission sont attendus pour début 2015.