

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2016

GEIE SEINE-ESCAUT

SEINE-ESCAUT

LE PREMIER RÉSEAU EUROPÉEN
DE TRANSPORT FLUVIAL



Co-financed by the European Union
Trans-European Transport Network (TEN-T)

ÉDITO

EN QUOI SEINE-ESCAUT PEUT-IL CHANGER LE TRANSPORT FLUVIAL SUR LE PLAN EUROPÉEN ET MONDIAL ?

Nicolas BOUR En construisant sur 1100km un réseau fluvial intégré sur le Nord de la France et de l'Europe, la liaison fluviale Seine-Escaut s'inscrit au cœur des priorités de report modal (longue distance, accès ports maritimes et transit) fixées pour les corridors multimodaux. Ces priorités sont partagées par une grande majorité des utilisateurs qui souhaitent bénéficier d'infrastructures performantes et de services logistiques efficaces de la voie d'eau et du rail pour bien couvrir les échanges intra-européens et internationaux, et permettre l'économie apportée par la mutualisation de moyens grâce à la massification intrinsèque de ces deux solutions de transport.

« LA LIAISON FLUVIALE SEINE-ESCAUT S'INSCRIT AU CŒUR DES PRIORITÉS DE REPORT MODAL »

QUELS SONT LES FAITS MARQUANTS DE SEINE-ESCAUT EN 2016 ?

NB À la croisée de deux des principaux corridors multimodaux européens, le corridor Atlantique et le Corridor Mer du Nord-Méditerranée, la région Île-de France a élargi son engagement pour le réseau Seine-Escaut au-delà de l'axe Seine en s'engageant avec la région Hauts-de-France et les collectivités départementales pour finaliser avec l'État français le protocole de financement du Canal Seine-Nord Europe. Cela ouvre le champ à la création de la société de projet au printemps 2017.

COMMENT ASSURER LES SYNERGIES ET LA BONNE TENUE DU PROJET PAR TOUS LES ACTEURS SUR LA DURÉE ?

NB L'efficacité des solutions logistiques et la mise en œuvre du développement économique nécessitent un travail collaboratif et dans la durée entre les gestionnaires d'infrastructures, les collectivités et les milieux économiques. L'engagement de VNF, SPW et WenZ, membres du GEIE Seine-Escaut, qui s'élargira en 2017 avec l'arrivée de la Société du Canal Seine-Nord Europe, a été constant depuis le début des années 2000 qui a vu un élargissement de la mobilisation des acteurs économiques à l'échelle de cette nouvelle porte d'entrée en Europe. Ils ont proposé en 2016, en synergie avec les 400 chargeurs qui ont participé à l'élaboration des recommandations pour développer de nouveaux services de transport multimodaux sur le corridor

Amsterdam-Marseille, des solutions sur les trois bassins Seine-Escaut, Rhin-Moselle et Saône-Rhône et pour les filières industrielles à fort potentiel de développement (agro-industrie, BTP, recyclage, conteneurs). Le développement de ces solutions nécessitera un engagement de chacun et des partenariats stables pour les 20 prochaines années.

« LE DÉVELOPPEMENT DES SOLUTIONS NÉCESSITERA UN ENGAGEMENT DE CHACUN POUR LES 20 PROCHAINES ANNÉES »

QUELLE EST L'AMBITION DU PROJET POUR LES TOUTES PROCHAINES ANNÉES ?

NB D'un point de vue technique il s'agit d'amplifier, grâce au financement européen du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) les travaux engagés sur la liaison depuis 2004, et notamment les travaux du Canal Seine-Nord Europe, mais aussi tous les travaux d'amélioration et d'augmentation de capacité en France, en Flandre et en Wallonie. D'un point de vue économique, il faut élargir l'assiette des acteurs concernés par le fluvial. Il a été divisé par deux en France en 40 ans en raison de l'abandon du fluvial depuis le milieu des années 1970, il peut être multiplié par deux en 20 ans grâce à Seine-Escaut. Cela

nécessite de trouver des solutions plus simples, plus lisibles et plus économiques. Grâce à la mutualisation des flux et des approches en convois multilots, le grand gabarit fluvial peut revivifier une partie du petit gabarit et faire aussi baisser le coût sur le grand gabarit. Le projet Watertruck en Flandre vise cette nouvelle approche organisationnelle du transport fluvial en le rendant plus souple et plus réactif aux besoins des utilisateurs finaux. Sur la base de cette offre, une nouvelle politique industrielle d'investissement le long de la voie d'eau pourra se mettre en place pour bénéficier, sans rupture de charge, d'un accès direct aux grandes agglomérations européennes pour les échanges nationaux et européens, et aux ports maritimes pour les échanges internationaux. L'ampleur et l'ambition du projet impliquent aussi des synergies fortes avec les politiques menées en matière de transport tant au niveau des États Membres que de l'Union Européenne elle-même.



Nicolas BOUR
Gérant du GEIE Seine-Escaut & Directeur des liaisons européennes et de l'innovation VNF



SOMMAIRE

LE PROJET SEINE-ESCAUT	4 - 5
Une porte d'entrée sur l'Europe	6 - 7
Les 16 objectifs pour l'horizon 2030	8 - 9
Un impact majeur sur les territoires	10 - 11
Les grands chantiers de 2016	12 - 13
Un projet inscrit dans la durée	14 - 15
Une année 2016 décisive	16 - 17
Une forte collaboration européenne	18 - 19
UNE VISION STRATÉGIQUE EUROPÉENNE	20 - 21
La construction d'un nouveau modèle économique multimodal	22 - 23
Le partage des choix avec les usagers de Seine-Escaut	24 - 25
Les solutions intermodales au cœur du projet	26 - 27
UNE MISE EN ŒUVRE RESPONSABLE	28 - 29
Les enjeux du développement économique	30 - 33
Une démarche éco-responsable	34 - 35
Un engagement sociétal dans la durée	36 - 37
LE PROJET EN IMAGES	38 - 39
LA COMPOSITION DU GEIE SEINE-ESCAUT	40 - 41



Transport de conteneurs sur le Rhône

LE PROJET A ÉTÉ IDENTIFIÉ, EN 2013, COMME PRIORITAIRE SUR LE CORRIDOR MULTIMODAL MER DU NORD-MÉDITERRANÉE.

LE PROJET SEINE-ESCAUT

UNE PORTE D'ENTRÉE SUR L'EUROPE	6 - 7
LES 16 OBJECTIFS POUR L'HORIZON 2030	8 - 9
UN IMPACT MAJEUR SUR LES TERRITOIRES	10 - 11
LES GRANDS CHANTIERS DE 2016	12 - 13
UN PROJET INSCRIT DANS LA DURÉE	14 - 15
UNE ANNÉE 2016 DÉCISIVE	16 - 17
UNE FORTE COLLABORATION EUROPÉENNE	18 - 19

UNE PORTE D'ENTRÉE SUR L'EUROPE

Le projet Seine-Escaut consiste en la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre la France, la Belgique et les Pays-Bas qui permettra aux bateaux à grand gabarit de transporter des charges jusqu'à 4000 tonnes (conteneurs, agriculture, chimie, BTP, produits recyclables...) 24 heures sur 24, connectant les réseaux fluviaux, ferroviaires et routiers pour les échanges européens et internationaux.

La liaison permet notamment avec la réalisation du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) de lever un goulet d'étranglement majeur en France et dans le Nord de l'Europe et ainsi de relier les principaux centres industriels, logistiques et commerciaux du nord de l'Europe, aux zones de production et de consommation européennes ainsi qu'aux grands ports maritimes de la Manche et de la Mer du Nord. Elle est un élément déterminant du développement du réseau fluvial européen, auquel le Grand Bassin Parisien sera alors connecté jusqu'au Rhin et à la Mer Noire.

La liaison Seine-Escaut a été inscrite en avril 2004 au financement des études comme projet prioritaire européen et a bénéficié d'une première décision de financement dans le cadre du programme multiannuel RTE 2007-2013 notamment pour les études et les travaux préliminaires (déviation de réseaux, archéologie, maîtrise foncière...) du Canal Seine-Nord Europe, les études et travaux des projets situés en France sur la Seine, l'Oise et le réseau du Nord-Pas-de-Calais en France au nord et au sud du CSNE, les études et travaux des sections transfrontalières en Flandre, en Wallonie et en France qui y sont liées.

Le projet Seine-Escaut a été identifié, en 2013, comme le projet prioritaire du corridor multimodal européen Mer du Nord-Méditerranée. Il est connecté directement aux corridors multimodaux Atlantique, Mer du Nord-Baltique et Rhin-Alpes et a bénéficié en 2015 d'une nouvelle subvention européenne de 980 sur la période 2014-2020



Écluses de Méricourt

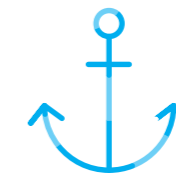
LES DIMENSIONS DU PROJET FLUVIAL EUROPÉEN SEINE-ESCAUT



Un projet européen stratégique et international

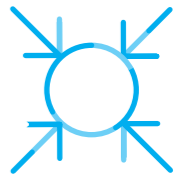
Un projet mené de manière ouverte et intégré avec les institutions et acteurs de la voie d'eau en Europe.

Un projet qui permet de relier le réseau Seine-Escaut aux 20 000 km de voies navigables à grand gabarit du nord de l'Europe.



Un projet à fort ancrage territorial

Des partenaires territoriaux profondément actifs qui ont investi dans le projet.



Un projet partenarial fédérateur

Un projet qui est l'occasion de construire un nouveau partenariat entre les territoires, la batellerie, le gestionnaire de la voie d'eau, les industriels, les agriculteurs...

Un outil de mutualisation et d'innovation au sein des filières logistiques et industrielles.



Un projet de développement durable du transport

Une liaison qui participe pleinement à la transition énergétique et au développement durable de l'Europe.

Un outil participant activement à l'émergence de hubs intérieurs et d'offres de transport multimodales.



Un projet de croissance économique

Un outil de compétitivité et de développement économique des ports et territoires favorisant l'emploi de façon pérenne.



Un projet de développement de la voie d'eau

Une liaison qui agrandit fortement le réseau européen à grand gabarit et contribue au développement du transport fluvial.

Un projet qui va avoir un impact positif sur la flotte européenne de fret fluvial.

LES 16 OBJECTIFS POUR L'HORIZON 2030

1 Fiabiliser l'offre de service et valoriser le réseau existant pour inciter au report modal

2 Accroître le gabarit du réseau pour développer l'hinterland des grands ports maritimes en renforçant ou créant des plates-formes multimodales et de terminaux à conteneurs à l'échelle régionale, nationale et européenne

3 Supprimer un goulet d'étranglement sur le réseau fluvial européen à grand gabarit

4 Favoriser la transition écologique et énergétique en réduisant la consommation énergétique du transport par le développement et l'utilisation de nouvelles énergies, et en contribuant au développement des énergies renouvelables (biomasse, éolien, photovoltaïque...)

5 Optimiser la gestion de l'eau grâce à une amélioration de la gestion hydraulique et la possibilité d'acheminer de l'eau pour l'alimentation des agglomérations

6 Garantir une croissance durable pour le transport par voie d'eau en Europe

7 Accroître la performance industrielle avec une logistique plus économique et plus intégrée des filières (agriculture et agro-industrie, matériaux de construction, chimie, automobile...) et avec la mise en place d'une logistique performante et économique pour l'économie circulaire (recyclage matériaux, acier, verre, papier, automobile...)



8 Stimuler l'innovation dans le domaine de la logistique portuaire, notamment avec l'émergence d'offres combinées voie d'eau/rail

9 Favoriser l'investissement d'entreprises françaises, belges, européennes et internationales bord à voie d'eau sur un nouveau couloir industriel entre le Grand Bassin Parisien et le nord de la France, le Benelux et l'Europe

10 Contribuer aux stratégies de développement des modes massifiés des ports maritimes et intérieurs du corridor Mer du Nord-Méditerranée

11 Développer les capacités d'accès au fret au cœur des grandes agglomérations et des conurbations principales

12 Renforcer l'intégration du bassin parisien et de la région Haute-Normandie dans le cœur de l'économie européenne

13 Permettre le désengorgement routier notamment dans le quart nord-ouest de la France et en Belgique (Paris, Lille, Bruxelles, Anvers...)

14 Contribuer au déploiement d'une logistique urbaine basée sur le fleuve pour les grandes agglomérations du corridor

15 Améliorer la sécurité d'utilisation des systèmes de transports fluviaux en sécurisant les capacités de navigation des bateaux

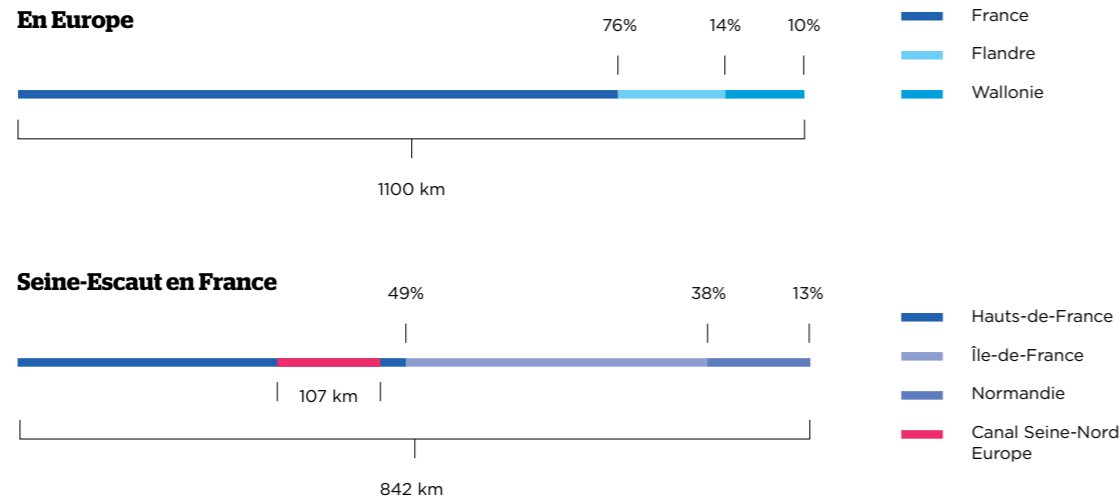
16 Améliorer les capacités de la voie d'eau pour la gestion de l'eau et le tourisme

Les études communes conduites par les partenaires du GEIE Seine-Escaut contribuent à la mise en œuvre de ces objectifs. Elles sont conduites, à l'échelle du corridor, en lien étroit avec l'ensemble des partenaires de l'offre multimodale (ports, gestionnaires d'infrastructure, territoires, transporteurs, chargeurs...).



UN IMPACT MAJEUR SUR LES TERRITOIRES

RÉSEAU



INFRASTRUCTURES



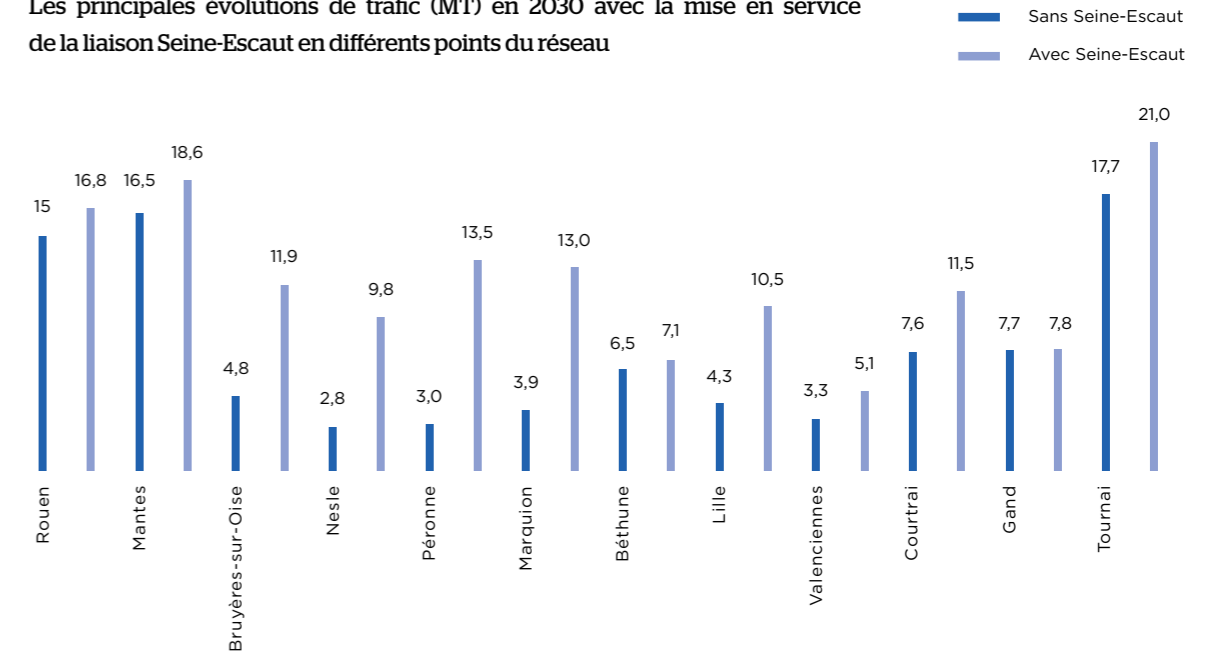
	Écluses	Ponts routiers	Ponts rails
En France	53	244	59
En Flandre	14	41	4
En Wallonie	29	64	11

Zoom sur le projet Canal Seine-Nord Europe



TRAFIC

Les principales évolutions de trafic (MT) en 2030 avec la mise en service de la liaison Seine-Escaut en différents points du réseau



Trafic fluvial prévisionnel sur le Canal Seine-Nord Europe



CARACTÉRISTIQUES

Données sociales, économiques et géographiques des régions Seine-Escaut

Territoires Seine-Escaut	Population	PIB (Mds€)	Surface (km²)	PIB/hbts (k€)	PIB/Surface (M€)/(km²)
Hauts-de-France	6,0	150,9	31 100	25,15	4,85
Île-de-France	12,1	642,2	12 011	53,07	53,47
Normandie	3,3	89,2	29 906	27,18	3,00
Grand-Est (GE)	5,6	148,3	57 433	26,48	2,58
Flandre	6,4	217,0	13 522	33,91	16,05
Wallonie	3,6	86,0	30 500	23,89	2,82
Bruxelles	1,7	68,0	1 101	40,00	61,76
Pays-Bas	16,9	853,0	41 530	50,47	20,54
Total	55,6	2255	217 103	40,55	10,39

LES GRANDS CHANTIERS DE 2016

1. CANAL SEINE-NORD EUROPE

La Société du Canal Seine-Nord Europe a été créée par voies législative et réglementaire, avec l'ordonnance n°2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe et du décret n°2017-427 du 29 mars 2017 relatif à la Société du Canal Seine-Nord Europe. Le contrat de maîtrise d'œuvre du secteur 1 a été attribué. Les cahiers des charges relatifs aux marchés de maîtrise d'œuvre des secteurs 3 et 4 sont en cours de finalisation. Les procédures de redistribution des terrains sont en progression. La Déclaration d'Utilité Publique pour le secteur 3 a reçu un avis favorable de la commission d'enquête en janvier 2016, et le décret déclarant d'utilité publique et urgent les travaux a été publié le 21 avril 2017. Une consultation a été menée conjointement avec les Chambres de Commerce et d'Industrie auprès des acteurs économiques des régions concernées par la liaison pour recueillir leurs avis et leurs attentes (Procédures Canal Entreprise et Canal Emploi) pour la préparation du chantier.

2. SEINE-AVAL

Avancement des études

- Finalisation des études de programme pour la rénovation et l'allongement des écluses de Méricourt en vue de passer un marché de conception-réalisation.
- Lancement et réalisation des diagnostics pour la rénovation des écluses de Notre-Dame-de-la-Garenne (NDG) et de Bougival.
- Poursuite des études de diagnostics pour la modernisation des barrages de Poses, Port-Mort, Méricourt et Andrésy.

- Achèvement des études de conception pour la rénovation du pont-barrage de Bougival et la modernisation de l'installation électrique de NDG.
- Réalisation des premiers travaux pour le développement des services à l'utilisateur sur la Seine aval.

3. SEINE-AMONT

Pour le projet de mise à grand gabarit de la liaison entre Bray-sur-Seine et Nogent sur Seine, le maître d'œuvre a été désigné le 5 février 2016 pour lancer les études opérationnelles nécessaires à l'élaboration du dossier d'enquête publique et démarrer les études d'avant - projet. Les différentes

études se poursuivent en 2017 (notamment les modélisations hydrauliques et hydrogéologiques du secteur), dans l'objectif de déposer en préfecture le dossier d'enquête publique en 2018.

4. FLANDRE

Les études en Flandre

2016 a été une année-clé pour la préparation des projets, incluant l'étude globale d'actualisation de l'axe de la Lys, les études de projet de la nouvelle écluse classe Vb Vives-Saint-Bavon sur la Lys, l'étude globale sur la modernisation de la traversée de Bruges, la mise au gabarit Va du Canal Roulers-Lys et du Canal Bossuyt-Courtrai entre la Lys et le Haut-Escaut.

Les travaux en Flandre

Les travaux se poursuivent pour l'élargissement et la rectification des 9 courbes du Canal de Diversion entre Deinze et Schipdonk, sur la nouvelle écluse à grand gabarit à Harelbeke sur la Lys, de même que sur l'aménagement de la rive gauche à Wervicq, sur la Lys Mitoyenne.

5. MAGEO

Mise au gabarit européen de l'Oise

L'AVP (avant-projet) a été approuvé par le Secrétaire d'État en charge des Transports le 16 février 2017. Une convention de financement pour les études MAGEO d'un montant de 9 millions d'euros a été signée en décembre 2016 entre l'État, Voies Navigables de France et les régions Île-de-France et Hauts-de-France en décembre 2016. Cette convention couvre la période 2016-2018. En 2016, les études relatives au dévoiement des réseaux de gaz ont été effectuées.

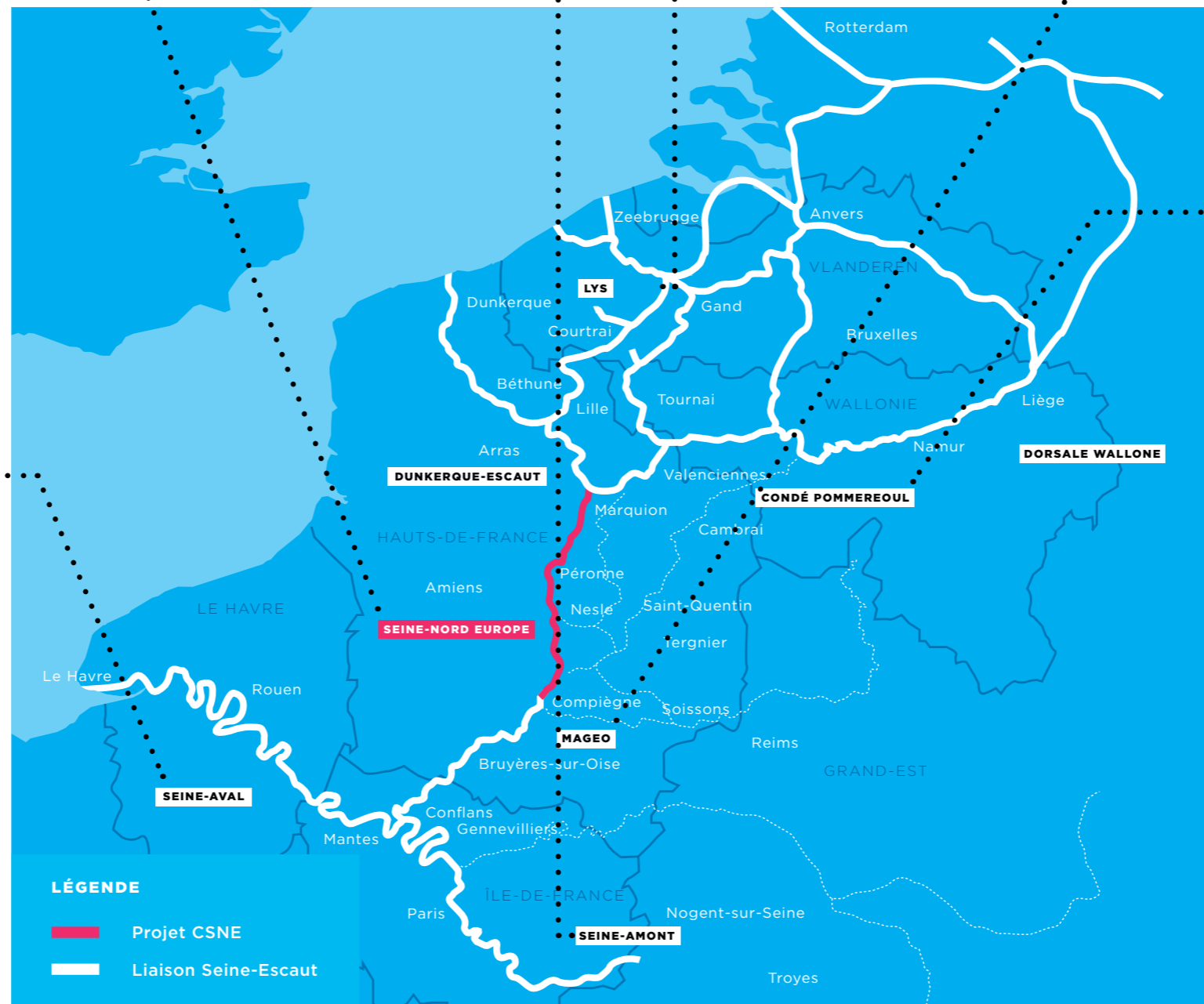
6. WALLONIE

Les études en Wallonie

Les études portant sur le canal Condé Pommereul ont été finalisées et la convention transfrontalière a été finalisée entre la France et la Wallonie.

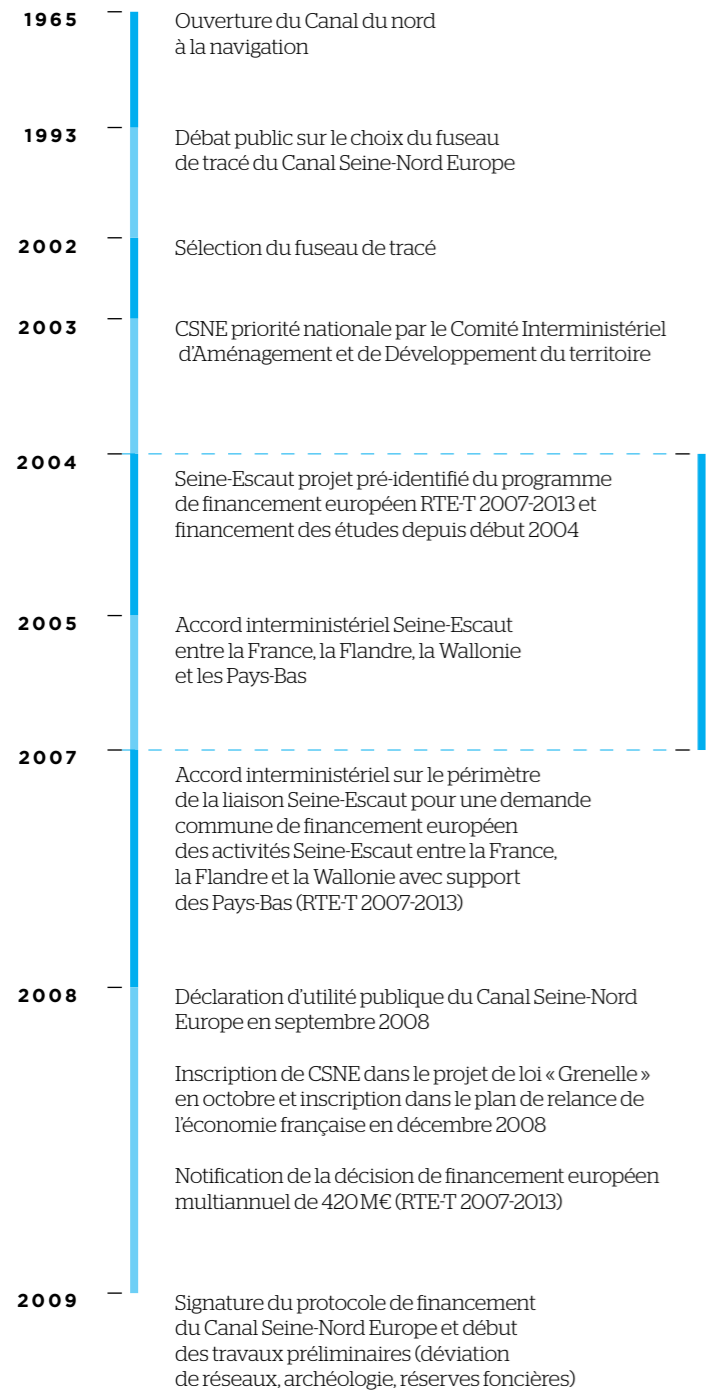
Les travaux en Wallonie

La phase 1 des travaux sur la Lys transfrontalière a démarré. Sur le Haut-Escaut, les études techniques et environnementales relatives au contournement de Tournai ont été réalisées, et le contrat de la phase 1 des travaux a été notifié. Les travaux d'électricité et de télécommunication se poursuivent. A Kain et Hérines, les travaux pour construire les barrages et approfondir les écluses se poursuivent. Les travaux pour améliorer les conditions de navigabilité continuent à Pecq et sur le pont de Luttre.



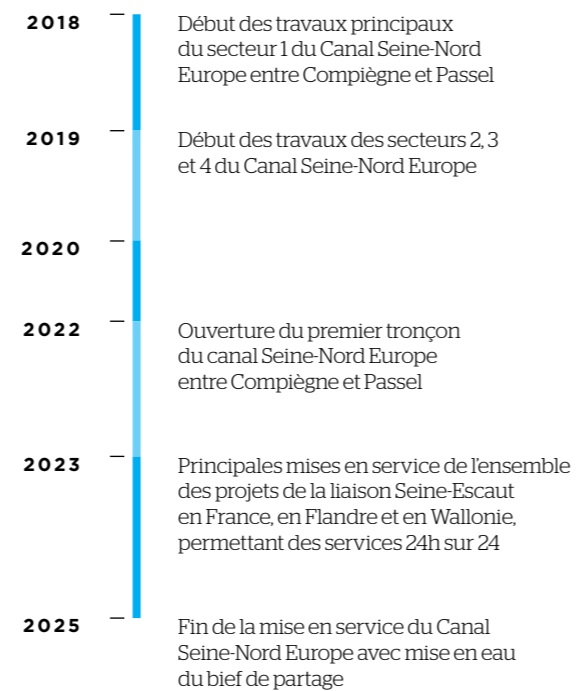
UN PROJET INSCRIT DANS LA DURÉE

CONTEXTE HISTORIQUE

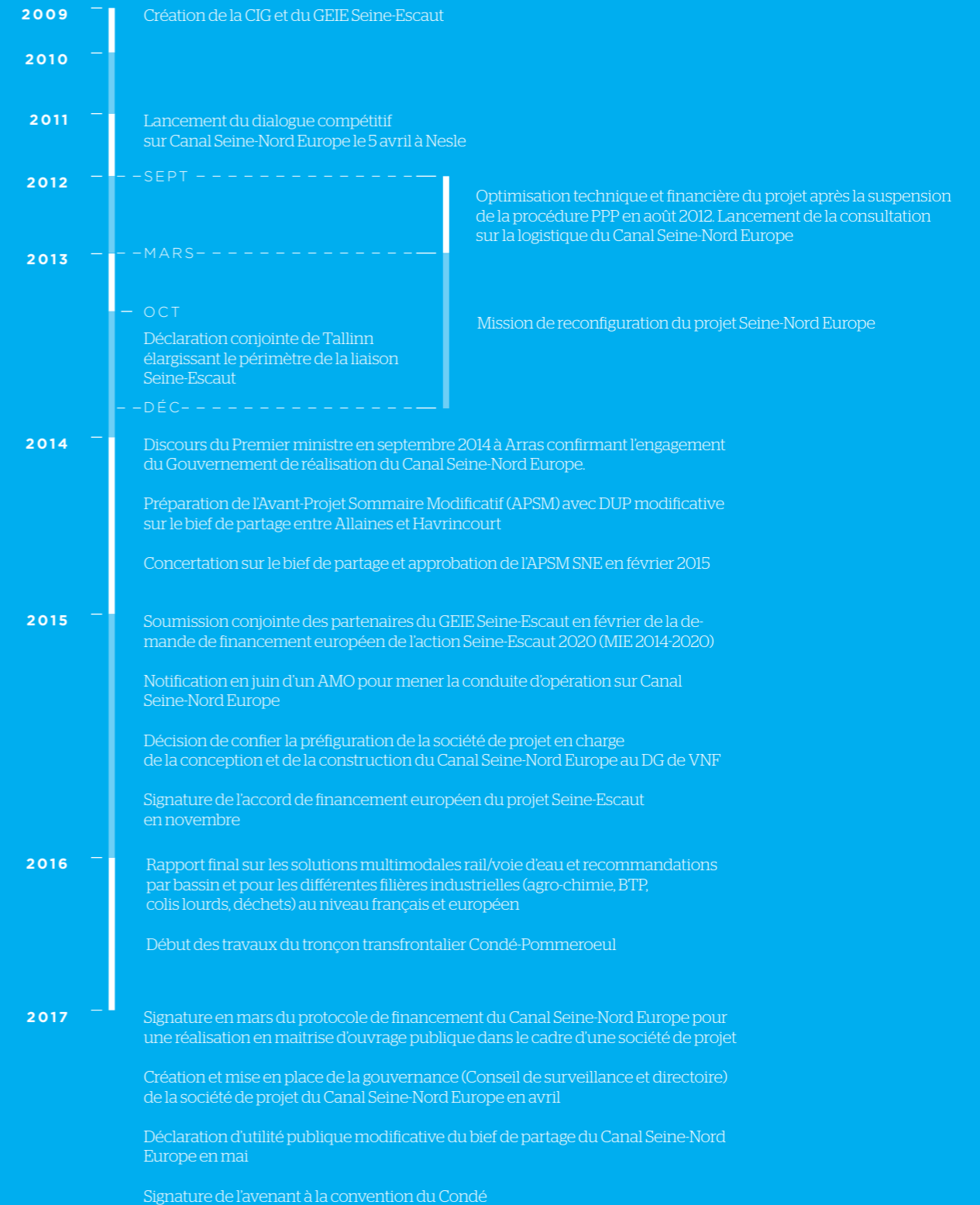


Début des études d'avant-projet de Seine-Escaut en France, en Flandre et en Wallonie

OBJECTIFS ET CALENDRIER PRÉVISIONNEL



DÉVELOPPEMENT DU PROJET SEINE-ESCAUT



UNE ANNÉE 2016 DÉCISIVE



■ Seine-Escaut
■ Étude Corridor Amsterdam-Marseille

UNE FORTE COLLABORATION EUROPÉENNE

Des avancées significatives ont eu lieu, en termes d'engagements des collectivités, de gouvernance et de financement de la liaison Seine-Escaut durant l'année 2016.

L'ensemble des partenaires avec l'agence exécutive de la Commission européenne (INEA) et le professeur Balázs ont conduit en juillet un bilan de l'ensemble des réalisations effectuées entre 2007 et 2015, et ont échangé sur les travaux et enjeux de l'action Seine-Escaut 2020 sur la période allant jusqu'à fin 2020.

La région Île-de-France a confirmé fin novembre son engagement pour le financement du Canal Seine-Nord Europe en raison des retombées importantes sur son territoire (première région en terme de retombées économiques du fait du désenclavement de son territoire) qui couvre en France près de 40% du linéaire de la liaison avec le premier port intérieur à Paris, en lien étroit avec deux des principaux ports maritimes de la liaison (Le Havre et Rouen) sur l'axe Seine avec la dynamique HAROPA.

La négociation engagée avec la Commission européenne en septembre 2016 pour élargir le périmètre de financement de la liaison Seine-Escaut en France s'est achevée en janvier avec le financement des travaux de modernisation de la Seine-Aval, de l'Oise, du projet MAGEO (mise à grand gabarit européen de l'Oise) et des travaux de la Lys mitoyenne

Enfin, le processus de la création de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) engagé en juin 2015 s'est conclu avec la publication des décrets de création de SCSNE et la mise en place de sa gouvernance et du directoire de la société en avril 2017 lors du premier Conseil de surveillance.

Voies Navigables de France, futur exploitant de la liaison Seine-Escaut en France, a mis en place les procédures pour gérer les interfaces avec le réseau existant et la coordination de la conception et des principes d'exploitation sur l'ensemble du réseau pendant le chantier de construction et après l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe.

Le GEIE Seine-Escaut sera élargi à SCSNE qui sera la quatrième entité exécutante de la liaison Seine-Escaut pendant la conception et la construction du Canal Seine-Nord Europe.



Réunion INEA/MEEDE/VNF/SPW/W&Z/
Coordonnateur européen

LA COMMISSION EUROPÉENNE



subventionne sur la période 2014-2020, 42% du projet Seine-Escaut (sur un total de 2324M€)

979,69
MILLIONS €



PÉRIMÈTRE FRANÇAIS
LE MINISTÈRE FRANÇAIS
DES TRANSPORTS

787,17
MILLIONS €

sont consacrés au Canal Seine-Nord Europe,
à la Seine-Aval, MAGEO
et au réseau du Nord-Pas-de-Calais.



PÉRIMÈTRE WALLON
LE SERVICE PUBLIC
DE WALLONIE

50,98
MILLIONS €

sont consacrés à la réouverture
du canal Condé-Pommeroeul,
au Haut-Escaut
et à la dorsale wallonne.



PÉRIMÈTRE FLAMAND
LE MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
DE LA RÉGION
FLAMANDE

141,54
MILLIONS €

sont consacrés à la Lys frontalière,
au lien avec le Haut-Escaut,
à la connexion avec les ports côtiers,
au canal Roeselare-Lys,
aux conditions de navigation
de l'Escaut maritime
et à la rivière Dender

Source: Avenant Grant Agreement 2016



Chargement de céréales au nouveau port de Metz

**UN RÉSEAU DÉVELOPPÉ
GRÂCE À LA CONCERTATION
AVEC TOUS LES ACTEURS
ÉCONOMIQUES DES
DIFFÉRENTES FILIÈRES
ET LES REPRÉSENTANTS
DES BASSINS CONCERNÉS**

UNE VISION STRATÉGIQUE EUROPÉENNE

LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU MODÈLE ÉCONOMIQUE MULTIMODAL.....	22 - 23
LE PARTAGE DES CHOIX AVEC LES USAGERS DE SEINE-ESCAUT	24 - 25
LES SOLUTIONS INTERMODALES AU CŒUR DU PROJET.....	26 - 27

LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU MODÈLE ÉCONOMIQUE MULTIMODAL

Le territoire de l'Europe du Nord-Ouest du corridor Mer du Nord-Méditerranée, au cœur duquel se situe Seine-Escaut, est densément peuplé, avec 173 millions d'habitants (34 % de la population de l'Union Européenne des 28), alors que sa superficie n'est que 817 000 km² (18 % du total européen)¹. Économiquement, la zone représente environ 59 % du PIB du corridor². Cela implique des flux de marchandises considérables, environ 6.8 milliards de tonnes échangées, en incluant le transport maritime extérieur.

6,8 MILLIARDS DE TONNES ÉCHANGÉES

Les régions directement situées sur la liaison Seine-Escaut représentent en France, en Belgique et aux Pays-Bas 56 millions d'habitants sur 218 000 km² totalisant un produit intérieur brut de 2255 Mrd€. La concentration d'activités économiques et de consommateurs à proximité de la zone Seine-Escaut engendre une grande densité des trafics, qui atteignent l'ensemble du territoire européen, et ce, quel que soit le mode utilisé. Un réseau de transports multimodaux, performant économiquement, reposant sur des infrastructures de qualité, interconnectées, et lié à une **offre de service performante et innovante pour chacun des modes de transports, est nécessaire pour gérer ces flux.**

1. Eurostat, Weastflows
2. NSM Study

La mise à disposition dans la durée d'un outil d'évaluation économique de l'impact du projet pour l'ensemble des acteurs, les collectivités territoriales pour l'emploi et le développement économique, les industriels et les logisticiens pour mesurer les gains en coûts de transport et en coût logistique interne à leur propre activités, les ports pour mesurer les évolutions de trafics attendus, permet de faire partager les objectifs communs et globaux de la liaison Seine-Escaut.

Ce modèle économique multimodal au niveau européen, a été conçu dès 2004 en introduisant l'ensemble des paramètres actuels de l'offre de transport (voie d'eau, rail, route, maritime...) et ceux prévus à l'horizon de l'ouverture de la liaison d'introduire pour calculer le gain cumulé pour l'ensemble des parties prenantes, et notamment la valorisation financière et socio-économique des autres fonctionnalités de la voie d'eau, la mesure du gain économique des chargeurs pour évaluer leur capacité contributive au financement de l'exploitation et d'une part de l'investissement.

La nouvelle infrastructure et les services multimodaux innovants sont le support de la mise en œuvre des développements industriels et logistiques qui sont les porteurs de la croissance de ces territoires et contribueront aussi à l'atteinte des nombreux objectifs fixés par la Commission européenne pour la liaison Seine-Escaut à l'horizon 2030.

La fiabilisation de l'offre de service multimodale 24 heures sur 24, et la valorisation du réseau existant inciteront au report modal dans une démarche de mutualisation des sites bord à voie d'eau entre les acteurs économiques pour favoriser la massification et la baisse des coûts logistiques.

56 MILLIONS D'HABITANTS CONCERNÉS

Le développement de hubs logistiques de niveau européen répartis sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut et accessibles par la voie d'eau comme le rail favorisera le report modal grâce à **la conjonction sur un même site d'offres combinées voie d'eau-route, rail-route et voie d'eau-rail, et diminuera l'impact des transports routiers** à moyenne et longue distance pour la desserte des grandes zones de consommation et de production, notamment au cœur des grandes agglomérations européennes (Paris, Lille, Bruxelles...).

Ce réseau de hubs logistiques européens constituera une armature forte qui élargira l'hinterland nécessaire pour le développement et l'efficacité des ports maritimes.

Les productions industrielles de **l'agro-industrie, de la chimie, du BTP, des différentes filières des produits recyclables et le transport de conteneurs** bénéficieront le long de la liaison d'un nouveau modèle économique durable permettant un accès direct au cœur des grandes zones urbaines et des ports maritimes.

Les collectivités territoriales directement impliquées dans le financement de l'infrastructure et le choix des orientations économiques seront au cœur de la création de nouveaux emplois industriels durables dans ces secteurs économiques et bénéficieront de ce nouveau système de transport et de services multimodaux qui feront de **Seine-Escaut une nouvelle porte d'entrée en Europe.**



LE PARTAGE DES CHOIX AVEC LES USAGERS DE SEINE-ESCAUT

Les missions du GEIE Seine-Escaut ont été conçues en 2009 pour **favoriser ce dialogue entre les différents acteurs territoriaux, économiques** et contribuent largement à la mise en œuvre des forums européens mis en place en 2014 par la Commission européenne pour favoriser un développement harmonieux et coordonné des projets, notamment en raison des enjeux transfrontaliers de la liaison Seine-Escaut. Cette concertation engagée dès 2010 a permis de partager avec les acteurs économiques et les collectivités territoriales des objectifs communs de développement de la liaison Seine-Escaut aux différentes échelles locales, régionales, nationales, européennes et internationales. Les études conduites sur les coûts d'internalisation ont permis de proposer des scénarios de valorisation des modes de transport massifiés à travers un mécanisme de partage des bénéfices entre :

- > **les bénéfices environnementaux** (réduction de la consommation d'énergies fossiles),
- > **les bénéfices économiques** pour les utilisateurs européens à travers une contribution à l'exploitation, au développement et la régénération des ouvrages comme cela existe aux USA depuis les années 1930,
- > et **les bénéfices sociaux** grâce à la création d'emplois et de nouvelles activités économiques.

La première réunion du comité des usagers de la liaison Seine-Escaut, tenue le 25 février 2010 à Bruxelles, a permis de présenter l'avancement de l'étude et les principales modalités de tarification envisagées. Ces réunions ont ensuite été élargies aux acteurs économiques allemands et néerlandais en octobre 2010 à Paris.

Entre 2010 et 2012, des réunions se sont tenues d'abord en France en mobilisant une réflexion commune sur les potentiels de progrès comme les freins au développement du transport fluvial autour d'un groupe de **250 chargeurs européens**. Ils ont ensuite restitué leurs attentes vis-à-vis des transporteurs fluviaux, ferroviaires, routiers et maritimes, des ports maritimes et intérieurs et des collectivités lors d'une réunion d'échange au Conseil économique, social et environnemental à Paris le 9 juin 2011 ; ces échanges ont ensuite été déclinés à l'échelle régionale à Lille, Rouen, Amiens et Paris et lors d'ateliers de travail en Flandre et en Wallonie, à Anvers en novembre 2011 à l'occasion de la réunion de présentation de la stratégie européenne de corridors multimodaux par la Commission européenne, à Gand, puis à Tournai et à Rotterdam fin 2012 dans le cadre des «Riverdating», plate-forme d'échange entre les transporteurs et les chargeurs au niveau européen.



Colloque CCI Oise



Colloque CCI Oise



La concertation s'est aussi engagée depuis 2004 sur l'ensemble des projets de la liaison avec l'ensemble des parties prenantes concernées par la réalisation des travaux neufs ou des travaux d'amélioration et de modernisation, les habitants des communes, les agriculteurs, les chambres de commerce et d'industrie, et les collectivités territoriales. Deux Livres Blancs ont été produits en 2009 et 2012 sur l'ensemble des enjeux économiques (plates-formes multimodales/tourisme) et l'emploi durant le chantier et au-delà pour les différentes activités économiques, les impacts sur le secteur fluvial (offres logistiques, construction et entretien de bateaux...). Plus de 200 contributions ont permis de révéler les engagements des acteurs économiques et les projets de développement liés au Canal Seine-Nord Europe et plus largement à la liaison Seine-Escaut pour l'ensemble des régions européennes directement concernées (Hauts-de-France, Île-de-France, Normandie, Grand Est, Flandre, Wallonie).

LES SOLUTIONS INTERMODALES AU CŒUR DU PROJET

Dans la continuité des démarches engagées en 2010-2012, les membres du GEIE Seine-Escaut ont décidé début 2013 d'inscrire leur action au cœur de la politique de développement de corridors multimodaux européens en cherchant à mutualiser les moyens existants des différents modes de transport et à développer des offres de services innovantes pour les modes massifiés. Il s'agit en effet de **mieux utiliser les infrastructures existantes au service des utilisateurs de fret** autant pour les échanges intra-européens que pour les marchés import et export à travers les grands ports maritimes.

La recherche de solutions multimodales par voie d'eau et rail au sein du corridor Amsterdam-Marseille, et notamment sur le bassin Seine-Escaut financée à 50% par la Commission européenne, s'inscrit dans cette démarche, en privilégiant **une approche concertée avec les donneurs d'ordre qu'ils soient industriels, logisticiens ou commissionnaires de transport**.

En inscrivant également l'étude comme outil d'aménagement du territoire, les partenaires de l'étude (Voies Navigables de France, SNCF Réseau, le Grand Port maritime de Marseille, Waterwegen en Zeekanaal et le Service Public de Wallonie) ont souhaité, en association avec l'ensemble des ports intérieurs du corridor de Marseille à Amsterdam, identifier les freins à l'utilisation plus large de la voie d'eau et du rail, et rechercher les leviers pour une mise en œuvre des solutions de report modal. Cette concertation, engagée entre

2013 et 2016 avec les acteurs économiques des différentes filières (agriculture, agro-industrie, chimie, matériaux, BTP, produits recyclables, automobile, colis lourds, conteneurs) et les représentants des trois bassins (Seine-Escaut, Rhin-Moselle, Rhône-Saône), a permis de partager ces recommandations.

La communauté d'intérêt qui a été créée sur ce corridor, avec **la rencontre de plus de 450 chargeurs**, est probablement un acquis pour développer de nouvelles solutions dont l'efficacité économique et opérationnelle devra être durable.

Financée par la Commission européenne, cette étude a eu pour objectif de faire émerger ensuite les projets de services multimodaux qui pourront lever les freins identifiés, de dessiner le futur d'une croissance européenne « efficient, smart and green » en contribuant à atteindre **l'objectif d'un report de 30% des flux routiers moyenne et longue distance à l'horizon 2030**.

Les pistes présentées dans le rapport, à la fois globales par bassins et par filières, sont le résultat de cette concertation dans laquelle l'engagement des chargeurs des différentes filières a été constant, depuis les premières réunions dans les ports intérieurs mi-2013, jusqu'aux dernières réunions début septembre 2016, car ils ont été les principaux contributeurs (diagnostic, recommandations) et ils auront aussi un rôle majeur dans leur mise en œuvre.

1 La première recommandation concerne **la mutualisation nécessaire entre acteurs économiques** pour atteindre la masse critique nécessaire pour la rentabilité économique des modes massifiés et assurer la pérennité des services mis en œuvre. Elle nécessite d'identifier des intérêts partagés

et de concentrer sur un même site les différentes solutions multimodales associant la voie d'eau, le rail et la route.

2 La seconde concerne l'ensemble **des actions pour lever les freins techniques et appréhender les procédures administratives** qui rendent complexe l'appropriation par les acteurs de l'offre multimodale. Pour les volets techniques, la standardisation des équipements, l'augmentation de la conteneurisation (y compris le 45'Pallet Wide), l'automatisation des techniques de transbordement (ce qui est onéreux) et l'offre des derniers kilomètres. Pour les volets administratifs, l'inscription de ces orientations, notamment pour celles qui concernent les politiques de transition énergétique ou d'économie circulaire (loi NOTRe) dans les schémas régionaux d'aménagement durable et d'égalité des territoires pour donner une visibilité aux acteurs et maîtriser le foncier le long de ces infrastructures linéaires et portuaires; ces actions doivent être coordonnées au niveau interrégional pour « durcir » l'hinterland des ports maritimes et assurer la continuité et la cohérence entre bassins.

3 Enfin la troisième recommandation porte sur **l'efficacité technique et économique de l'offre de transport multimodale** qui doit d'abord s'appuyer sur des hubs de niveau européen (plus de 200 000 EVP) et sur un réseau dont la capillarité garantit l'irrigation des principales artères. Les réflexions sur ce sujet en Europe sur le multi-lot, initiées en Flandre avec le projet Watertruck ouvrent clairement le champ de l'innovation autant pour la cale que pour la chaîne logistique. Son caractère intégré et créateur de valeur dans la chaîne logistique, sa performance économique, sa fiabilité et la qualité du système d'infor-

mation sont bien sûr des prérequis. Une des questions ouvertes lors de ces échanges est liée au niveau de standardisation de cette offre en fonction des filières et du type de produits au sein de chaque filière. Il faudra donc continuer à développer des standards pour simplifier et faire baisser les coûts, mais aussi les adapter aux cas spécifiques. Cette troisième recommandation s'inscrit dans le champ de la mise en œuvre à travers des projets qui seront d'autant plus standardisés qu'ils seront multi-acteurs et multi-filières. On revient donc sur la mutualisation qui sera bien sûr un fondement des futurs projets multimodaux à développer pour garantir leur performance technique et économique.

Les détails de l'étude sont disponibles auprès de Voies navigables de France.



Convoi sur le canal de Tancarville



**UN PROJET DE
DYNAMISATION
PÉRENNE
DES TERRITOIRES**

UNE MISE EN ŒUVRE RESPONSABLE

LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	30 -33
UNE DÉMARCHÉ ÉCO-RESPONSABLE	34 -35
UN ENGAGEMENT SOCIÉTAL DANS LA DURÉE	36 -37

LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

LA VOIE D'EAU, UNE FORCE ÉCONOMIQUE RENOUVELÉE

La force de la navigation intérieure repose sur **son système de transport en site propre, son faible impact environnemental, sa durabilité, sa sécurité et sa fluidité, son accessibilité au cœur des agglomérations et aux ports maritimes** ; sa compétitivité nécessite l'organisation et le développement d'une offre logistique qui doit associer les principales filières industrielles et logistiques, en prenant en compte les logistiques internes amont et aval des chargeurs qui verront leur efficacité fiabilisée et simplifiée grâce aux effets économiques et organisationnels de la massification. C'est en effet le seul système de transport dont la vocation principale est la mobilité des biens et des produits, au service des industriels et des consommateurs.

Cette mise en œuvre logistique, à travers la réalisation de la liaison européenne Seine-Escaut, doit conduire à **un renouveau des usages, plus de lisibilité, d'efficacité économique, une meilleure maîtrise des coûts et des risques**, et surtout la confiance nécessaire à l'engagement des acteurs économiques.

DES USAGES AUX SOLUTIONS PARTAGÉES, MULTIMODALES ET INNOVANTES

Le premier engagement de la liaison Seine-Escaut est de disposer **d'un réseau maillé et homogène ouvert 24h sur 24 sur les 1100 km de la liaison au sein du corridor Mer du Nord-Méditerranée**, mais c'est aussi de faire évoluer les usages au sein d'un réseau (horaires, offres de transport, systèmes d'information fluviale et multimodale...).

L'ensemble des membres du GEIE Seine-Escaut **se sont investis depuis plus de 20 ans pour faire évoluer leur réseaux nationaux en vue d'un grand gabarit (Va et Vb)** et d'une ouverture 24 heures sur 24. Les étapes franchies avec les travaux de développement et de modernisation sur l'ensemble des 1100 km, et la gouvernance européenne en place depuis plus de 10 ans sont les garants pour atteindre cet objectif. L'élargissement en 2016 du périmètre de financement de l'action Seine-Escaut 2020 et la création de la société du Canal Seine-Nord Europe début 2017 **permettent aujourd'hui de lancer les travaux du Canal Seine-Nord Europe, maillon manquant de ce réseau**.

Pour atteindre l'ensemble des objectifs partagés avec la Commission européenne, il est aussi nécessaire de **créer une dynamique collective** qui doit aussi faire évoluer les logiques plus directes et individuelles qui ont permis un développement important du transport routier en Europe depuis plusieurs décennies. Ces logiques collectives n'ont pas encore atteint en Europe

la maturité de celles initiées dans les années 1930 aux États-Unis. Après les initiatives de transport combiné rail/route lors de la reconstruction de l'Europe dans les années 1950, **un nouveau potentiel de synergie s'ouvre avec la liaison Seine-Escaut en multipliant par trois sur un seul site ce type d'offres combinées : voie d'eau/route, rail-route et voie d'eau-rail**.

Leur localisation sur les sites multimodaux de l'ensemble des ports intérieurs de la liaison Seine-Escaut du Havre et Rouen, à Paris, Lille, Dunkerque, Valenciennes, Courtrai, Liège, Gand et Anvers, et notamment sur les 4 plates-formes multimodales du Canal Seine-Nord Europe sont les cibles de mise en œuvre du réseau multimodal européen à l'horizon 2030.

Sur ces sites des solutions innovantes seront mises en œuvre, tant dans l'organisation de la chaîne logistique, que sur la performance des outils de transport (flotte, outils de manutention, fonctions et services des quais...), avec une flotte performante et adaptée à l'infrastructure que ce soit sur le réseau à grand gabarit ou son capillaire pour apporter les services au plus proche des zones de production et de consommation. La mise en œuvre **du projet Watertruck en Flandre, permet de disposer maintenant d'une logistique moderne pour le chantier et ensuite sur l'ensemble de la liaison Seine-Escaut**.

Les centres d'innovation EIBIP au niveau européen et Batelia en France ont pour mission de proposer des solutions innovantes pour la flotte, notamment pour réduire les consommations et les émissions en ligne avec les nouveaux objectifs européens. Ils contribuent aussi largement à l'émergence d'un « cluster

fluvial » nécessaire pour associer dans une démarche commune l'ensemble des acteurs (transporteurs fluviaux, chantier, ingénierie fluviale, centres de recherche, universités, chargeurs...).

UNE DÉMARCHE CO-CONSTRUITE AVEC LES TERRITOIRES ET LES PARTENAIRES EUROPÉENS

Les dimensions interrégionales et transfrontalières du projet ont orienté depuis 2005 une démarche collaborative au niveau européen. Durant l'année 2016 **les négociations sur les traités internationaux et le début des travaux transfrontaliers** ont fortement consolidé ce pilier du projet Seine-Escaut.

La réorganisation régionale en France a simplifié la gouvernance du projet en Hauts-de-France, avec l'association de la Région Île-de-France et des collectivités départementales. Leur missions économiques, et notamment sur les schémas régionaux sur l'économie circulaire (loi NOTRe) ouvrent un large potentiel de développement.

Le croisement des 2 corridors multimodaux européens Mer du Nord-Méditerranée et Atlantique en Région Île-de-France, offre un potentiel de synergie avec les Régions Hauts de France, Normandie et Grand-Est, notamment pour les investissements européens et internationaux bord à voie d'eau. Les structures interrégionales comme Eurométropole sont des lieux d'échanges transfrontaliers favorables pour développer des projets communs européens.



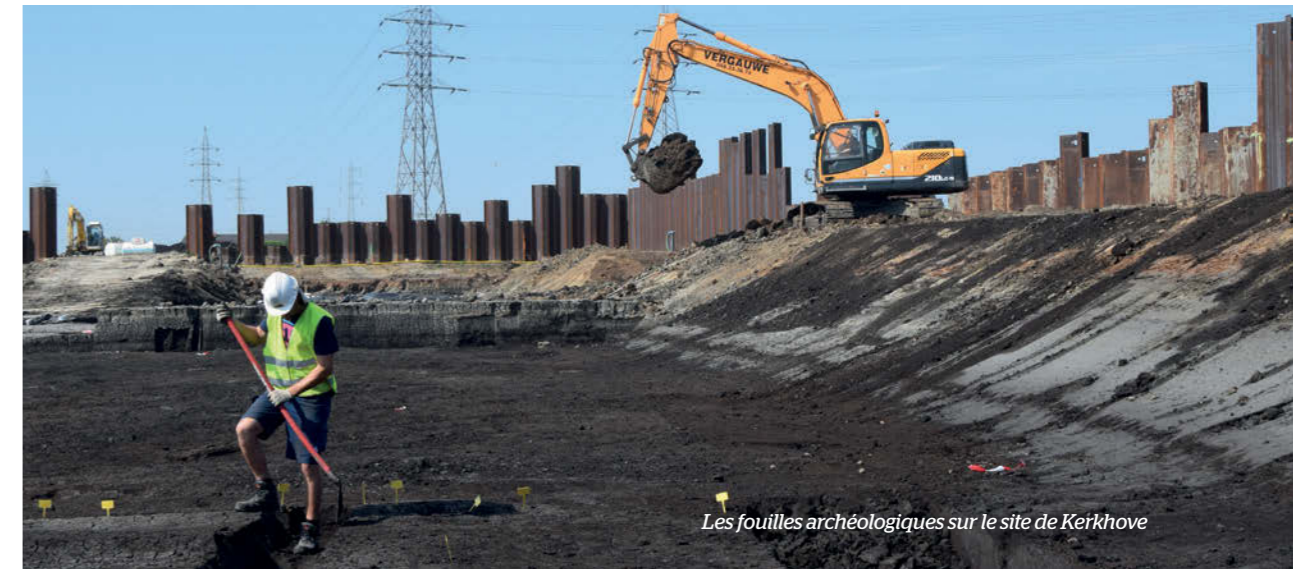
LES RENDEZ-VOUS CLÉS DU DÉVELOPPEMENT EN 2016

Les actions engagées en 2016 par les membres du GEIE Seine-Escaut vis-à-vis des acteurs économiques sont dans la continuité des actions engagées depuis 2010, mais avec des développements spécifiques sur quelques événements-clé :

1 — CANAL ENTREPRISE LE 18 MAI 2016 À BEAUVAIS

Une enquête auprès de 8000 acteurs économiques, une mobilisation au plus près des territoires et une restitution à la CCI de Beauvais devant 500 acteurs du territoire. Cette enquête a permis de révéler sur un large territoire les attentes des acteurs économiques des Hauts-de-France autant durant le chantier (travaux, utilisation du

Canal Du Nord) que sur l'utilisation future du Canal Seine-Nord Europe et les opportunités économiques le long de la liaison Seine-Escaut. Plus de 750 réponses reçues entre décembre 2015 et mai 2016 ont permis de cerner les potentialités des entreprises et de leur côté le souhait d'une meilleure information sur les opportunités liées au chantier et aux futures activités le long du réseau Seine-Escaut. La restitution à la CCI de Beauvais le 19 mai a permis de fournir les premières réponses, notamment avec les exemples réussis de différentes filières industrielles (Tereos, Noriap, Paprec, XPO...) touristiques (Viking, Association Seine-Nord Europe...) et européennes (Canal Albert).



Les fouilles archéologiques sur le site de Kerkhove

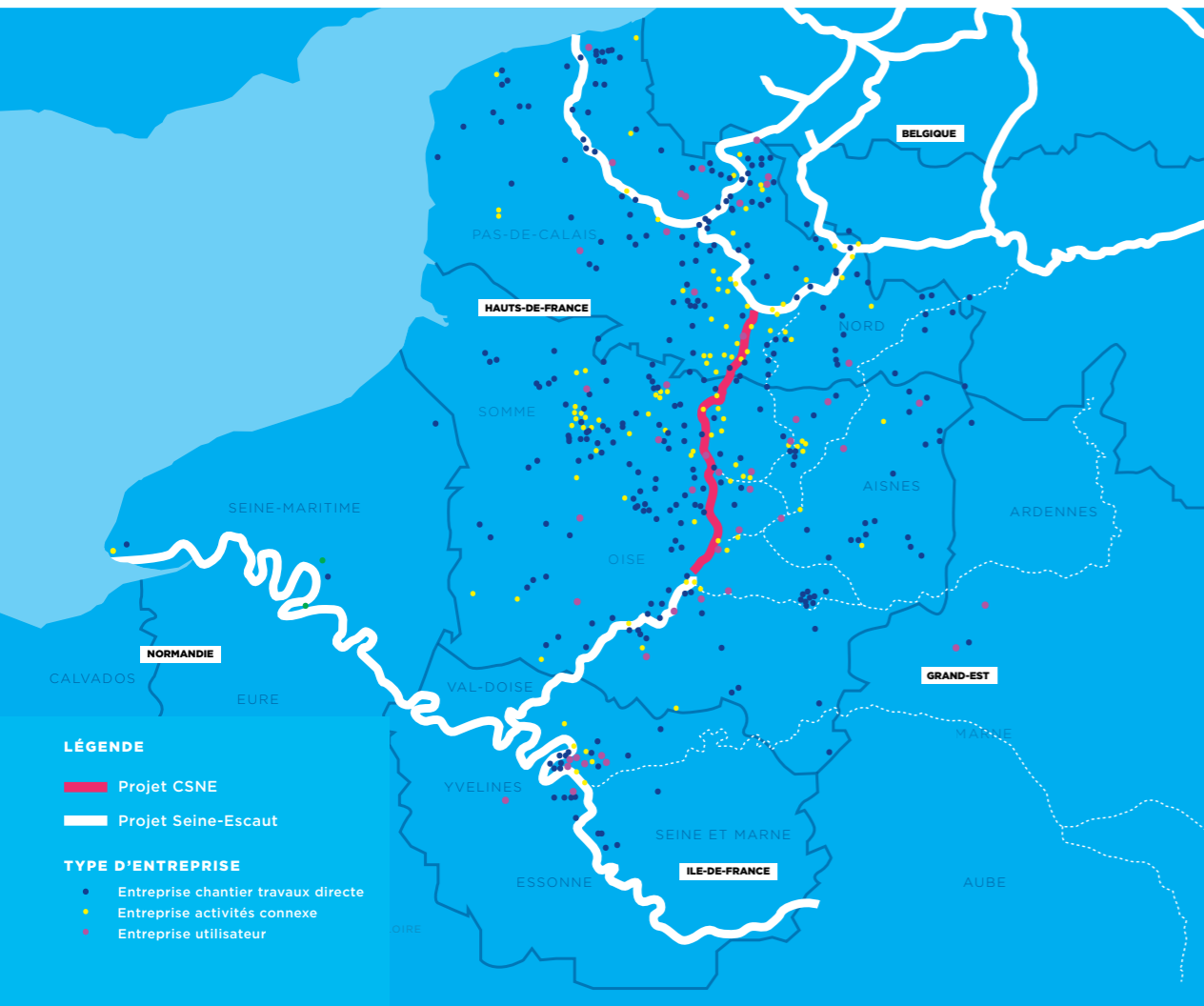
2 — JOURNÉE DE L'INTERMODALITÉ EN WALLONIE LE 15 JUIN 2016 À NAMUR

Le 15 juin, à l'occasion de la Journée du transport fluvial et de l'intermodalité, la Wallonie a présenté un plan d'investissement pour améliorer le réseau navigable et les infrastructures portuaires d'ici à 2019 et présenté les résultats du transport fluvial wallon. Avec un tonnage fluvial de 39,06Mt de marchandises transportées en 2015, plusieurs filières ont reculé (particulièrement combustibles solides et minerais) et quatre filières ont progressé en 2015: les minéraux et matériaux de construction, les produits agricoles, les produits alimentaires et les marchandises diverses. En 2015, le trafic conteneurisé en Wallonie a augmenté de 22%. Les échanges avec les chargeurs ont mis en évidence la nécessité d'une extension des horaires de manœuvre qui est programmée pour 2017. Le plan infrastructures 2016-2019 a été mis au point et doté de 640M€, dont 75M€ dédiés aux voies hydrauliques et aux investissements dans le réseau fluvial pour favoriser un essor socio-éco-

nomique du secteur. Le plan infrastructures 2016-2019 est financé pour moitié (soit 320M€) par l'instauration en avril 2016 d'une redevance d'environ 0,11€/km sur les poids lourds de plus de 3,5t.

3 — RIVERDATING LE 9 NOVEMBRE 2016 À ROUEN

Voies navigables de France a organisé Riverdating, événement majeur du transport fluvial en France, avec le GEIE Seine-Escaut mais aussi les autres acteurs-clés de la multimodalité sur le bassin de la Seine: HAROPA, la délégation interministérielle de la Vallée de la Seine, Novalog (pôle de compétitivité national du domaine de la logistique) et Paris Seine Normandie. Riverdating regroupe sous forme de rendez-vous programmés d'avance (et selon une stricte procédure d'inscription) 300 à 700 professionnels de la multimodalité: chargeurs, commissionnaires de transport, ports intérieurs et maritimes et opérateurs fluviaux, pour des entretiens ciblés autour de projets concrets de report modal. La prochaine rencontre aura lieu à Paris les 29 et 30 novembre 2017.



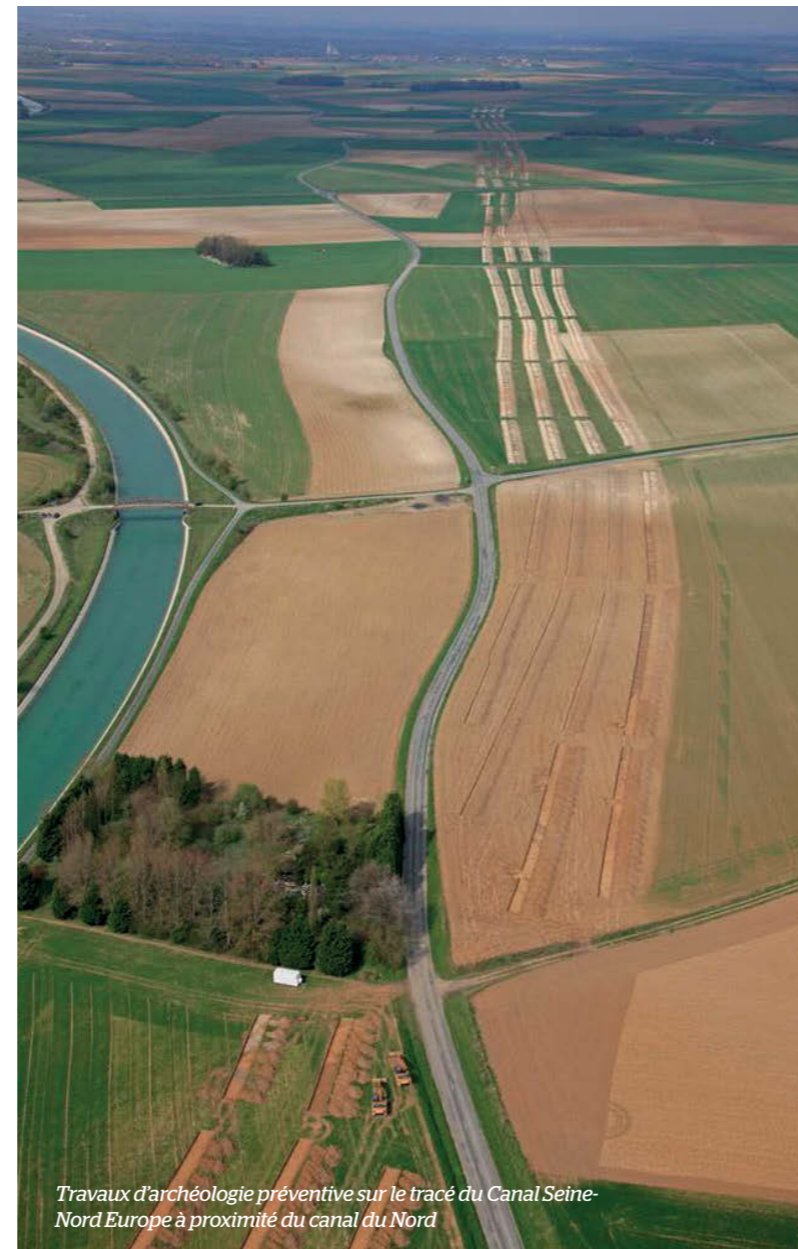
L'extension en 2017 de cette enquête en Île-de-France, en Normandie et dans le Grand-Est doit contribuer à la construction de l'offre logistique et industrielle sur la totalité des territoires de la liaison Seine-Escaut.

UNE DÉMARCHE ÉCO-RESPONSABLE

Les engagements pris en 2015 sur la concertation, l'intégration environnementale du projet, la gestion et le choix des matériaux, la maîtrise de la consommation foncière, et plus généralement sur la qualité environnementale du projet ont vu leurs premières réalisations en 2016.

Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée en novembre 2015, la commission d'enquête a émis un avis favorable à la DUP modificative du secteur 3 en janvier 2016. Une réunion publique s'est tenue en mars 2016 pour lever la réserve de la commission d'enquête et expliquer aux populations riveraines les modalités de prise en compte des recommandations. Le décret en Conseil d'État déclarant d'utilité publique la modification du tracé a été signé le 20 avril 2017.

L'évolution des pratiques agricoles, notamment sur les zones de dépôts et la gestion du foncier bord à canal constituent ces enjeux importants de gestion de l'espace pour les prochaines années.



Travaux d'archéologie préventive sur le tracé du Canal Seine-Nord Europe à proximité du canal du Nord

→ La documentation Qualité, Sécurité, Santé, Environnement relative au chantier du Canal Seine-Nord Europe a été finalisée et approuvée. Elle est contractualisée dans les différents marchés passés pour ce projet.

→ Pour le projet MAGEO, les procédures réglementaires débuteront dès la fin de l'année 2017 avec l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et se poursuivront en 2018 avec le dossier d'autorisation environnementale. Le projet a été élaboré afin d'intégrer les mesures de compensation environnementale dans le cadre du projet grâce à différentes pentes de berges. L'aire de virement de Logueil-Sainte-Marie a fait l'objet d'un dossier de prise en considération début 2015 et fait l'objet d'une réflexion pour affiner le programme de l'opération en partenariat avec les cofinanceurs (Paris-Oise Port Intérieur et la région Hauts-de-France).

→ Pour le projet Lys mitoyenne : les études réglementaires se poursuivent (loi sur l'eau, étude d'impact, dossier d'incidence Natura 2000, dossier déclaration d'utilité publique, dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, dossier de demande de dérogation relative aux espèces protégées).

→ Pour le projet Condé Pommeroeul : mise à jour de l'inventaire faune-flore-habitat et dépôt d'un dossier de dérogation pour les espèces protégées.

UN ENGAGEMENT SOCIÉTAL DANS LA DURÉE

Lors des différentes enquêtes réalisées depuis 2004 et notamment lors de l'enquête réalisée en 2012 sur les attentes des acteurs du territoire, **les enjeux d'avenir (95%), d'emploi et de transit marchand (86%), de développement économique (76%) et de réduction du fret routier (81%) ont caractérisé pour les citoyens les valeurs portées par la liaison Seine-Escaut.** Ce constat est en effet intrinsèque de la voie d'eau qui a été à l'origine du développement de très nombreuses métropoles européennes qui sont aujourd'hui au cœur de la croissance du continent.

La plupart de ces attentes vont au-delà de la réalisation des différents chantiers de construction de l'ensemble des projets de la liaison Seine-Escaut et concernent les décennies après la mise en service de la liaison, même si les travaux vont fournir une demande importante d'emplois dans des différents domaines et de façon successive suivant les différents métiers mobilisés. Leur pérennisation pourra prendre plusieurs dimensions :

1 L'élargissement des compétences et des expertises des entreprises ayant participé aux chantiers,

2 Le développement des offres logistiques et des autres offres de service dans la continuité de celles développées pour l'approvisionnement du chantier et la construction des ouvrages,

3 La création en France, en Flandre, en Wallonie et plus largement en Europe d'un cluster fluvial pour développer une flotte moderne, innovante et favorisant la mise en œuvre de solutions logistiques multimodales pour mieux utiliser les infrastructures existantes,

4 Le développement des activités économiques et logistiques sur les plates-formes multimodales et les zones bord à voie d'eau sur les 1100 km de la liaison Seine-Escaut,

5 Le développement des offres touristiques dont le potentiel est important sur l'ensemble des régions, et notamment



Convoi fluvial à Paris

avec la très forte croissance des paquebots fluviaux qui sont une activité à forte valeur ajoutée et valorisent les différents potentiels culturels et naturels de ces territoires,

6 Le développement de l'ensemble des autres fonctions de la voie d'eau qui contribuent aux politiques d'une gestion raisonnée de la ressource en eau, de la transition énergétique avec la mobilisation d'énergies renouvelables pour le fonctionnement de l'infrastructure comme celle de la flotte, et enfin d'économie circulaire pour réduire les besoins de matières premières pour plus de 50 millions d'habitants.

PARTICIPATION DES ACTEURS TERRITORIAUX À LA CONSTRUCTION DE SOLUTIONS INNOVANTES

À plus court terme, la modification du tracé du Canal Seine-Nord Europe permet une réduction de plus de 8% du coût d'investissement, une réduction de 20% des coûts d'exploitation et de maintenance et une optimisation de la mobilisation des ressources foncières en réutilisant une partie du bief du Canal du Nord. Sur ce secteur, comme sur l'ensemble de la liaison Seine-Escaut, **la participation des acteurs territoriaux à la construction de solutions innovantes** aux différentes échelles du projet est un facteur déterminant de l'efficacité économique d'un système de transport renouvelé, comme de la qualité de l'intégration architecturale et paysagère de l'infrastructure et de son adaptation aux utilisateurs de l'infrastructure et du système de transport, comme aux usages quotidiens des riverains.

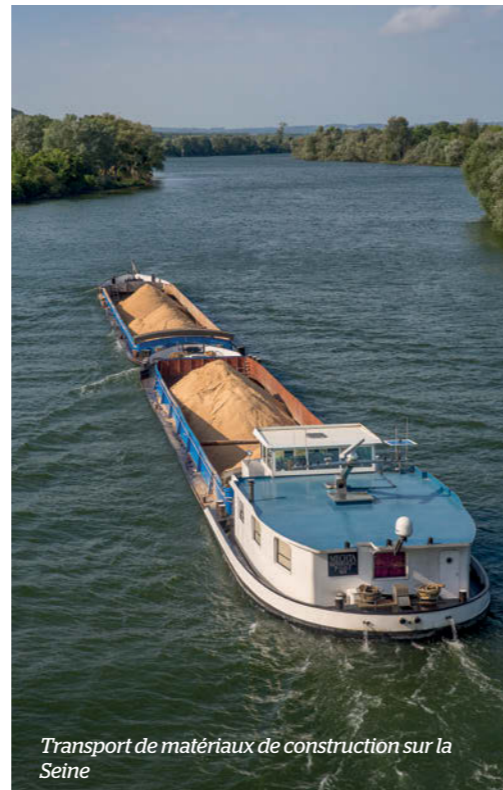


Canal de Briare

LE PROJET
EN IMAGES



Barrage de Châtou



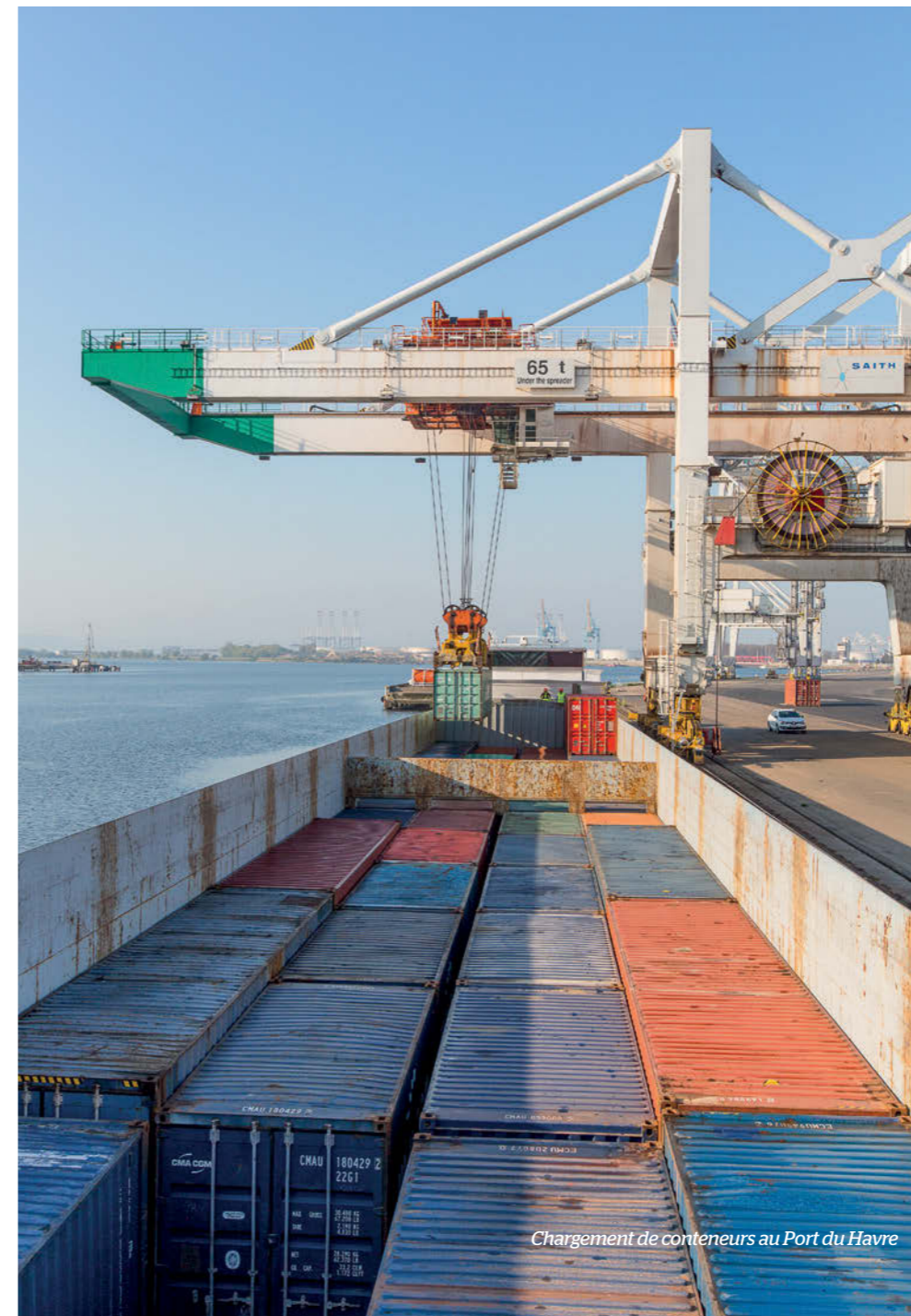
Transport de matériaux de construction sur la Seine



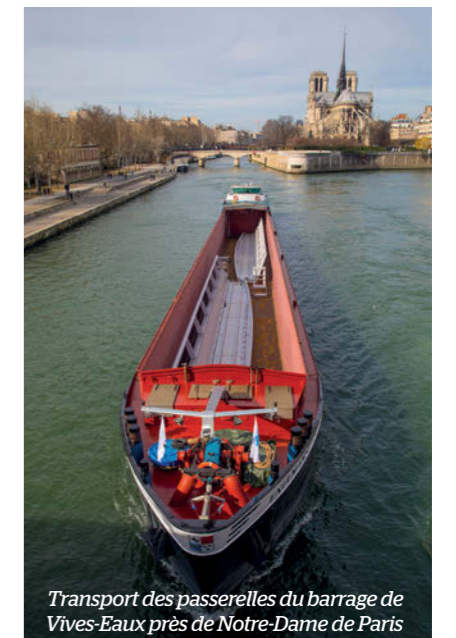
Barrage et écluse de Kain



Pont d'Harelbeke



Chargement de conteneurs au Port du Havre



Transport des passerelles du barrage de Vives-Eaux près de Notre-Dame de Paris



La mise en service d'écluses temporaires à Harelbeke



Recalibrage de la Deûle



Quai de Pecq

LE CORRIDOR MULTIMODAL EUROPÉEN DE TRANSPORT AMSTERDAM-MARSEILLE

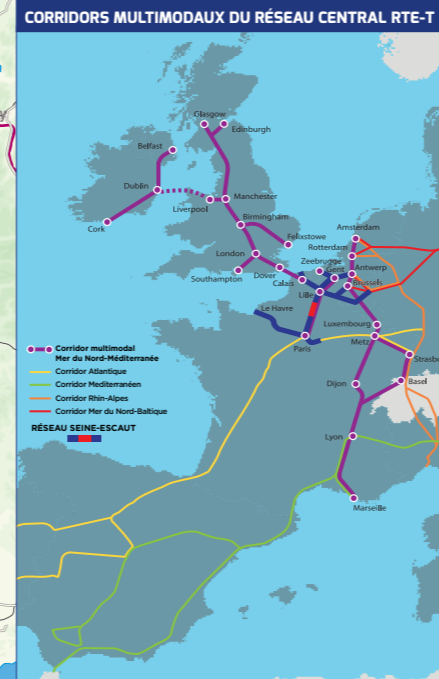


Légende Legend

- MARSEILLE Grands ports maritimes et hubs européens / Main maritime ports and waterway hubs
- Voie d'eau de Classe VII / Class VII waterway (27 000 t)
- Voie d'eau de Classe VI / Class VI waterway (18 000 t)
- Voie d'eau de Classe V / Class V waterway (3 000 t)
- Voie d'eau de Classe IV / Class IV waterway (1 500 t)
- Canal Seine-Nord Europe (2023) / Seine-Nord Europe Canal (2023)
- Mise au gabarit Classe V en cours / Upgrading to Class V in progress
- Mise au gabarit Classe IV en cours / Upgrading to Class IV in progress
- Petit gabarit (classes I-III) / Smaller waterways (Classes I-III)
- Ligne ferroviaire / Railway line
- Ligne ferroviaire à grande vitesse / High-speed railway line
- Corridor de fret ferroviaire européen / European rail freight corridor
- Autoroute / Motorway
- Plateforme multimodale (trois modes) / Multimodal port platform (all three modes)
- Plateforme multimodale (eau-route) / Multimodal port platform (waterway-road)
- Plateforme multimodale (fer-route) / Multimodal port platform (rail-road)
- Plate-forme multimodale (en projet) / Multimodal port platform (projected)
- Frontière / State border
- Limite de région / Regional border

Échelle / Scale: 0, 50, 100 km

Carte synthétique assemblée à partir de cartes fournies par Voies Navigables de France et SNCF et avec le concours de Waterwegen en Zeekanaal n.v. et du Service Public Wallon (Document non-contractuel - réalisation Transmanche Consultants)



LA COMPOSITION DU GEIE SEINE-ESCAUT

Représentants de Voies navigables de France (VNF)
Nicolas Bour,
 Directeur des Liaisons européennes et de l'Innovation, Gérant du GEIE

Représentant de Service Public de Wallonie (SPW)
Damien Borsu,
 Administrateur

Représentant de Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z)
Frank Serpentier,
 Administrateur



Les 4700 personnels de Voies navigables de France agissent au quotidien pour garantir le service public de la voie d'eau. Etablissement public administratif du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, VNF intervient principalement sur :

Les infrastructures/ouvrages: il exploite, entretient, modernise et développe le plus grand réseau européen (6700 km de canaux, fleuves et rivières canalisées, près de 4000 ouvrages d'art, 40 000 hectares de domaine public fluvial)

Le transport de marchandises: il développe et promeut le transport fluvial de fret en contribuant au report modal et en favorisant les logistiques multimodales

Le tourisme/ transport fluvial: il préserve et valorise les équipements et lieux de vie de la voie d'eau pour accompagner le tourisme fluvial comme levier de développement économique local

Le développement durable/eau: il optimise la gestion de l'eau dans une démarche éco-responsable et de préservation de la biodiversité.

Facilitateur d'échanges entre les acteurs économiques et institutionnels du fluvial (chargeurs, transporteurs, collectivités, opérateurs de tourisme...) au profit du développement du secteur, VNF propose et développe une de l'eau dans une démarche éco-responsable et de préservation de la biodiversité.

Voies navigables de France (VNF)
 175, rue Ludovic Boulteux
 CS 30820
 62408 Béthune cedex - France
 T: 03 21 63 24 24
 www.vnf.fr

La Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques initie et coordonne la politique à suivre en matière de transport et de mobilité (par route, rail, air, eau) en Région wallonne: diminution de la pression automobile dans nos villes et villages, développement du transport de marchandises par voie navigable ou par chemin de fer, développement de pôles multimodaux et de nouvelles infrastructures hydrauliques.

Véritable acteur en faveur d'une mobilité plus durable et porteuse de développement socio-économique pour la Région, elle intervient dans de nombreux secteurs. Elle assure entre autres une fonction d'autorité aéroportuaire (Liège et Charleroi) et elle organise le transport scolaire. Elle modernise, entretient et contrôle le réseau des voies navigables, ses ouvrages d'art et les grands barrages, elle participe au développement des zones portuaires en collaboration avec les ports autonomes. Enfin, elle coordonne, soutient et assure le suivi des actions d'autres organismes et acteurs locaux en matière de mobilité.

Service public de Wallonie (SPW) Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
 Boulevard du Nord 8
 B-5000 Namur
 T + 32 81 773 092
 damien.borsu@spw.wallonie.be

Waterwegen en Zeekanaal NV est une agence autonome des autorités flamandes responsable de la gestion des voies navigables en Flandre orientale et occidentale. À partir du 1^{er} janvier 2018 l'organisation portera le nom de "De Vlaamse Waterweg nv" (Voies navigables de Flandre SA), suite à la fusion avec nv De Scheepvaart. De la sorte, la Région flamande se dote d'un gestionnaire unique des voies navigables sur l'ensemble de son territoire.

La Flandre dispose d'un des réseaux fluviaux les plus denses d'Europe. De Vlaamse Waterweg nv a comme mission de gérer et de développer les voies navigables en un réseau puissant qui contribue à l'économie, à la prospérité et à la viabilité de la Flandre. À cet effet, De Vlaamse Waterweg nv promeut une utilisation multifonctionnelle des canaux et des voies navigables, en prenant soin des intérêts de tous les acteurs.

L'organisation porte une attention particulière aux questions de sécurité et prône une gestion intégrale de l'eau. Véritable projet sociétal, De Vlaamse Waterweg nv mène une politique moderne, innovante et porteuse d'avenir, avec pour enjeu une Flandre plus mobile, plus sûre et plus verte.

Un des grands projets stratégiques de De Vlaamse Waterweg nv est le projet "Seine Schelde Vlaanderen", qui fait partie d'un grand projet de valorisation de la navigation fluviale à l'échelle européenne. En améliorant la navigabilité pour des bateaux d'une plus grande capacité de charge utile, Seine Schelde Vlaanderen a pour ambition de développer le fret par voies navigables et d'offrir une alternative convaincante au transport routier. En vue de cet objectif, la Flandre collabore avec la France et la Wallonie, pour parvenir à une solution solide et adéquate garantissant l'avenir de la navigation fluviale.

Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z)
 Oostdijk 110
 B-2830 Willebroek
 T +32 3 860 62 11
 www.wenz.be

DESIGN DRAGON ROUGE

Crédits Photos:
 VNF/Damien Lachas : en couverture, p. 28 & 29, p. 37; VNF/Didier Gauducheau : p. 2, p. 27, p. 30, p. 36; p. 38 (haut droite), p. 39 (centre droite & gauche); VNF/Alexandra Lebon : p. 6 & 7, p. 20 & 21, p. 38 (haut gauche); VNF/Air Scanner : p. 38 (bas gauche); VNF : p. 1, p. 6, p. 8, p. 18 & 19; W&Z : p. 9, p. 33, p. 38 (centre), p. 39 (bas droite); CCI OISE : p. 24 & 25; P. Frutier - Altimages : p. 34; SPW : p. 38 (bas droite), p. 39 (haut droite).

**UNE LIAISON FLUVIALE
DE 1100 KM INSCRITE
AU CŒUR DES PRIORITÉS
EUROPÉENNES
DE REPORT MODAL.**

Transport de gaz sur le Rhône

