

seine escaut

1^{ER} RÉSEAU EUROPÉEN
DE TRANSPORT FLUVIAL



GEIE SEINE-ESCAUT
RAPPORT D'ACTIVITÉ 2018

**UN RÉSEAU
DE COLLABORATION
POUR LA VALORISATION
DE LA VOIE D'EAU**



ÉDITO

SEINE-ESCAUT EST UN PROJET INDUSTRIEL AU SERVICE DE L'ÉCONOMIE DE PLUSIEURS RÉGIONS FRANÇAISES, FLAMANDES ET WALLONNES

Avec ses installations logistiques et industrielles bord à voie d'eau et les ports intérieurs, la voie d'eau est la solution de mobilité la plus simple et la plus économique qui relie en Europe et dans le monde entier les ports maritimes aux grandes agglomérations et aux centres de production.

Avec ses 1100 km et son réseau de plates-formes multimodales le réseau Seine-Escaut est porteur de développement économique pour accroître le produit intérieur brut de 56 millions de citoyens européens de Normandie, d'Île-de-France, du Grand-Est, des Hauts-de-France, de Flandre et de Wallonie. Il offre des solutions logistiques économiques et durables aux entreprises des différentes filières industrielles (construction, bois, acier, automobile, agro-industrie, chimie, déchets, grande distribution). Pour les 200 villes de plus de 20 000 habitants localisées à proximité immédiate de ce réseau, c'est un accès aux échanges de biens et de marchandises sans congestion, une ouverture vers l'Europe et une nouvelle compétitivité à l'export.

COMMENT LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT VA-T-IL CRÉER DE LA VALEUR ?

La disponibilité de terrains bord à voie d'eau est le principal levier de création de valeur pour développer une offre logistique massifiée et le cas échéant une offre de production et de stockage d'énergie renouvelable. Elle fournit aujourd'hui aux entreprises en Europe (Pays-Bas, Allemagne, Flandre, Wallonie, France) mais aussi aux USA et en Chine les conditions durables d'une compétitivité accrue (circuits courts et directs avec moins de rupture de charge, massification et mutualisation des flux, livraison juste à temps). Ces solutions réparties sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut répondent aussi aux enjeux de congestion urbaine et des grands axes autorou-

tiers et réduisent les émissions du transport alors que les effets du climat se font de plus en plus sentir sur la planète. Après la réalisation des travaux plus de 50 000 emplois seront créés dans ces régions dans les secteurs industriels et logistiques, tout particulièrement de l'agro-industrie (transformations primaires et secondaires des productions agricoles) et de la construction (économie circulaire et préfabrication bord à voie d'eau) de la construction navale et du tourisme. Enfin, le réseau sera un espace partagé aux multiples usages possibles, y compris pour les loisirs, et une réserve de biodiversité précieuse dans la période actuelle où la préservation de l'environnement est devenue un enjeu clé.

POURQUOI LA GESTION HYDRAULIQUE DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT EST UN ENJEU FORT DE LA MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT ?

Nous avons approfondi la thématique « eau » parce que la gestion hydraulique est au cœur de nos métiers et qu'elle conditionne la réussite du projet. Le réseau Seine-Escaut va mobiliser dans les territoires traversés une très importante masse d'eau. Et ce, dans une période où le réchauffement climatique accroît les risques de crues et de stress hydrique et où les problématiques environnementales deviennent cruciales. La conception du réseau Seine-Escaut et ses bassins-réservoirs sécurisent les conditions de navigation des bateaux face au stress hydrique, par contre les situations de crues nécessitent une gestion spécifique, notamment sur la Seine. La mise en place de solutions communes pour optimiser la gestion de cette masse d'eau et des épisodes de crue est donc impérative et nous y travaillons activement avec nos partenaires flamands et wallons.

OFFRE DES SOLUTIONS LOGISTIQUES ÉCONOMIQUES ET DURABLES AUX ENTREPRISES DES DIFFÉRENTES FILIÈRES INDUSTRIELLES

QUELLES SONT LES PARTIES PRENANTES ASSOCIÉES AU GEIE SEINE-ESCAUT POUR CRÉER CETTE VALEUR ?

Les effets du projet Seine-Escaut (réseau maillé et nouvelle offre de service 24h/24 et 7j/7) sont déterminants pour construire une nouvelle offre logistique plus performante associant les régions, les ports, les chargeurs et les transporteurs et offrir aux villes proches du réseau l'opportunité d'adapter leurs priorités en termes de politique urbanistique pour fixer durablement ce lien fluide et compétitif.

Que ce soit pour la logistique urbaine, l'agro-industrie ou l'approvisionnement des grands chantiers urbains comme le Grand Paris Express et les JO 2024 ou l'approvisionnement des travaux du Canal Seine-Nord Europe, des solutions industrielles modulables et multilots associant ces acteurs des différents secteurs industriels devront être économiques et performantes dans une logique forte de mutualisation.

QUELS PROGRÈS ET RÉSULTATS POUR SEINE-ESCAUT DURANT L'ANNÉE 2018 ?

La gouvernance du projet s'est d'abord consolidée en début d'année avec l'arrivée de la Société du canal Seine-Nord Europe, comme nouveau membre du GEIE Seine-Escaut ; le travail collaboratif entre les partenaires s'est intensifié que ce soit durant les journées européennes des TEN-T Days à Ljubljana en mars en Slovénie, l'année de l'intermodalité européenne, les réunions d'échange économique entre la France et la Flandre en septembre à Paris, la signature, le 19 novembre dernier, de la convention internationale sur la Lys-Mitoyenne et en fin d'année lors des échanges avec la Cour des comptes européenne.

Le développement des partenariats industriels a pris une nouvelle ampleur pour élaborer une offre logistique beaucoup plus intégrée, y compris pour les pré- et post-acheminements routiers.

Les étapes franchies en 2018 avec les projets Watertruck+ et Multiregio s'inscrivent dans une logique de mutualisation et d'économie circulaire au plus proche des territoires et des villes. La mise en place du réseau Seine-Escaut est aussi un formidable accélérateur d'innovations, qu'il s'agisse d'imaginer le bateau du futur ou de former aux métiers de demain pour la gestion du transport fluvial.

Projet initié en 1993, l'Union Européenne engagée depuis 2004 continue à nous apporter son soutien et envisage de le renforcer pour la période 2021-2027. Dans la durée, les échanges se multiplient pour faire du réseau un véritable levier de développement économique. De même le projet de loi sur les mobilités tracera pour les 10 prochaines années en France une voie pour le financement des infrastructures et de nouvelles relations avec les territoires en renforçant le rôle du fluvial, comme du ferroviaire pour intégrer la logistique dans les plans de mobilité des agglomérations et des territoires ruraux.

QUELLES SONT LES PERSPECTIVES D'ACTION DES MEMBRES DU GEIE SEINE-ESCAUT EN 2019 ?

Cette année sera davantage tournée vers la construction d'une offre globale et la mise en place, autour des infrastructures fluviales, de solutions de développement économique. Certains thèmes vont monter en puissance, comme les équipements bord à voie d'eau et la production d'énergie renouvelable - l'idée, dans ce domaine, étant d'aller vers l'autosuffisance, voire, à plus long terme, de créer un réseau à énergie positive. Le projet va également nous conduire à réfléchir à des questions comme l'urbanisme de la voie d'eau et de ses usages.

Nicolas BOUR

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

SOMMAIRE

CHAP. 1 LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT, CRÉATEUR DE CONNEXIONS ET DE VALEURS DURABLES 06-29

- 1- DES ENJEUX COLLECTIFS 08-13
- 2- UNE VISION COMMUNE ET DES OBJECTIFS PARTAGÉS..... 14-19
- 3- UNE MISE EN ŒUVRE COLLABORATIVE 20-29

CHAP. 2 LA GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU, UNE POLITIQUE ESSENTIELLE DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT 30-39

- 1- LES ENJEUX D'UNE GESTION HYDRAULIQUE
MAÎTRISÉE ET CONCERTÉE..... 32-35
- 2- LES RÉPONSES APPORTÉES À CE JOUR PAR LES ACTEURS
DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT..... 36-39

CHAP. 3 RETOUR SUR LES PRINCIPALES AVANCÉES DE 2018 40-47

- 1- LES ÉVOLUTIONS DANS
LA GOUVERNANCE DU PROJET..... 42-43
- 2- L'AVANCEMENT DES ÉTUDES
ET DES TRAVAUX..... 44-47

CONCLUSION PERSPECTIVES POUR 2019 48-51



Canal Seine nord Europe - Pont de la RD40
© Lavigne Cheron Architectes



CHAP. 1

LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT, CRÉATEUR DE CONNEXIONS ET DE VALEURS DURABLES

Le projet Seine-Escaut est avant tout un projet fédérateur. Il vise à relier les populations, les territoires et les intérêts individuels et collectifs autour d'une même idée : faire du réseau un cluster logistique et industriel irrigué par le transport fluvial européen aux impacts aussi bien économiques que sociaux, environnementaux ou culturels, qui dynamise toute l'économie de la filière et améliore durablement la qualité de vie des citoyens. L'année 2018 a vu le dialogue se renforcer avec toutes les parties prenantes (citoyens, collectivités, entreprises) pour construire les solutions de demain et se rapprocher progressivement des objectifs du réseau Seine-Escaut.



1 - DES ENJEUX COLLECTIFS

UN PROJET AU SERVICE DE LA MOBILITÉ ET DES ÉCHANGES EN EUROPE

Le réseau Seine-Escaut, qui va relier entre elles les régions de Normandie, d'Île-de-France, du Grand Est, des Hauts-de-France, de Flandre et de Wallonie, est un projet au service de la mobilité des biens et des personnes en Europe. En élargissant l'espace logistique nord-européen, il s'inscrit dans la politique européenne de développement de neufs corridors multimodaux, prélude à la mise en place d'un réseau central transeuropéen de transport multimodal à l'horizon 2030. Il est identifié comme le projet prioritaire du corridor multimodal européen Mer du Nord/Méditerranée et représente à lui seul 15 % des financements prévus pour la voie d'eau dans le cadre de la programmation du Mécanisme d'interconnexion européenne 2014-2020 de l'Union européenne. Dans un contexte marqué par la hausse des trafics, il permettra notamment de lever un goulet d'étranglement majeur en France et dans le Nord de l'Europe et de doubler les capacités d'échange et de développement logistique au sein des zones traversées. Le projet, toujours très fortement soutenu par l'Union Européenne, a franchi une étape importante en 2018 : la France a confirmé son engagement, inscrivant la réalisation du canal Seine-Nord Europe dans le projet de loi d'orientation des mobilités.

UN ACCÉLÉRATEUR DE DÉVELOPPEMENT POUR LES TERRITOIRES

Le réseau Seine-Escaut est avant tout un projet de développement. Il connectera entre eux les principaux centres industriels, logistiques et commerciaux du nord de l'Europe aux zones de production et de consommation européenne des grandes agglomérations, des grands ports maritimes de la Manche et de la Mer du Nord et de leur hinterland. Ce faisant, il contribuera à la cohésion et l'aménagement des territoires, à la desserte des grands centres urbains et au développement économique des filières industrielles. Il crée ainsi les conditions pour que se mette en place, autour des voies navigables, un écosystème offrant aux territoires, à l'échelle internationale, nationale, régionale, départe-

mentale et locale, de multiples opportunités de création de richesses, d'emplois pérennes, de qualité de vie, d'avenir... Sur le plan économique, le réseau instaure un continuum logistique qui renforce les ports intérieurs et les installations industrielles bord à voie d'eau sur l'ensemble des voies à grand gabarit et certaines branches connexes du réseau à petit gabarit, et qui les relie aux grands ports maritimes. De ce fait, il est porteur de développement industriel, notamment en France où il a toute sa place dans la stratégie de reconquête amorcée par le Conseil National de l'Industrie en septembre 2017 avec la création des Comités stratégiques de 18 filières industrielles, puis en 2018 sur les territoires autour des 143 « territoires d'industrie ».

Les principales filières concernées sont l'agriculture et l'agro-industrie, l'industrie chimique et verte, la construction, le recyclage, la sidérurgie et l'industrie automobile, la grande distribution, l'agroalimentaire et la vente par correspondance. La future loi d'orientation des mobilités invite en outre les villes proches du réseau Seine-Escaut (qui représentent plus de 60 % des villes de plus de 20 000 habitants du Nord de la France et du Benelux) à favoriser leur croissance économique en intégrant les solutions fluviales comme ferroviaires de transport de marchandises dans leurs documents d'urbanisme. À terme, c'est un véritable « couloir industriel » qui pourrait voir le jour bord à voie d'eau, similaire à celui du Canal Albert entre Anvers et Liège. Le réseau Seine-Escaut devrait également avoir des retombées sur le tourisme fluvial. C'est le cas notamment au long court, sur des grands bateaux de croisière dont l'activité est en hausse avec plus de 10 millions de passagers par an uniquement en France. À cela s'ajoute ses retombées « sociétales » liées au rôle de la voie d'eau en matière d'aménagement et de valorisation du territoire, de structuration et d'intégration paysagère, d'espaces de détente et de loisirs pour les populations.

CONTINUUM LOGISTIQUE QUI RENFORCE LES PORTS INTÉRIEURS ET LES INSTALLATIONS INDUSTRIELLES BORD À VOIE D'EAU



PASCAL MÆNS

DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT AU SERVICE PUBLIC DE WALLONIE (SPW)

« Seine-Escaut est un projet exceptionnel, à la fois structurant et très symbolique, qui met en lumière l'importance du transport fluvial pour l'Union Européenne.

Nous mettons en place un réseau unique en son genre, complexe, transfrontalier, maillé, complet, développé simultanément par tous les territoires traversés, avec le plus haut degré d'exigence possible. C'est aussi un projet caractérisé par une très forte collaboration entre toutes les parties prenantes.

Les travaux menés au sein du GEIE en sont une illustration. Ils ont permis de belles réussites en 2018, comme la signature en novembre de la convention internationale sur la Lys-Mitoyenne, dont l'élaboration conjointe par la France, la Wallonie et la Flandre est désormais citée en Europe comme un exemple de bonnes pratiques de coopération. »



JULIETTE DUSZYNSKI

CHEF DE SERVICE PROMOTION DU TRANSPORT FLUVIAL / BASSIN DE LA SEINE - VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

« Le projet Seine-Escaut va bien au-delà de la construction d'une nouvelle infrastructure, le canal Seine-Nord Europe. C'est un projet d'aménagement du territoire, commun à plusieurs pays et co-construit par de multiples acteurs publics et privés, qui crée du lien pour créer de la valeur. Il va relier deux bassins pour constituer le premier réseau fluvial européen.

C'est important car l'Europe se doit d'offrir à sa population de bonnes conditions de mobilité et d'absorber des trafics en hausse sans engorger pour autant des routes déjà saturées, notamment en zone urbaine. Seine-Escaut va également remettre la voie d'eau dans les chaînes de valeur logistiques et soutenir la croissance de l'économie locale. Il devrait aimer plusieurs filières industrielles et grâce à lui, les ports français pourront investir dans leurs hinterlands et s'ouvrir à de nouveaux marchés. »

Projet Sogaris (Paris) d'un site dédié à la logistique urbaine fluviale et aux énergies vertes © Sansom Lacoste



DES SOLUTIONS POUR LA CROISSANCE ET LA COMPÉTITIVITÉ DE LA VOIE D'EAU

Le réseau Seine-Escaut est le plus grand projet de développement logistique et fluvial européen de la première moitié du 21^{ème} siècle. Situé à l'intersection de quatre des neuf corridors multimodaux européens, il ouvre pour les ports du Havre, de Rouen, Dunkerque, Anvers, Gand une nouvelle porte d'entrée en Europe connectée aux réseaux fluviaux, ferroviaires et routiers au sein du plus important espace de production et de consommation européen. Au cœur du réseau les 107 km du Canal Seine-Nord Europe se présentent ainsi comme le « maillon manquant » qui accélérera le report modal en France, en Flandre et en Wallonie, confrontées à la congestion routière et à ses coûts économiques et écologiques. Grâce à la mise en réseau des bassins d'activités du Nord de l'Europe, à l'augmentation de taille des bateaux, des convois et de leur modularité, de leur capacité de desserte du réseau à

grand gabarit, comme du réseau capillaire, et au développement d'infrastructures logistiques et de solutions multimodales associées au développement de l'infrastructure fluviale, le transport fluvial va gagner en attractivité, accessibilité, compétitivité, efficacité.

Les volumes transportés vont augmenter, les coûts baisser, les marchés s'élargir à l'échelle européenne et internationale et se diversifier. Les filières de recyclage de l'économie circulaire pourront par exemple retraiter de façon plus massifiée et industrielle les déchets de plus de 20 millions d'habitants du Grand Bassin Parisien et plus de 30 millions d'habitants du Nord de la France et du Benelux. Les utilisateurs de la voie d'eau auront également l'opportunité de s'intégrer à une communauté d'intérêt couvrant des besoins divers telle que la construction des bateaux. Pour accélérer

le report modal, la priorité des acteurs du réseau Seine-Escaut est de promouvoir le transport de fret à travers des initiatives comme Watertruck et Multiregio. Ce projet fait travailler ensemble les régions, les ports, les chargeurs et les transporteurs. Il a quatre objectifs. Le premier est d'intégrer de façon plus lisible une chaîne logistique fonctionnant en « porte à porte », 24 heures sur 24. Le deuxième est d'élargir l'offre fluviale grâce à des unités modulaires d'une capacité de 300 à 500 tonnes. Le troisième, de limiter les ruptures de charge en les associant en convois, et de réduire les coûts. Le quatrième objectif de Multiregio, enfin, consiste à développer une offre logistique globale (incluant la traction fluviale, la maintenance, le stockage, les pré et post-acheminements), intégrée sur les grand et petit gabarits et mutualisée avec les acteurs de plusieurs ports ou d'un axe fluvial.

CE PROJET FAIT TRAVAILLER ENSEMBLE LES RÉGIONS, LES PORTS, LES CHARGEURS ET LES TRANSPORTEURS



Site des carrières Unies de Porphyres de Lessines @Eurovia



HÉLOÏSE PACORY

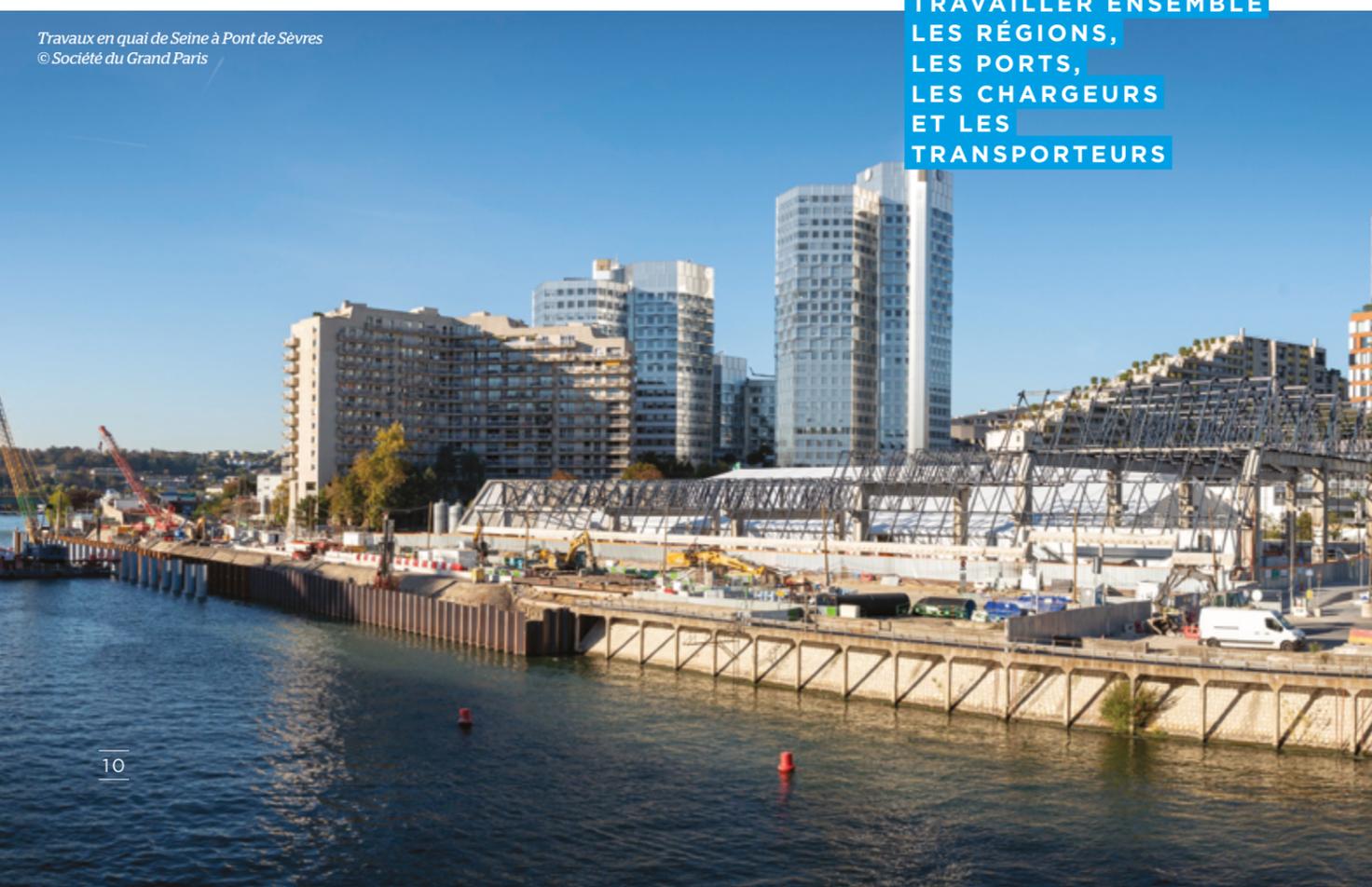
CHEF D'AGENCE RECYCLAGE, NÉGOCE, TRANSPORT CHEZ EUROVIA

« Situées à une quarantaine de kilomètres de Bruxelles, les Carrières Unies de Porphyres ont été rachetées par Eurovia, filiale de Vinci, en 2006. Elles regroupent les deux carrières de Lessines et Bierghes, qui produisent respectivement de 1,6 à 1,9 million et de 0,4 à 0,5 million de tonnes de matériaux durs. Ces matériaux sont utilisés pour des applications diverses allant de la construction de voies ferrées à des applications plus industrielles comme la fabrication de céramique.

Nous livrons des clients dans toute la Belgique, mais aussi aux Pays-Bas et en France, principalement dans le Nord et le Pas-de-Calais et également en Picardie. Les expéditions se font principalement par la route. Le train a représenté 20% des flux en 2017 et la voie d'eau, 3,1%. Nous chargeons dans le port de Vaulx la production de Lessines et dans celui de Clabecq les matériaux de Bierghes. Pour gagner en performance industrielle et diminuer nos impacts environnementaux, nous comptons développer le mode fluvial et en faire un pilier de notre développement.

Dans le cadre de notre plan « Lessines 2020 », qui va permettre de démarrer l'exploitation d'un nouveau bassin d'extraction, nous envisageons par exemple de rouvrir une installation de chargement sur la Dendre qui équipait autrefois la carrière, ce qui limiterait le pré-acheminement routier. Dans ce contexte, la mise en place du réseau Seine-Escaut est une excellente nouvelle. Avec l'arrivée du grand gabarit, nous allons pouvoir massifier nos expéditions, et, grâce au couplage et découplage des barges, charger des matériaux pour différents clients que nous livrerons via une véritable distribution urbaine. Nous pourrions ainsi renforcer nos positions commerciales actuelles et élargir notre zone de chalandise, par exemple dans le bassin parisien. »

Travaux en quai de Seine à Pont de Sèvres © Société du Grand Paris



UN PROJET INSCRIT DANS UNE DYNAMIQUE ÉCOLOGIQUE

À l'heure où la communauté internationale se mobilise pour lutter contre le changement climatique, le réseau Seine-Escaut est au cœur de la transition écologique et énergétique des territoires du Nord de l'Europe. Ce sera un vecteur de transition énergétique, puisqu'il accélérera le transfert modal vers la voie d'eau, avec à la clé une réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'impact sera accru grâce aux perspectives offertes par les travaux lancés avec les industriels et producteurs d'énergie renouvelable et les équipes de R&D autour du « bateau du futur » zéro émission. À cela s'ajoute le fort potentiel de production et stockage d'énergie verte bord à voie d'eau.

L'énergie hydraulique n'est pas la seule piste dans ce domaine : il y en a d'autres, comme la production d'énergie à partir de biomasse en liaison

avec les acteurs agricoles et forestiers. Sur le plan écologique, le déploiement du réseau Seine-Escaut est vertueux, avec beaucoup de mesures compensatoires et d'accompagnement. Ces mesures représentent par exemple 10% du montant du budget investi dans la réouverture du canal Condé-Pommerœul dans les Hauts-de-France, où 26 hectares de zones humides ont déjà été restaurés en amont des travaux.

Au-delà du chantier, le réseau Seine-Escaut intègre des objectifs de performance écologique. Il répond non seulement à un enjeu d'écogestion et préservation de la ressource en eau (voir P.33), mais aussi à des enjeux de qualité de l'eau, de valorisation environnementale du transport fluvial, de trame verte et bleue... En Flandre, sa mise en œuvre a ainsi été l'occasion de lancer un programme d'amélioration de la qualité écologique de la Lys et de toute sa vallée.

SUR LE PLAN ÉCOLOGIQUE, LE DÉPLOIEMENT DU RÉSEAU EST VERTUEUX



Transport de colis lourds
© Damien Lachas



CHRIS DANCKAERTS

ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ

FRANK SERPENTIER

DIRECTEUR DU PROJET POUR DE VLAAMSE WATERWEG (DVW)

« Il y a en Flandre un consensus assez large sur le réseau Seine-Escaut et son intérêt. Les efforts de communication du Groupement Européen d'intérêt économique (GEIE) Seine-Escaut pour lui donner de la visibilité et le rendre plus lisible y ont contribué. Il faut que le réseau soit bien identifié et perçu pour ce qu'il est : le plus grand projet européen en termes de budget et de vision.

Les discussions se poursuivent autour du réseau et prennent une forme de plus en plus concrète. En 2018, nous avons par exemple pris des initiatives pour favoriser les échanges sur son volet écologique, organisant des réunions bilatérales entre agriculteurs et associations environnementales qui ont fait progresser la compréhension mutuelle entre les deux parties.

Le réseau est aussi l'occasion d'expérimenter de nouveaux processus de gestion de projet et de concertation, comme celui mis en place par le gouvernement flamand autour des travaux de revalorisation du canal de Courtrai. »



Image 3D du nouveau pont à Ingelmunster (canal Roulers-Lys)
© De Vlaamse Waterweg



Conférence européenne sur le transport multimodal à Sofia en mars 2018 © European Union

2 - UNE VISION COMMUNE ET DES OBJECTIFS PARTAGÉS

2018, L'ANNÉE DE LA MULTIMODALITÉ

Le réseau Seine-Escaut est porté par une vision stratégique : la construction, à l'échelle de l'Europe, d'un nouveau modèle économique multimodal qui permette de bien gérer les flux sur les territoires traversés (notamment le transport de marchandises, qui représente à lui seul 6,8 milliards de tonnes échangées dans la zone, en incluant le transport maritime extérieur). Il s'agit d'un modèle appuyé à la fois sur la voie d'eau, le rail et la route, efficient économiquement, reposant sur des infrastructures de qualité interconnectées et lié à une offre de service performante et innovante pour chacun des modes de transport. Il a été conçu dès 2004 sur la base des paramètres de l'offre de transport à cette date et de ceux prévus à la mise en service du réseau. Depuis, il est constamment affiné par des études et des échanges. En associant entre 2013 et 2016 plus de 250 chargeurs, les membres du GEIE Seine-Escaut, conjointement avec des partenaires ferroviaires et portuaires, ont notamment conduit une étude sur trois bassins : Seine-Escaut, Rhin-Moselle et Rhône-Saône. L'enjeu était triple : développer les offres de service multimodales par la voie d'eau et/ou

le rail au sein du corridor Mer du Nord/Méditerranée ; associer plus étroitement les ports maritimes et intérieurs à l'essor de la voie d'eau ; mesurer le bénéfice environnemental en proposant des solutions de réduction des coûts externes en lien étroit avec les acteurs économiques et territoriaux.

En 2018, la réflexion a encore progressé, à l'occasion notamment des discussions sur la multimodalité menées en mars 2018 à Sofia, en Bulgarie, lors du plus grand événement européen annuel autour des réseaux transeuropéens de transport : les Ten-T Days. Le réseau Seine-Escaut était l'un des projets présentés lors de la conférence sur le corridor Mer du Nord/Méditerranée de cette édition. Les échanges ont mis en lumière l'importance d'une véritable intégration de tous les maillons de la chaîne de valeur de la logistique fluviale, à travers la coordination des processus logistiques et industriels, le développement de la coopération entre les acteurs de la « supply chain », le partage des données, l'automatisation et la digitalisation croissantes des opérations.



RENAUD SPAZZI

DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

« Avec Seine-Escaut - qui est à la fois un réseau en devenir, une future porte d'entrée sur l'Europe, le plus grand projet de développement de la voie d'eau de la première moitié du 21^{ème} siècle et un levier de croissance pour tous les territoires traversés, nous changeons d'échelle. Nous donnons une envergure continentale à une infrastructure régionale, ancrant la France à l'Europe fluviale. En augmentant la capacité et l'attractivité de la voie d'eau, nous répondons à un enjeu majeur d'accélération du report modal, des camions aux bateaux. En offrant des capacités de desserte et d'infrastructures logistiques, nous nous donnons aussi les moyens d'accélérer l'essor industriel et économique local et, au-delà, de contribuer au dynamisme de nombreuses régions. »

LES MOYENS D'ACCÉLÉRER L'ESSOR INDUSTRIEL ET ÉCONOMIQUE LOCAL

TABLEAU DES IMPACTS/ POLITIQUES EUROPÉENNES

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	AMÉNAGEMENT ET COHÉSION DES VILLES ET TERRITOIRES												
	COMMERCE EXTÉRIEUR												
	TRANSITION ÉCOLOGIQUE (ENVIRON., EAU, PAYSAGE)												
	INDUSTRIE												
	TRANSITION ÉNERGÉTIQUE (RESSOURCES, ÉCONOMIE)												
	ÉCONOMIE												
	INTERMODALITÉ												
	AGRICULTURE												
	EMPLOIS												
	BUDGET / FISCALITÉ												
	TOURISME												
	DIGITALISATION												
A	MUTUALISER ET MASSIFIER LES FLUX LOGISTIQUES ET INDUSTRIELS												
B	FAVORISER L'INVESTISSEMENT FR/FL/WA/UE/INTL. BORD À VOIE D'EAU												
C	CRÉER UN RÉSEAU FLUVIAL À GRAND GABARIT MAILLÉ FR, FL, WA ET EU												
D	MODERNISATION OFFRE FLUVIALE (ÉNERGIES/MOTORISATION)												
E	LOCALISATION CENTRES DE DISTRIBUTION EUROPÉENS EN FR/FL/WA												
F	CONTRIBUER À LA RÉDUCTION DES EFFETS DU TRANSPORT SUR LE CLIMAT												
G	DÉVELOPPER, STOCKER ET DISTRIBUER ENR BORD À VOIE D'EAU												
H	RÉDUCTION CONGESTION ROUTIÈRE												
I	CONNECTER LES INDUSTRIES DES TERRITOIRES À L'EUROPE ET L'INTERNATIONAL												
J	DÉVELOPPER DES SOLUTIONS MULTIMODALES VOIE D'EAU/RAILS/ROUTE												
K	DÉVELOPPER DES PARTENARIATS STRUCTURELS EUROPÉENS ET INTERNATIONAUX												
L	DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE PORTS INTÉRIEURS MAILLÉ FR, FL, WA ET EU												
M	DÉVELOPPER LES CIRCULATIONS DOUCES (PASSAGERS ET MARCHANDISES)												
N	DÉVELOPPER DE NOUVEAUX PAYSAGES, LIENS URBAINS ET RURAUX												

LÉGENDE		
	IMPACT FORT	
	IMPACT MOYEN	
	IMPACT FAIBLE	

RELEVER UN DÉFI TECHNIQUE ET TERRITORIAL POUR CONCEVOIR UN SYSTÈME D'EXPLOITATION SÛR ET EFFICACE

Au cœur du projet Seine-Escaut, il y a un chantier d'exception : la construction en France d'un canal de 107 km au gabarit européen Vb, reliant l'Oise au canal Dunkerque-Escaut en allant de Compiègne à Aubencheul-au-Bac, près de Cambrai. Mis en service à l'horizon 2027, il pourra accueillir des convois poussés de 185 x 11,40 mètres. L'emprise de l'ouvrage sera importante, ce qui va se traduire par 57 millions de m³ de matériaux à déplacer. Les questions de sécurité liées à la résistance et l'étanchéité de l'ouvrage sont au cœur de la conception et de la réalisation du projet et la réglementation conduit également à la réalisation de nombreux aménagements environnementaux.

En outre, l'une des sections du canal sera réalisée en maintenant durant la construction la navigation sur le canal latéral à l'Oise, le Canal du Nord et la circulation transverse. À cela s'ajoute

un challenge d'innovation, puisque les ouvrages du canal seront télé-opérés et pourront utiliser l'énergie renouvelable produite sur les sites des ouvrages ou des installations portuaires. Le projet est mené autour de plusieurs priorités, parmi lesquelles la performance technique pour l'exploitation économique et dans la durée par VNF, l'éco-performance c'est-à-dire la performance à la fois économique et écologique, le partenariat et la participation. Il donne lieu à une étroite collaboration entre VNF et SCSNE, visant à anticiper le plus possible l'intégration des enjeux d'exploitation, de maintenance et de régénération dans la conception des ouvrages et du système d'exploitation afin d'assurer une utilisation sûre et efficace du canal. En 2018, cette collaboration a permis de nouvelles avancées. L'avant-projet portant sur le secteur 1 entre Compiègne et Passel a été validé par le conseil de surveillance de la SCSNE, ouvrant la voie au lancement

d'une nouvelle phase de concertation avec des réunions élargies aux élus et aux riverains. La construction du canal est aussi un défi pour les entreprises et les collectivités des territoires concernés, qui doivent s'organiser afin de répondre à la demande du chantier et en optimiser les retombées. Pour faciliter la structuration d'une offre pertinente, une démarche Grand Chantier a été mise en place dès 2015. Elle est pilotée par le préfet coordonnateur du projet et s'appuie sur des comités territoriaux. Afin de bien accompagner les acteurs locaux et de maximiser les opportunités liées à la réalisation de l'ouvrage, elle a été organisée autour de cinq dispositifs : Canal Emploi, Canal Formation, Canal Solidaire, Canal Entreprises et Canal Accueil. En 2018, les conventions cadre sur les thématiques insertion (Canal Solidaire), Emploi et Accueil ont été adoptées par le Conseil de surveillance de la SCSNE et la création d'un logo partagé sur la démarche grand chantier lui a apporté cohérence et visibilité.

PATRICIA ROUY

CHARGÉE DE MISSION CANAL SEINE-NORD EUROPE À LA DT NORD-PAS-DE-CALAIS DE VNF

« En tant que futur exploitant du canal Seine-Nord Europe, VNF intervient en interface avec la société de projet. L'enjeu pour nos deux sociétés est de faire en sorte que les problématiques d'exploitation et de maintenance de cette nouvelle infrastructure soient intégrées le mieux et le plus en amont possible.

C'est d'autant plus important que VNF est l'exploitant actuel des voies navigables qui seront situées aux extrémités Sud et Nord du canal Seine-Nord Europe et également le maître d'ouvrage des travaux effectués sur ces voies dans le cadre de la mise en place du réseau Seine-Escaut. Les relations entre VNF et SCSNE ont fait l'objet d'une convention signée en 2018. Cette convention donne à notre Établissement des missions d'avis technique aux grandes étapes de la réalisation du projet. Nous avons émis deux avis à ce jour, portant tous deux sur l'avant-projet pour la construction du secteur 1 du canal. Ce sont des avis détaillés incluant des recommandations, qui ont mobilisé pendant près d'un mois une quarantaine de personnes chez VNF. La collaboration avec SCSNE se traduit aussi par des réunions régulières entre nos équipes respectives sur des thématiques précises comme la gestion hydraulique ou les mesures environnementales. Ces réunions vont devenir de plus en plus techniques au fil de l'avancement du chantier. Le prochain sur le secteur 1 est prévu au deuxième semestre 2019, après examen du dossier abouti pour le lancement des travaux. »



PASCALE BANTEGNIES

DIRECTRICE DE MISSION SEINE-NORD EUROPE AU DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

« Dans le cadre de la démarche « grand chantier » du canal Seine-Nord Europe, les six Départements concernés par le projet - ceux du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais, de la Somme, de l'Aisne et du Val d'Oise ont été désignés chefs de file de la thématique insertion. Ils se sont rapidement organisés et mobilisés, constituant en juillet 2015 un groupe de travail et élaborant une feuille de route commune.

Elle vise à affirmer la clause d'insertion par l'activité économique comme outil fédérateur des politiques de retour à l'emploi et de professionnalisation des publics et à anticiper, en partenariat avec la maîtrise d'ouvrage, la mise en œuvre de cette clause dans les marchés passés pour la construction du canal. Ce dispositif intitulé « Canal Solidaire » traduit l'ambition vers laquelle tendent les départements en matière d'insertion et de responsabilité sociale dans le cadre du projet. Il représente leur engagement pour une offre de service globale et harmonisée au bénéfice des habitants et de l'ensemble des acteurs du chantier. L'offre de service a été traduite dans un guide méthodologique intitulé « Les Cahiers du Canal Solidaire ». La mise en œuvre du guide, engagée de manière volontaire depuis fin 2016, a conduit à l'intégration de premières clauses sociales dans les marchés lorsque c'était pertinent. Le succès a été plus important que prévu puisque nous visions 3 299 heures de travail et que cet objectif a été triplé avec 13 000 heures comptabilisées en janvier 2019, avec 13 personnes au profil très divers mises à l'emploi, dont certaines en CDI. Le 28 février 2019, la convention cadre de partenariat pour la mise en œuvre du dispositif « Canal Solidaire », validée en 2018, a été signée à Arras entre le Président du Conseil de Surveillance de la SCSNE et les six Présidents des Conseils départementaux partenaires. C'est la garantie de la pérennité du dispositif. »



Signature de la convention Canal solidaire en faveur de l'insertion
© Yannick Cadart / CD62

RÉGÉNÉRER ET MODERNISER LES 1 100 KM DU RÉSEAU EXISTANT EN FRANCE, FLANDRE ET WALLONIE

La régénération et la modernisation des voies en amont et en aval du futur canal Seine-Nord Europe, indispensable pour en faire une alternative de transport crédible et durable, est l'autre clé de la réussite du réseau Seine-Escaut. D'importants programmes d'investissement ont été lancés à cet effet en France, Flandre et Wallonie. Ils vont renforcer la fiabilité des voies navigables et des infrastructures fluviales, tout en les adaptant à l'augmentation des flux et à l'évolution de flottes composées de bateaux plus grands et de capacité supérieure. Ces programmes visent aussi à améliorer la qualité de service, optimiser l'entretien du domaine et réduire les coûts d'exploitation. En France,

dans le Bassin de la Seine, ils permettront notamment de mettre au grand gabarit l'Oise entre Compiègne et Creil (c'est le projet Mageo) et la Seine entre Bray et Nogent. Des travaux de régénération sont également prévus, en particulier sur la Seine en aval de Paris, notamment pour la rénovation des écluses de Méricourt. Dans les Hauts-de-France, priorité est donnée à la modernisation des écluses, comme celle de Don, et au recalibrage du canal Condé-Pommerœul pour y faire passer, dès 2022 les bateaux cibles, du réseau Seine-Escaut. Cette liaison étant connectée au réseau wallon, le projet est mené en étroite liaison avec la Wallonie. Celle-ci a beaucoup investi pour augmenter le gaba-

rit de la dorsale wallonne et adapter les ouvrages hydrauliques. Cela s'est traduit par exemple par la modernisation de la traversée de Tournai et celle du barrage de Kain, dont les nouvelles installations sur le Haut-Escaut ont été inaugurées en juin 2018 à l'issue d'un vaste chantier lancé en 2015. Des programmes similaires se poursuivent en Flandre, comme en témoigne la rénovation des écluses d'Evergem, d'Harelbeke et de Vive-Saint-Bavon sur la Lys, la réalisation d'un nouveau pont pour cyclistes et piétons surplombant l'Escaut à Wetteren, ou encore les nouveaux murs de quais urbains dans le centre ville de Courtrai.

ÉLABORER UNE NOUVELLE OFFRE DE SERVICE MULTIMODALE

Au-delà des voies et infrastructures fluviales, les acteurs du projet Seine-Escaut se mobilisent pour développer l'offre de service sur le réseau en intégrant la dimension multimodale de toute la chaîne logistique : mer, voie d'eau, voies ferrées, routes.

Des projets sont lancés dans l'ensemble des territoires concernés. Certains visent à mutualiser les moyens existants. Des acteurs du BTP étudient ainsi la possibilité de partager les installations de manutention et de stockage sur les quais avec d'autres filières pour amortir les coûts fixes et variables.

D'autres portent sur le développement des zones portuaires, en particulier via l'installation de nouvelles infrastructures logistiques, parfois bi ou trimodales pour tenir compte des exigences actuelles et futures en termes de transbordement.

En collaboration avec la France et la Flandre, la Wallonie met par exemple en place des plates-formes comme le parc d'activité Val d'Escaut-Port de Pecq, destiné à compléter les installations portuaires de Vaulx. En parallèle, des services innovants voient le jour, telle la télé-conduite des écluses à distance. Dans les Hauts-de-France, 16 écluses vont notamment être connectées et manœuvrées à distance depuis un même poste de commande, avec comme conséquences des plages de navigation élargies et un trafic fluidifié.

L'innovation passe aussi par les travaux menés en Flandre autour du programme européen Watertruck, qui veut relancer le transport sur les voies fluviales à petits gabarits en utilisant des pousseurs et des barges adaptés, de la navigation autonome, du transport de fret palettisé ou encore des services digitaux d'informations fluviales.

PARTAGER LES INSTALLATIONS DE MANUTENTION ET DE STOCKAGE SUR LES QAIS

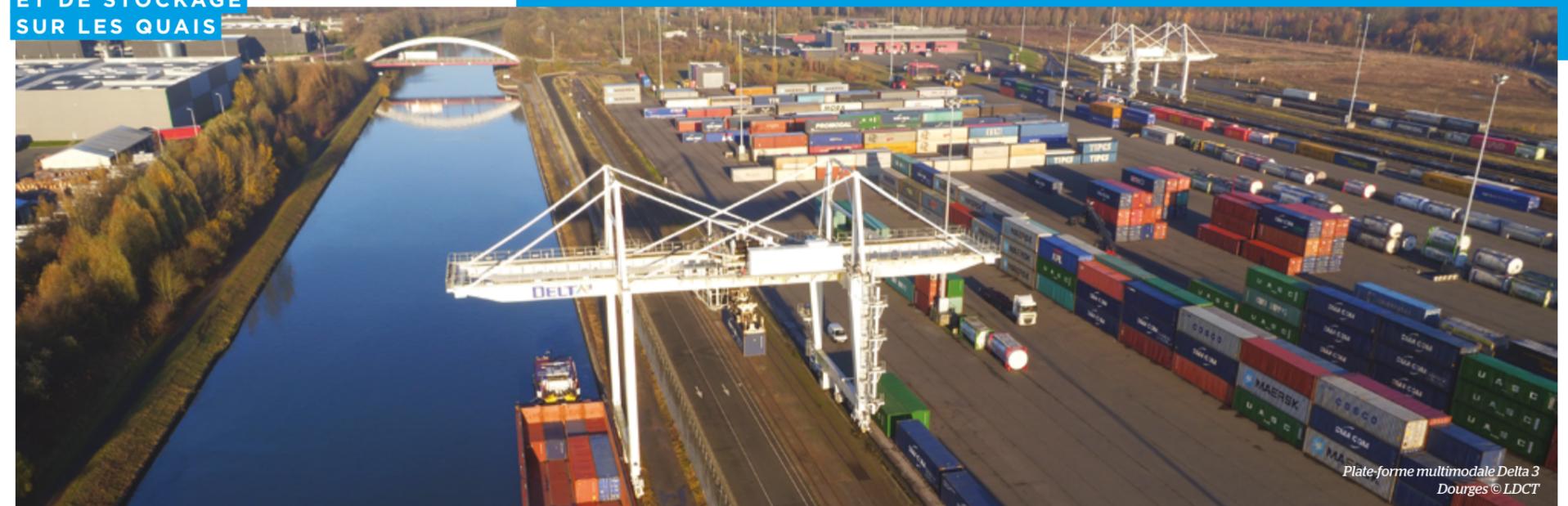


Plate-forme multimodale Delta 3
Douges © LDCT



FRÉDÉRIC ALPHAND

DIRECTEUR TERRITORIAL ADJOINT DU BASSIN DE LA SEINE
CHEZ VOIES NAVIGABLE DE FRANCE (VNF)

« La mise en œuvre du réseau Seine-Escaut est à l'origine de toute une chaîne de projets de régénération du réseau fluvial dans le bassin de la Seine. Je pense notamment à Mageo pour la mise au grand gabarit européen Vb de l'Oise en aval de Compiègne, et à la modernisation d'un certain nombre d'ouvrages très anciens sur la Seine en aval de Paris, comme les deux écluses de Méricourt, que franchissent chaque année la moitié des bateaux qui naviguent dans le bassin, ou encore les barrages de Port-Mort et Poses-Amfreville. S'y ajoutent des travaux de moindre envergure mais tout aussi importants, telle la réfection des écluses de Bougival, dont le rôle est crucial puisqu'elles sont installées en aval du port de Paris-Gennevilliers. Ces projets sont portés par VNF, maître d'ouvrage, en liaison étroite avec l'ensemble des parties prenantes. »



ISABELLE MATYKOWSKI

DIRECTRICE TERRITORIALE NORD-PAS-DE-CALAIS
CHEZ VOIES NAVIGABLE DE FRANCE VNF

« Les chantiers de restauration, fiabilisation et modernisation menés dans le cadre du projet Seine-Escaut vont rendre la voie d'eau plus attractive. Voyez les travaux réalisés sur l'écluse de Don, une opération spectaculaire finalisée en 2018. Près de 15 millions d'euros ont été investis pour installer de nouvelles portes, rénover le système de commande ou encore améliorer la gestion hydraulique. Cela va se traduire par une grande sécurité de navigation et une qualité de service de niveau international. Quant au projet de téléconduite des écluses, il nous permettra de passer d'une situation actuelle où la navigation est autorisée de 6h30 à 20h30, avec des extensions possibles sur demande, à une navigation possible 24 heures sur 24 dès 2023. »

3 - UNE MISE EN ŒUVRE COLLABORATIVE

LA MOBILISATION D'ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS

Le réseau Seine-Escaut est à l'image de l'Europe : il nécessite la mobilisation d'une variété d'acteurs publics et privés engagés à tous les niveaux pour la concrétisation d'une ambition commune. Le projet est soutenu par l'Union Européenne et porté depuis les États, avec les collectivités et les partenaires économiques et jusqu'aux citoyens. Il est mené de manière ouverte et intégré avec les institutions et les acteurs de la voie d'eau ainsi que les représentants du transport maritime et ferroviaire.

Comme c'est un projet à fort ancrage territorial, il embarque des partenaires territoriaux très actifs : régions, départements, intercommunalités, communes, services de l'État. Il est aussi l'occasion de construire un partenariat élargi entre les territoires, les ports maritimes et intérieurs, les gestionnaires de la voie d'eau, la batellerie, les opérateurs de transport, les chargeurs industriels et logistiques, les agriculteurs... Enfin, c'est un projet ouvert qui se nourrit des apports d'autres grands projets européens.

CONSTRUIRE UN PARTENARIAT ÉLARGI ENTRE LES ACTEURS TERRITORIAUX, PORTUAIRES ET ÉCONOMIQUES

UN PILOTAGE PARTENARIAL

La nécessité de faire travailler ensemble une multiplicité d'acteurs explique la mise en place d'une gouvernance partenariale du projet

Seine-Escaut. Elle repose sur une commission intergouvernementale qui se réunit tous les trimestres et le Groupement européen d'intérêt économique (GEIE Seine-Escaut) qui se réunit tout les mois et dont les membres échangent au quotidien. Les 14 ans de travail collaboratif entre ces membres, rejoint en 2018 par la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), ont tissé des liens solides entre les entités exécutantes. Pour piloter le projet et les conventions de financement, le GEIE Seine-Escaut travaille en liaison étroite avec la DG Move (Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne) et l'INEA, son agence exécutive pour l'innovation et les réseaux.

En 2018, des visites de sites ont par exemple été organisées pour favoriser une compréhension en profondeur des mécanismes de fonctionnement de chaque partie prenante. Autre fait marquant de l'année, la participation du GEIE aux TEN-T days de Ljubljana a permis une expression collective de ses enjeux au sein du corridor Mer du Nord-Méditerranée.

Ce fut aussi l'occasion d'inaugurer une nouvelle stratégie de communication autour d'un stand dédié au projet et de la carte multimodale du réseau européen. L'audit des six très grands projets européens lancé en octobre 2018 par la Cour des comptes européenne a encore intensifié le travail collaboratif au sein du GEIE. Les sociétés exécutantes ont partagé les données décisionnelles de l'ensemble des activités du réseau Seine-Escaut depuis le début des années 1990. Il leur a aussi fallu comparer les méthodes d'association des parties prenantes mises en œuvre et les actions en cours pour que le projet produise tous ses effets. En outre, des réunions se sont tenues fin 2018 avec INEA et la DG Move pour préparer la révision à mi-parcours de la convention européenne de financement (Grant Agreement) et lancer les travaux en vue de la signature d'un Acte d'exécution (Implementing Act) définissant les engagements réciproques, calendrier et les objectifs à l'horizon 2030 dans la continuité de l'accord de Tallinn.

Visite de terrain de la commission européenne avec les membres du GEIE © VNF



JÉRÔME DÉZOBRY

PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DE LA SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE (SCSNE)

« Nous travaillons en étroite liaison avec les territoires pour préparer la construction du canal Seine-Nord Europe. La méthode choisie repose sur un outil spécialement mis en place pour le projet : les contrats territoriaux de développement. Il y en a un par arrondissement sur le tracé, signé par l'État, la région, le département, les structures intercommunales et la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE).

Chaque contrat est élaboré avec les collectivités autour trois axes : l'aménagement bord à voie d'eau, le développement économique pendant et après le chantier, l'organisation du chantier. Le contrat formalise le partenariat avec les acteurs locaux, facilitant l'étude des scénarios, l'analyse des propositions et la priorisation des actions à mener, par exemple celles qui concernent les mesures compensatoires sur le plan environnemental. »



Atelier étude canal Bossuyt-Courtrai © De Vlaamse Waterweg

LA COMPOSITION DU GEIE SEINE-ESCAUT



Représentant de Voies Navigables de France (VNF)

Nicolas Bour,
Directeur des Liaisons européennes
et de l'Innovation, Gérant du GEIE

Les 4 300 personnels de Voies navigables de France agissent au quotidien pour garantir le service public de la voie d'eau. Établissement public administratif du Ministère de la Transition écologique et solidaire, VNF intervient principalement sur : les infrastructures/ouvrages : Il exploite, entretient, modernise et développe le plus grand réseau européen (6 700 km de canaux, fleuves et rivières canalisées, près de 4 000 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.

Voies Navigables de France (VNF)
175, rue Ludovic Boulleux - CS 30820- 62408 Béthune cedex - France
T : +33 3 21 68 83 63
nicolas.bour@vnf.fr / www.vnf.fr



Représentant de De Vlaamse Waterweg nv (DVW)

Frank Serpentier,
Administrateur

De Vlaamse Waterweg 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.

De Vlaamse Waterweg nv (DVW)
Havenstraat 44 - 3500 Hasselt
frankserpentier@vlaamsewaterweg.be / www.vlaamsewaterweg.be



Représentant de la Société
du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)

Jérôme Dezobry
Président du Directoire

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est un établissement public, spécifiquement créé pour conduire la réalisation du Canal-Seine-Nord Europe (CSNE) entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac. Créé en mai 2016 par voie législative, il est mis en place en 2017. Son rôle est également de favoriser le développement économique local lié à cette nouvelle infrastructure. La SCSNE assure la conduite des études de conception, des études réglementaires, la préparation des dossiers d'autorisation et la préparation des marchés qui permettront de choisir les entreprises qui réaliseront le canal, le suivi des travaux et la mise en service de l'ouvrage qui sera transmis et exploité par Voies Navigables de France. Établissement partenarial, la SCSNE associe les collectivités territoriales au pilotage de l'opération à travers trois comités territoriaux (Noyonnais/Compiégnois, Santerre/Haute-Somme et l'Artois/Cambrésis). Les collectivités peuvent ainsi exprimer des propositions d'amélioration du projet sur les aménagements en bord à canal. La SCSNE est dirigée par un conseil de surveillance, présidé par Xavier Bertrand, actuel président de la région Hauts-de-France. Le conseil de surveillance comprend des représentants de la Région Hauts-de-France, des départements du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Oise et de la Somme, ainsi que des représentants de l'État, de Voies Navigables de France, le préfet de la Région Hauts-de-France en particulier, ainsi qu'un député et un sénateur.

Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)
134, rue de Beauvais - 60280 Margny-lès-Compiègne
T : +33 3 44 40 74 91
jerome.dezobry@scsne.fr
www.canal-seine-nord-europe.fr



Représentant de Service Public
de Wallonie (SPW)

Christelle Viaud-Mouclier,
Administratrice

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 81 773 069
christelle.viaudmouclier@spwallonie.be / www.mobilite.wallonie.be



Chargement de céréales et déchargement de containers France
© VNF : Alexandra Lebon



Industrie le long du canal circulaire de Gand
© De Vlaamse Waterweg

UNE PRÉPARATION DES CHANTIERS ET UNE MISE EN ŒUVRE CONCERTÉES

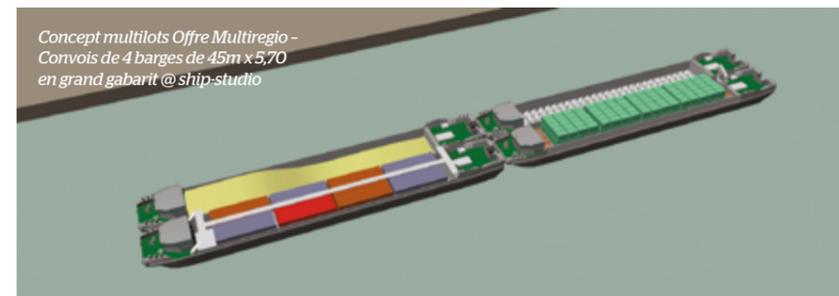
La concertation est inscrite en continu dans la gouvernance du projet Seine-Escaut depuis le début des années 1990. Cela conduit aujourd'hui les acteurs territoriaux et les acteurs économiques européens à lui apporter leur soutien. Les premiers vont bénéficier d'un levier de développement et d'emplois pérennes. Les seconds auront à disposition des solutions logistiques compétitives et fiables à l'échelle régio-

dynamique de développement autour d'un effet de maillage, de massification et de l'installation de nouvelles zones d'activités. Autre illustration, des ateliers sont organisés par Voies navigables de France et les transporteurs avec les chargeurs des différentes filières industrielles pour construire une nouvelle offre logistique pour les approvisionnements des grands chantiers de construction.

Elle s'est poursuivie activement en 2018. En témoignent les échanges entre Voies Navigables de France, le Service Public de Wallonie et De Vlaamse Waterweg sur la remise en navigation sur la remise en navigation du canal de Condé-Pommerœul, la visite en France d'une mission économique flamande ou encore les réunions organisées dans le bassin de la Seine pour présenter le projet Mageo et ses impacts aux acteurs locaux concernés.

Ce travail de concertation porte ses fruits, comme l'a une nouvelle fois montré l'un des temps forts de l'année pour le réseau Seine-Escaut : la signature lors de la visite d'État du Président de la République française à Bruxelles, le 19 novembre, de la convention tripartite entre la France, la Wallonie et la Flandre sur les travaux à réaliser sur la Lys-Mitoyenne, élaborée pour organiser la collaboration, transférer les moyens et partager les responsabilités.

Un autre événement significatif en 2018 est la publication de l'étude réalisée conjointement par l'Agence de développement et d'urbanisme Lille Métropole et l'Essec sur la liaison Seine-Escaut et ses opportunités de développement local dans les Hauts-de-France, dans la continuité de l'impulsion portée depuis des années par les acteurs de la région.



Concept multilots Offre Multiregio - Convois de 4 barges de 45m x 5,70 en grand gabarit @ ship-studio

nale, nationale, européenne et internationale. Pour alimenter cette dynamique de concertation, tout est fait pour favoriser le dialogue autour du réseau. La Société du Canal Seine-Nord Europe est par exemple dotée d'une direction partenariats et territoriaux pour répondre à un double enjeu : d'abord, assurer l'appropriation du canal Seine-Nord Europe par les territoires à travers l'animation des dispositifs de participation et des partenariats avec les acteurs du projet, puis faire en sorte qu'il soit bien utilisé en accompagnant les collectivités territoriales dans la mise en place d'une

Très encadrée sur le plan réglementaire et particulièrement riche, la concertation est impulsée par les autorités publiques. Elle est structurée autour de la mise en œuvre de 16 objectifs fixés en 2015 par les partenaires du GEIE pour répondre aux priorités de la commission européenne. Engagée dès 2010, elle est menée à tous les échelons et avec tous les acteurs concernés. Elle donne lieu à des consultations des différentes parties prenantes, des Livres Blancs, des réunions et des enquêtes publiques destinées à informer, débattre, recueillir des avis, partager et éclairer les choix du projet.



Présentation Multiregio lors de la mission économique flamande du 20/09/18 © Mission économique Flandres



Signature du protocole sur la Lys mitoyenne © SPF Affaires étrangères belges



PATRICK DEGRYSE

PRÉSIDENT DU GROUPE DE CLÆDT ET DE W&Z VZW
L'ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE LA VOIE D'EAU EN FLANDRE

« En Flandre, nous avons vu avec le canal Albert à quel point la voie d'eau pouvait être un levier de croissance pour les industriels. Alors qu'on annonce une hausse de 40 % du transport de marchandises d'ici dix ans en Belgique, nous attendons donc beaucoup du réseau Seine-Escaut. Il va nous permettre de convoier nos marchandises jusqu'en France sans aggraver la congestion routière et de bénéficier de nouvelles opportunités de développement, comme le chantier du Grand Paris ou celui des Jeux Olympiques de 2024.

L'effet massification jouera à plein, car nous utiliserons des bateaux aux capacités très supérieures à ceux qui naviguent aujourd'hui sur le canal du Nord. Pour tirer le meilleur parti des perspectives offertes par le réseau, nous avons pris l'initiative d'envoyer en 2018 une mission économique à la rencontre de nos interlocuteurs français. Elle a réuni des entrepreneurs évoluant dans des secteurs variés tels que la construction, le terrassement, la dépollution, le dragage, le recyclage, l'assainissement, le transport multimodal, la distribution la logistique, mais aussi des gestionnaires des voies navigables, des experts en mobilité, environnement, aménagement du territoire, prospection hydrographique, géophysique, géotechnique, protection contre les crues, des équipes travaillant sur des projets innovants comme Watertruck.

Les 19, 20 et 21 septembre, nous avons été reçus à Paris et Lille par Voies Navigables de France et ses partenaires, avons visité plusieurs sites, participé à des ateliers portant par exemple sur le projet Multiregio, assisté à des présentations d'initiatives pionnières comme l'expérimentation menée avec Franprix pour livrer des magasins en centre ville en s'appuyant sur la voie d'eau. Durant ces trois jours, nous avons également multiplié les discussions très ouvertes avec des interlocuteurs variés, pour partager nos connaissances mutuelles et échanger sur notre vision de l'avenir. Le bilan est très positif, cette mission a vraiment posé les bases d'une collaboration future. »



BRUNO FONTAINE

PRÉSIDENT DE NORLINK

« Le réseau Seine-Escaut est une nécessité si nous voulons aider nos clients à être performants et permettre à nos ports de gagner en compétitivité en passant de la concurrence à la collaboration. Au sein de Norlink, nous travaillons à la mise en synergie des ports de l'axe nord, sur la base de la feuille de route élaborée à la demande du Premier Ministre par Michel Lalande, préfet de la région Hauts-de-France et préfet du Nord. Le 10 avril 2018, le préfet a présidé le premier comité de pilotage du conseil de coordination inter-portuaire. Le deuxième s'est réuni le 17 mai.

L'enjeu est de formaliser une stratégie collective de développement de l'hinterland, d'investissement et de promotion des ports. Il s'agit de partager une même vision et, sur cette base, d'entrer progressivement dans le concret. Nous avons d'ores et déjà entamé des réflexions pour élaborer une approche et une force commerciales communes ainsi qu'une offre associée intégrant des services à ajoutée, car les ports ne sont pas que des lieux de chargement et de déchargement !

À terme, nous espérons étendre cette démarche de co-construction et nous développer conjointement avec les ports de l'axe Seine. Pour nous tous, c'est un véritable changement de culture qui s'amorce, autour de la nouvelle dynamique portée par le corridor multimodal européen Mer du Nord-Méditerranée. »



ANTOINE BERBAIN

DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ D'HAROPA

« Si l'année 2018 a été décisive pour le réseau Seine-Escaut, avec la structuration de la société du canal Seine-Nord Europe, il est encore trop tôt pour faire des projets en lien direct avec le réseau.

Notre priorité aujourd'hui est d'améliorer notre compétitivité sur l'axe Seine. Pour répondre à la hausse de trafic fluvial, nous installons par exemple un maillage de terminaux à conteneurs en Île-de-France, à Gennevilliers, Bruyères-sur-Oise, Montereau-Fault-Yonne et Evry. C'est aussi le moment, pour toutes les parties prenantes, d'apprendre à mieux se connaître et à mieux connaître les besoins du marché. D'où l'intérêt d'une initiative comme la venue en France de la mission économique flamande en septembre dernier, que nous avons rencontré. »

DES SOLUTIONS MULTIMODALES MUTUALISÉES ET CO-CONSTRUITES

L'un des principaux volets de la concertation est celle engagée avec tous les acteurs de la voie d'eau pour intégrer le transport fluvial dans les chaînes de valeur logistiques et développer des solutions intégrées, standardisées et performantes sur le plan économique et écologique.

Le socle de cette démarche collective est de bien cerner les enjeux, les besoins et les attentes des chargeurs, logisticiens, transporteurs et collectivités. Les consultations déjà menées ont permis par exemple aux acteurs de plusieurs filières industrielles de préciser leurs priorités vis-à-vis du secteur fluvial et de la logistique multimodale.

L'agriculture et l'agro-industrie ont mis en avant l'augmentation de la distribution portuaire et urbaine par voie d'eau. L'industrie chimique, très dépendante du commerce international, a plaidé pour l'accessibilité directe aux grands ports maritimes. Quant aux acteurs de l'économie circulaire, ils souhaitent disposer de centres de tri et de traitement des déchets installés à proximité du réseau. La mise en place de solutions adaptées repose également sur le renforcement des synergies et des complémentarités.

La politique menée par les ports maritimes et fluviaux est à cet égard exemplaire. Pour valoriser collectivement les opportunités logistiques, accroître la performance de leur hinterland et atteindre les résultats visés par le projet Seine-Escaut en termes de trafic et d'investissement bord à voie d'eau, ceux-ci développent la coopération. Depuis 2017, l'association Norlink Ports regroupe ainsi les gestionnaires de 20 sites portuaires des Hauts-de-France (représentant au total un trafic maritime de 90 millions de tonnes et un trafic fluvial de 12 millions de tonnes) autour d'une ambition partagée : faire de la région un hub logistique de l'Europe du Nord Ouest. Les réflexions communes engagées par les ports autour des solutions à mettre en place se concrétisent par des initiatives de plus en plus nombreuses à mesure que le projet avance.

En 2018, ceux de Paris Seine Normandie, réunis au sein d'Haropa, ont par exemple signé avec le préfet de la région Île-de-France, la société du Grand Paris, la Mairie de Paris et VNF une convention visant à favoriser l'utilisation de la voie d'eau pour l'évacuation des déblais et l'approvisionnement des chantiers du Grand Paris Express.

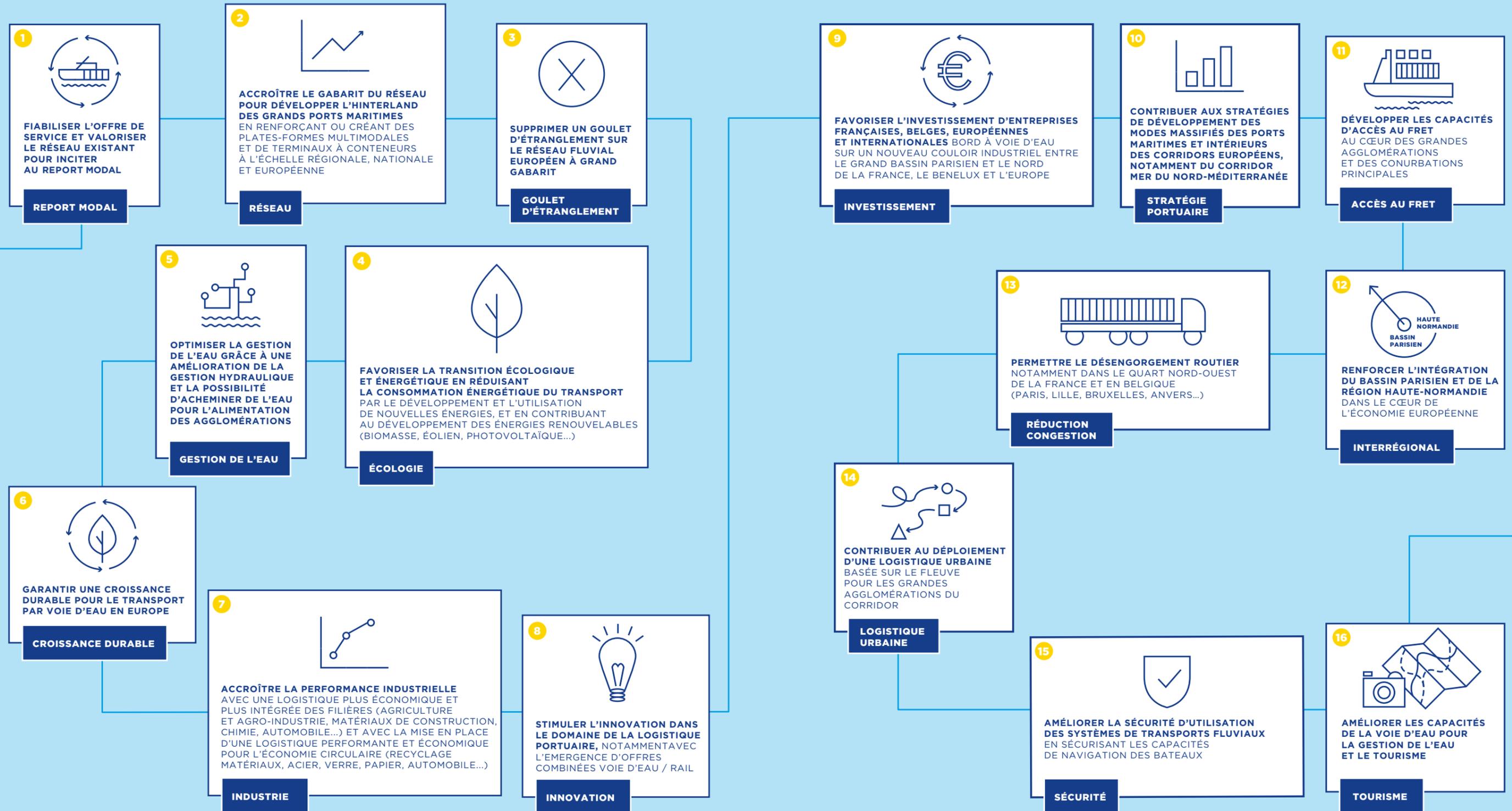
Une première étape a été franchie avec la réalisation par Haropa, pour le compte de la Société du Grand Paris, de la nouvelle plate-forme de tri de Bonneuil sur la Marne, qui accueillera une partie des déblais. Par ailleurs, Haropa, en partenariat avec VNF et la Délégation au développement de la vallée de la Seine, a élaboré d'un schéma directeur pour favoriser le développement de la croisière fluviale avec hébergement en aval de la Seine et dans la baie de Seine. L'objectif est d'accueillir 28 paquebots et 200 000 passagers à l'horizon 2028 en augmentant le nombre d'escales et en les adaptant à la taille des bateaux.

L'AUGMENTATION DE LA DISTRIBUTION PORTUAIRE ET URBAINE PAR VOIE D'EAU



Déchargement de colis lourds à Harnes © VNF/Alexandra Lebon

LES OBJECTIFS FIXÉS EN 2015 PAR LES PARTENAIRES DU GEIE SEINE-ESCAUT SONT MIS EN ŒUVRE DANS UNE DÉMARCHE PARTENARIALE POUR RÉPONDRE AUX PRIORITÉS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE



CHAP. 2

LA GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU, UN SUJET AU CŒUR DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT

Le réseau va traverser six régions du nord de la France et de l'Europe, s'intégrant dans leur grand cycle de l'eau. La gestion de cette ressource est centrale pour la réussite du projet. Particulièrement complexe en raison notamment de la multiplicité des connexions, la diversité des problématiques et le grand nombre d'acteurs mobilisés, elle conditionne pourtant l'utilisation optimale des 1 200 km de voies navigables et le développement du transport fluvial. Elle va également contribuer à la lutte contre les risques d'inondations et de sécheresse ainsi qu'à la préservation des milieux naturels. Les membres du GEIE Seine Escaut se sont donc rapidement saisis du sujet, avec une ambition commune : poser les bases d'une gestion concertée et maîtrisée. L'enjeu est majeur, dans un contexte marqué par la perspective d'augmentation des trafics et de l'activité bord à voie d'eau, mais aussi par les effets de plus en plus sensibles du réchauffement climatique.



Barrage de Kain / Haut-Escaut
Centrale hydroélectrique © SPW



PHILIPPE DIERICKX

DIRECTEUR DE LA GESTION HYDRAULIQUE INTÉGRÉE
CHEZ SERVICE PUBLIC DE WALLONIE (SPW)

« Notre service a trois grandes missions. La première consiste à approfondir les connaissances sur l'hydrologie et les apports en eau dans notre réseau fluvial, en utilisant nos données et celles d'autres régions, par exemple des Hauts-de-France. La deuxième est l'évaluation, à l'aide de dispositifs d'alerte, de la pression qui s'exerce sur la ressource en eau : y en a-t-il suffisamment, trop, pas assez ? Quelles sont les perspectives à court ou moyen terme ? Notre troisième mission est de gérer cette eau pour permettre une bonne exploitation des voies navigables, en y maintenant en priorité la circulation des bateaux.

Nous travaillons avec des services gestionnaires locaux, en collaboration avec des interlocuteurs publics et privés tels que les collectivités et les producteurs d'électricité, et en partenariat avec nos homologues des territoires voisins, notamment Voies Navigables de France et De Vlaamse Waterweg. Sur le bassin de l'Escaut, la tendance est à une gestion hydraulique de plus en plus maîtrisée, le changement climatique entraînant des risques de sécheresse plus importants et une augmentation des crues subites et rapides. Nous devons nous adapter et intégrer de nouveaux enjeux, tel le partage de l'eau. »

1 - LES ENJEUX D'UNE GESTION HYDRAULIQUE MAÎTRISÉE ET CONCERTÉE

AGIR MIEUX ET PLUS VITE EN RENFORÇANT LES CONNAISSANCES HYDRAULIQUES

La gestion hydraulique repose sur la collecte de multiples données. En France, en Flandre et en Wallonie, les réseaux sont équipés d'échelles et de sondes mesurant dans chaque bief les variations des niveaux d'eau, d'instruments permettant de connaître les débits, de capteurs destinés à caractériser le fonctionnement des ouvrages... Collectées, agrégées, centralisées et suivies en temps réel, ces informations permettent de prendre des décisions adaptées. Pour agir de manière toujours plus pertinente et rapide, les gestionnaires élargissent et affinent les données collectées, notamment en instrumentant les prises d'eau dans le milieu naturel pour l'alimentation des canaux.

Des études hydrographiques sont aussi lancées régulièrement pour compléter les informations disponibles. Avec celles-ci, les gestionnaires des réseaux construisent des historiques, réalisent des modélisations, projections et scénarii d'évolution, par exemple pour évaluer un risque de crue ou mieux cerner les besoins en eau. Leur capacité d'anticipation et leur réactivité s'en trouvent accrues. Les acteurs du réseau Seine Escaut vont poursuivre dans cette voie, ajoutant au renforcement des connaissances une nouvelle problématique : le partage des données à l'échelle transfrontalière, indispensable pour avoir la vision globale nécessaire à une gestion efficiente.

GARANTIR LA NAVIGATION EN MAINTENANT LES NIVEAUX D'EAU

La priorité d'une gestion hydraulique maîtrisée est le maintien d'un niveau d'eau suffisant et stable pour permettre la navigation en toute sécurité, garantir la hauteur libre sous les ouvrages fluviaux ainsi que le mouillage. Les équipes en charge de cette gestion dans les territoires traversés par le réseau Seine Escaut surveillent en temps réel l'évolution des niveaux dans les biefs, puis les régulent en équilibrant les différents flux hydrauliques : débits de navigation, prises d'eau, nappes phréatiques, affluents, rejets d'assainissement, alimentation des canaux... Ils doivent tenir compte de divers paramètres comme le fonctionnement des ouvrages, le trafic fluvial, les conditions météorologiques et les consommations en eau. La régulation repose sur des outils de mesures et d'alerte, des manœuvres d'ouvrages hydrauliques tels que les barrages et les pompes et des règles de gestion. En France, par exemple, VNF a mis en place des protocoles de gestion des eaux dans les zones sensibles. Pour garantir la navigation sur le réseau Seine Escaut, l'équilibrage devra intégrer de nouveaux paramètres, par exemple l'interconnexion accrue des voies navigables. Elle va pousser progressivement à une gestion par itinéraire, de moins en moins liée aux frontières administratives entre territoires.

PERMETTRE LA NAVIGATION EN TOUTE SÉCURITÉ, GARANTIR LA HAUTEUR LIBRE SOUS LES OUVRAGES FLUVIAUX AINSI QUE LE MOUILLAGE



ANNICK DE WINTER

SPÉCIALISTE DE LA GESTION DE L'EAU CHEZ DE VLAAMSE WATERWEG (DVW)

« En 2017, année marquée par la sécheresse, nous avons installé une commission sur le sujet. Elle réunit tous les gestionnaires des communes et provinces de Flandre à chaque fois que nécessaire afin qu'ils élaborent ensemble un programme de mesures à prendre pour éviter le plus possible les périodes d'étiage.

Certaines mesures, comme les restrictions de navigation, concernent les voies navigables. D'autres visent à limiter les consommations d'eau par les usagers, qu'ils s'agissent d'agriculteurs ou d'industriels. Les membres de la commission échangent beaucoup avec leurs partenaires français et wallons, dans le cadre notamment du groupe de travail « sécheresse et inondations » de la Commission internationale de l'Escaut. »



Barrage de Vives-Eaux
© Sernavision

PERMETTRE UN ACCÈS PARTAGÉ ET ÉQUITABLE À LA RESSOURCE EN EAU

Les voies fluviales ne servent pas qu'à la navigation. L'eau qui y circule alimente aussi de multiples activités agricoles, agro-industrielles, industrielles, touristiques implantées à proximité des berges, participant ainsi au développement économique territorial. Véritable levier de croissance, la mise en place du réseau Seine-Escaut devrait entraîner la multiplication de ces activités, avec à la clé un nombre croissant de prises d'eau. Les gestionnaires vont donc devoir favoriser un accès partagé et équitable à la ressource en eau. Et ce, alors que celle-ci tend à se raréfier avec le réchauffement climatique.

En France, le projet « Explore 2070 », mené de 2010 à 2012 à l'initiative du ministère de la Transition écologique et solidaire, a évalué les impacts de la hausse des températures sur la ressource en eau à l'horizon 2070. Il a mis en évidence une diminution de près de 30 % des débits des cours d'eau et rivières. Les acteurs du réseau Seine-Escaut vont devoir tenir compte de cette évolution.

Il leur faudra participer à l'organisation de la solidarité des territoires en matière hydraulique, à la fixation de conditions de prélèvement et d'irrigation en situation de stress hydrique, aux arbitrages en cas de conflits d'usage, à la constitution de réserves en eau.

PRÉVENIR LES INONDATIONS

Outre la sécheresse, le changement climatique apporte avec lui un risque accru d'inondations par débordement, lié à l'intensification des pluies et à la fonte accélérée des glaciers. Prévenir et maîtriser ce risque est crucial dans les régions traversées par le réseau Seine Escaut, où de nombreuses villes et territoires ruraux y sont exposés. Les gestionnaires agissent déjà depuis plusieurs années dans leurs réseaux respectifs, veillant à l'entretien des berges, mettant en place des équipements comme les systèmes d'endiguement, déployant des outils, par exemple les zones de répartition des eaux et les plans de gestion. Dans le Nord-Pas-de-Calais, VNF a ainsi beaucoup travaillé avec ses interlocuteurs locaux sur les consignes en période de crue et les dispositifs permettant d'aiguiller les écoulements pour préserver au maximum les territoires. Ces éléments sont formalisés dans des protocoles de gestion hydraulique. La connexion croissante des voies navigables et la montée en puissance de la solidarité hydraulique au sein du réseau Seine Escaut va conduire les gestionnaires à poursuivre leurs efforts en accentuant leur collaboration et en mutualisant leurs moyens pour gagner en efficacité.

UTILISATION CROISSANTE DE TECHNIQUES VÉGÉTALISÉES POUR LA RÉFECTION DES BERGES, MISE EN PLACE DE PASSES À POISSONS

VEILLER À LA QUALITÉ DE L'EAU, ASSURER LA CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE ET PRÉSERVER LES MILIEUX NATURELS

La gestion hydraulique du réseau Seine Escaut répond aussi à un enjeu environnemental. Elle doit garantir un débit minimal favorisant le maintien et le développement de la vie piscicole, assurer la continuité écologique et veiller à la qualité de l'eau. Ses gestionnaires ont également un rôle à jouer dans la préservation de la faune, de la flore et des écosystèmes locaux, d'autant que le réseau est connecté à de grands réservoirs de biodiversité comme les parcs naturels, les espaces protégés et les zones humides. Les efforts engagés ces dernières années dans ce domaine vont donc se poursuivre. Parmi les bonnes pratiques en voie de généralisation figurent par exemple l'utilisation croissante de techniques végétalisées pour la réfection des berges, la mise en place de passes à poissons sur les ouvrages ainsi que les opérations de requalification écologique de sites de gestion de sédiments (telle celle - exemplaire - engagée aux Mares de Millam, entre la Flandre maritime et la Flandre intérieure, suite aux travaux d'élargissement du canal de la Haute-Colme). Un autre défi environnemental est lié à la gestion hydraulique du réseau Seine Escaut : il s'agit du développement de la production d'hydro-électricité pour contribuer à la transition énergétique.



Image 3D d'une passe à poissons à Harelbeke
© De Vlaamse Waterweg



Centrale hydroélectrique du barrage de Haut Escaut
© SPW

2 - LES RÉPONSES APPORTÉES À CE JOUR PAR LES ACTEURS DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT

UNE GOUVERNANCE COLLECTIVE

Quand le projet Seine Escaut a été lancé, la seule instance de gouvernance collective dédiée à la gestion hydraulique du réseau était la Commission internationale de l'Escaut, créée en 1994 pour coordonner l'exécution individuelle par les états et régions riverains des obligations découlant de la Directive Cadre européenne sur l'Eau. Le 6 décembre 2018, une étape clé a été franchie avec l'installation d'un groupe de travail sur la gestion hydraulique au sein du GEIE Seine Escaut.

UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE À IMPACT HYDRAULIQUE NEUTRE : LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

Le canal à grand gabarit Seine Nord Europe, qui reliera l'Oise au canal Dunkerque-Escaut, sera une pièce maîtresse du réseau Seine Escaut. Long de 107 km, il aura une profondeur d'eau de 4,5 m et une largeur en surface de 54 m. Un concept est au cœur de sa construction : la neutralité hydraulique globale. Afin de respecter les équilibres existants dans des territoires particulièrement exposés au risque d'inondations, la conception du futur canal veille à s'insérer dans le fonctionnement hydraulique global existant (y compris en période de crue et d'étiage) et à ne pas créer d'incidence négative. La SCSNE, maître d'ouvrage, et VNF, futur exploitant du canal, travaillent ensemble sur le sujet, appuyant leur réflexion sur des études et des modèles hydrauliques et hydrogéologiques utilisant les dernières données disponibles pour avoir la vision la plus précise possible des incidences de l'ouvrage et définir les mesures nécessaires pour limiter ses effets sur le milieu.

L'alimentation du canal Seine Nord Europe est aussi un point d'attention vis-à-vis des milieux aquatiques. Ainsi, les besoins en eau du canal ont été finement déterminés afin de limiter les prélèvements en eau nécessaires. Ces derniers sont limités avec la combinaison de plusieurs mesures d'économies d'eau : d'une part, un

objectif d'étanchéité du canal très ambitieux afin de limiter au maximum les pertes par infiltration, d'autre part, la mise en place de bassins d'épargne et d'un pompage complémentaire aux écluses pour recycler intégralement les eaux des éclusées. Ces mesures permettent d'avoir un canal très économe en eau.

Afin d'apporter les ressources nécessaires pour combler la faible infiltration restante et l'évaporation, un schéma d'alimentation du canal a d'ores et déjà été acté. Il précise qu'aucun prélèvement ne sera effectué dans la nappe phréatique : l'eau sera intégralement fournie par l'Oise, choisie pour son débit disponible et sa qualité, par pompage et sera modulée en fonction des besoins et du débit disponible dans le cours d'eau. Si le débit du cours d'eau diminue sous un certain seuil, les besoins non pourvus seront comblés par un prélèvement dans le bassin réservoir de la Louette. Créé à Allaines, dans la Somme, il aura une contenance de 14 millions de m³ utiles et sera alimenté par prélèvement dans l'Oise pendant les périodes de hautes eaux. Si la priorité pour l'aménagement des berges a été donnée à la solidité, la problématique environnementale a également été intégrée : des réflexions sont en cours sur des aménagements écologiques, comme les berges lagunées et les annexes hydrauliques pour rendre le canal « vivant ». C'est l'un des sujets qui sera suivi par l'Observatoire de l'Environnement, une instance indépendante constituée d'experts et chargée de conseiller le maître d'ouvrage en promouvant l'exemplarité environnementale du projet de canal Seine-Nord Europe.

**MISE EN PLACE
DE BASSINS D'ÉPARGNE
ET D'UN POMPAGE
COMPLÉMENTAIRE
AUX ÉCLUSES PERMETTRA
UN RECYCLAGE INTÉGRAL**



STÉPHANIE PASQUET

EXPERTE EN GESTION HYDRAULIQUE À LA SCSNE

« À la SCSNE, nous considérons la gestion hydraulique comme un sujet qui dépasse largement le cadre du futur Canal Seine-Nord Europe. Nous inscrivons nos réflexions dans une vision globale à l'échelle du réseau maillé et transfrontalier Seine-Escaut. Notre objectif principal est d'intégrer la future infrastructure dans le réseau sans modifier l'existant. Pour travailler, nous nous appuyons sur la parfaite connaissance des voies fluviales de VNF, complétée par des études comme celle lancée en 2016 pour analyser le schéma d'alimentation en eau du Canal du Nord. Nous développons également la concertation, notamment avec les commissions locales chargées des schémas d'aménagement et de gestion des eaux. Il est essentiel d'intégrer leurs préoccupations, en évitant par exemple tout prélèvement dans la nappe phréatique. »



Navigation sur le Haut Escaut © SPW



Écluse de Don, pose des portes amont
© VNF/ Alexandra Lebon - Didier Gauducheau



Transbordement sur le Canal Albert
© De Vlaamse Waterweg



Déversoir de Pont-Sainte-Maxence
© Entente Oise Aisne

DES INITIATIVES POUR OPTIMISER LA GESTION HYDRAULIQUE

Parallèlement à la construction du futur canal, les gestionnaires français, wallon et flamand se mobilisent pour améliorer la gestion hydraulique sur leurs réseaux respectifs. En Wallonie, le projet Perex 4.0 permettra par exemple de mettre en place une permanence centralisée pour superviser la gestion de l'eau 24 heures sur 24 grâce aux données reçues en temps réel de toute la région et des régions voisines. Après un pilote lancé en 2019, le nouveau système sera déployé en 2021 sur le bassin de l'Escaut.

La même année, la commande d'écluses à distance - autre projet de SPW intéressant directement l'efficacité de la gestion hydraulique - sera effective sur le bassin de l'Escaut. La télécommande d'ouvrages fluviaux est également l'une des priorités de VNF et DVW. Depuis 2017, les deux gestionnaires sont d'ailleurs associés dans le cadre d'un programme transfrontalier particulièrement novateur de « smart barrages » ou barrages intelligents. L'enjeu, face aux fluctuations de plus en plus fréquentes et fortes des niveaux d'eau, est de coordonner le fonctionnement des barrages installés sur la Lys et la Deûle - où le problème est le plus sensible - pour mieux réguler les débits. Si le projet est concluant, il pourrait ensuite être étendu. L'optimisation de la gestion hydraulique du réseau Seine Escaut passe aussi par les nombreuses améliorations apportées par les travaux de rénovation des infrastructures et des ouvrages fluviaux.

En France, la modernisation de l'écluse de Don, entre Lille et Béthune, a ainsi été l'occasion de mettre en place une nouvelle station de pompage. En Wallonie, le nouveau barrage de Kain est quant à lui équipé de trois micro centrales de production d'hydroélectricité.

UNE CONCERTATION ACCRUE DANS LES TERRITOIRES TRAVERSÉS PAR LE RÉSEAU

Sur leurs territoires respectifs, les membres du GEIE Seine Escaut développent la concertation avec tous les intervenants compétents dans le domaine de l'eau. Certains sont des interlocuteurs clés sur la gestion hydraulique. C'est le cas en France, par exemple, de L'Entente Interdépartementale pour la protection contre les inondations de l'Oise, l'Aisne, l'Aire et leurs affluents. Reconnue Etablissement public territorial de bassin (EPTB), l'Entente a pour vocation première de mener des actions cohérentes et concertées sur l'ensemble des rivières du bassin versant de l'Oise en matière de lutte contre les inondations. C'est aussi le cas de la concertation menée avec les intercommunalités qui ont pris récemment la compétence de gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (GEMAPI). Avec le partage de la ressource en eau et le règlement d'éventuels conflits d'usage, la prévention des risques d'inondation est l'un des grands thèmes de la concertation menée autour de la gestion hydraulique du réseau Seine Escaut.

Depuis trois ans, DVW est ainsi engagé dans un vaste programme sur le sujet. La démarche est menée à titre expérimental sur la Dendre et pourra ensuite être étendue. Elle vise à établir une carte des risques et un plan d'actions global en cas d'inondation. Elle repose sur la responsabilité partagée de tous les acteurs concernés - gestionnaire des voies navigables, collectivités, citoyens, acteurs économiques, agriculteurs, associations environnementales... - qui examinent, ensemble, la pertinence de solutions comme la création de bassins réservoirs ou le déplacement de bâtiments situés en zones inondables.

**LES GESTIONNAIRES
FRANÇAIS, WALLON
ET FLAMAND
SE MOBILISENT POUR
AMÉLIORER LA GESTION
HYDRAULIQUE**

CHAP. 3

RETOUR SUR LES PRINCIPALES AVANCÉES DE 2018

En 2018, les membres du GEIE Seine-Escaut ont renforcé leur partenariat et intensifié leur collaboration sur de nombreux sujets. En France, comme en Flandre et en Wallonie, l'année a permis de progresser sur les actions visant à la mise en œuvre des objectifs du réseau, dans toutes les activités programmées. Des projets se sont achevés, des études et travaux déjà engagés se sont poursuivis, certains prenant une ampleur substantielle, tandis que d'autres voyaient le jour. Ces nouveaux jalons posés ont nourri la dynamique à l'œuvre autour de la mise en place du réseau Seine-Escaut.



1 - LES ÉVOLUTIONS DANS LA GOUVERNANCE DU PROJET

DES STATUTS ADAPTÉS AUX NOUVEAUX CORRIDORS MULTIMODAUX

Les statuts du GEIE Seine-Escaut ont été adaptés en 2018. Cette évolution a permis de tenir compte de la fusion opérationnelle, au sein de la société flamande De Vlaamse Waterweg nv, des deux gestionnaires d'infrastructures fluviales en Flandre (Waterwegen & Zeekanaal nv à l'ouest et nv De Scheepvaart à l'est), fusion effective au 1^{er} janvier 2018. Elle a également acté l'arrivée d'un quatrième membre au sein du GEIE : la Société du Canal Seine-Nord Europe. Créée par ordonnance du 21 avril 2016, la SCSNE s'est vue transférer le 5 mai 2017 la maîtrise d'ouvrage de la réalisation du canal. Les nouveaux statuts formalisent aussi l'élargissement du réseau avec la Seine Amont et la Seine Aval suite aux accords de Tallinn d'octobre 2013 (liaison transfrontalière Conflans-Saint Honorine/Gand en 2004), ainsi que les missions opérationnelles confiées au GEIE dans le cadre des objectifs du corridor multimodal Mer du Nord-Méditerranée au sein du Mécanisme d'Interconnexion Européenne (MIE) 2014-2020, notamment pour l'innovation.

UNE COOPÉRATION FACILITÉE

Pour faciliter la coordination entre les quatre sociétés exécutantes au sein du GEIE Seine-Escaut et renforcer leur coopération, des procédures de gestion des interfaces ont été mises en place.

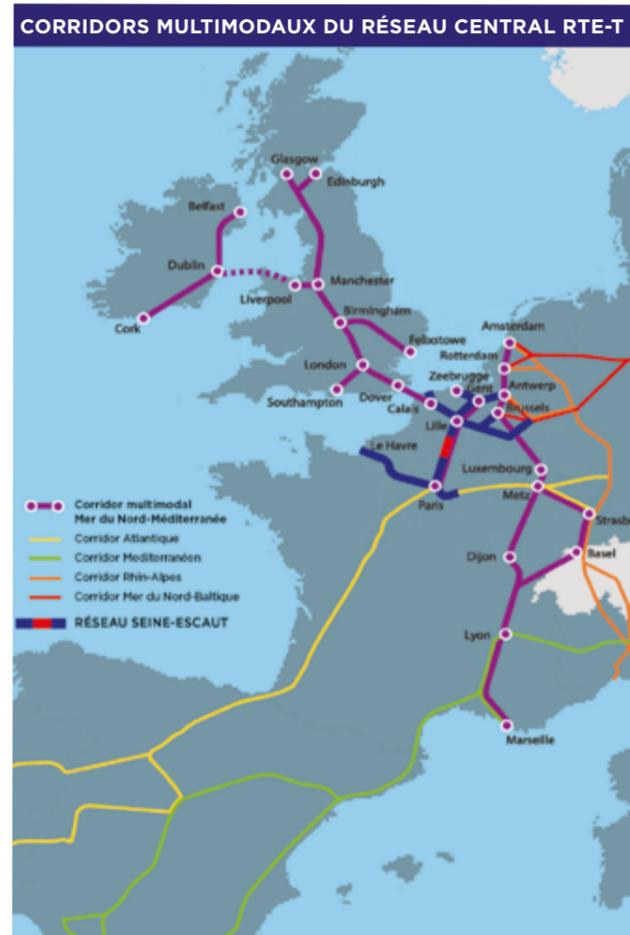
Les échanges entre la SCSNE et VNF, futur exploitant du Canal Seine-Nord Europe, sur la conception et la construction du canal, sont par exemple facilités par un comité technique conjoint installé fin 2017. Il s'est réuni régulièrement en 2018, permettant à VNF de faire part à la SCSNE de ses avis sur les études d'avant-projet du secteur 1 Compiègne-Passel.

DES MOYENS OPÉRATIONNELS RENFORCÉS

Tout en faisant évoluer sa gouvernance, le GEIE Seine-Escaut a renforcé ses moyens opérationnels

en 2018 grâce à plusieurs marchés d'assistance. Ils ont été passés dans le cadre, notamment, des nouvelles procédures mises en place par l'INEA (l'agence exécutive de la Commission européenne pour l'innovation et les réseaux) pour les rapports d'avancement annuels, les situations financières et la revue à mi-parcours. Le GEIE a ainsi missionné les agences Eurogroup, Arch Consulting et Dragon Rouge pour l'élaboration d'une stratégie de communication. Un marché a également été attribué à Egis Conseil pour le suivi du Grant Agreement 2018-2022.

DES NOUVELLES PROCÉDURES DE GESTION POUR LA REVUE À MI-PARCOURS



LA PRÉPARATION DU MIE 2021-2027

Les actions du GEIE Seine-Escaut en 2018 ont été centrées sur le suivi des 12 activités du MIE 2014-2020, le suivi financier de la convention européenne de financement MIE 2014-2020, la préparation de la revue à mi-parcours de la convention de financement, les réponses à l'audit de la Cour des comptes européenne et sur l'évaluation des prévisions d'investissement pour la période 2021-2027, en vue de l'élaboration du budget de la Commission européenne. Le GEIE a également conduit les travaux de concertation dans le cadre des recommandations et orientations stratégiques actées fin 2017 par la Commission intergouvernementale (CIG). Ces travaux ont donné lieu à de nombreux échanges, par exemple lors de la 9^e édition des Ten T. Days, qui s'est tenue du 25 au 27 avril à Ljubljana en Slovénie, ou lors

des rencontres avec les filières organisées de juin à décembre 2018 sous l'égide du Conseil National de l'Industrie. Fin 2018 les membres du GEIE ont échangé avec les auditeurs de la Cour des comptes européenne chargée de l'audit de performance du projet Seine-Escaut, parmi les 6 principaux projets prioritaires européens du Mécanisme d'interconnexion en Europe dans le cadre du réseau central européen à achever à l'horizon 2030. Les auditeurs ont rencontré les principales parties prenantes (Préfets coordonnateurs, représentants des filières industrielles, Chambres d'agriculture, Régions, Conseils départementaux, Villes, Conseils économiques, environnementaux et sociaux régionaux, ...) associées au développement du réseau Seine-Escaut en France depuis 2004.

2 - L'AVANCEMENT DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX

EN FRANCE

L'année 2018 a permis de progresser sur la réalisation du Canal Seine-Nord Europe. L'avant-projet du secteur 1 (Compiègne-Passel) a été approuvé en conseil de surveillance le 27 septembre. Cette approbation ouvre la voie aux prochaines étapes en 2019 : le dépôt de dossier d'autorisation environnementale, le lancement des études de projet, la réalisation de défrichements permettant de finaliser des études archéologiques, la suite des aménagements environnementaux, les acquisitions immobilières et foncières ainsi que l'organisation de nombreuses réunions de concertation. Sur les autres secteurs du futur canal, la SCSNE a publié en mars 2018 les appels d'offres des marchés de maîtrise d'œuvre. Enfin, sur le plan réglementaire, la déclaration d'utilité publique a été prorogée en juillet 2018 jusqu'en septembre 2027.

Dans le Bassin de la Seine, le projet Mageo mené sur l'Oise a franchi une étape importante avec la notification du marché de maîtrise d'œuvre pour la réalisation des études, la réalisation du

DCE travaux et le suivi des études d'exécution. Le lancement de l'enquête publique est désormais prévu postérieurement à l'adoption de la loi d'orientation des mobilités.

Sur la Seine Aval, les études de maîtrise d'œuvre et les travaux ont continué, comme en témoignent par exemple la validation, le 11 octobre, de l'avant-projet pour la rénovation du barrage d'Andresy ou encore l'achèvement fin 2018 des travaux de rénovation de l'électricité du site de Port-Mort/Notre-Dame-de-la Garenne.

Dans le Nord Pas-de-Calais, les études menées ont porté sur la finalisation du recalibrage de la Deûle et de la Lys-Mitoyenne, la remise en navigation du canal Condé-Pommerœul ainsi que la téléconduite des ouvrages et la qualité de service aux usagers. L'année a également vu l'ouverture de plusieurs chantiers, avec notamment le début de la construction du centre de téléconduite de Waziers.



Condé-Pommerœul : chantier de Condé Pommerœul : pose du pont Saint Aybert © Philippe Houzé

EN WALLONIE

Sur le tronçon transfrontalier de la Lys, la première phase des travaux destinée à passer la voie navigable au gabarit européen vb dans la traversée de Commines, lancée en décembre 2016, s'est achevée en juin 2018. Les acteurs du projet Seine-Escaut ont pu préparer la seconde phase, programmée entre mai 2019 et juillet 2021. Sur le Haut-Escaut, la troisième phase des travaux d'aménagement de la traversée de Tournai, à réaliser d'ici fin 2020, a débuté en septembre 2018.

L'année a également été marquée par la réception du nouveau barrage du Kain et par le lancement de la construction du nouveau barrage d'Hérinnes, deux ouvrages qui vont améliorer la navigabilité du fleuve, en termes de capacités comme de sécurité. Le projet de remise en état du canal de Condé-Pommerœul a lui aussi avancé, en ligne avec le calendrier prévisionnel : un démarrage des travaux prévu en mars 2019, pour une livraison en décembre 2020. De même, le projet d'aménagement de la dorsale wallonne (canaux de Nimy-Blaton-Péronnes et du centre, canal de Charleroi à Bruxelles, Sambre), qui va être mise au gabarit Va, s'est poursuivi.

Ainsi, fin 2018, les études sur les quais des communes de Baudour et Manage étaient presque finalisées, les travaux du Pont de Luttre avaient été livrés et la modernisation des trois sites éclusiers de Viesville, Gosselies, Marchienne avaient bien avancé.

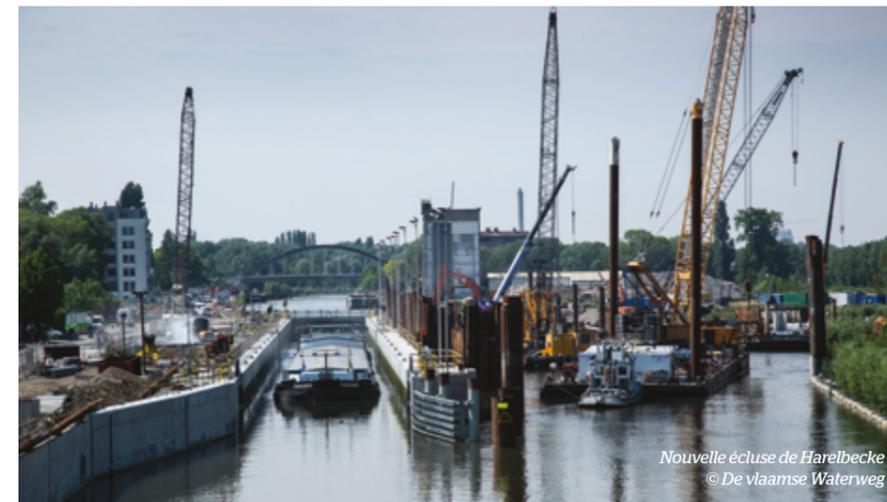


Traversée de Tournai - arrivée par barge du tablier du nouveau Pont à Pont © SPW

EN FLANDRE

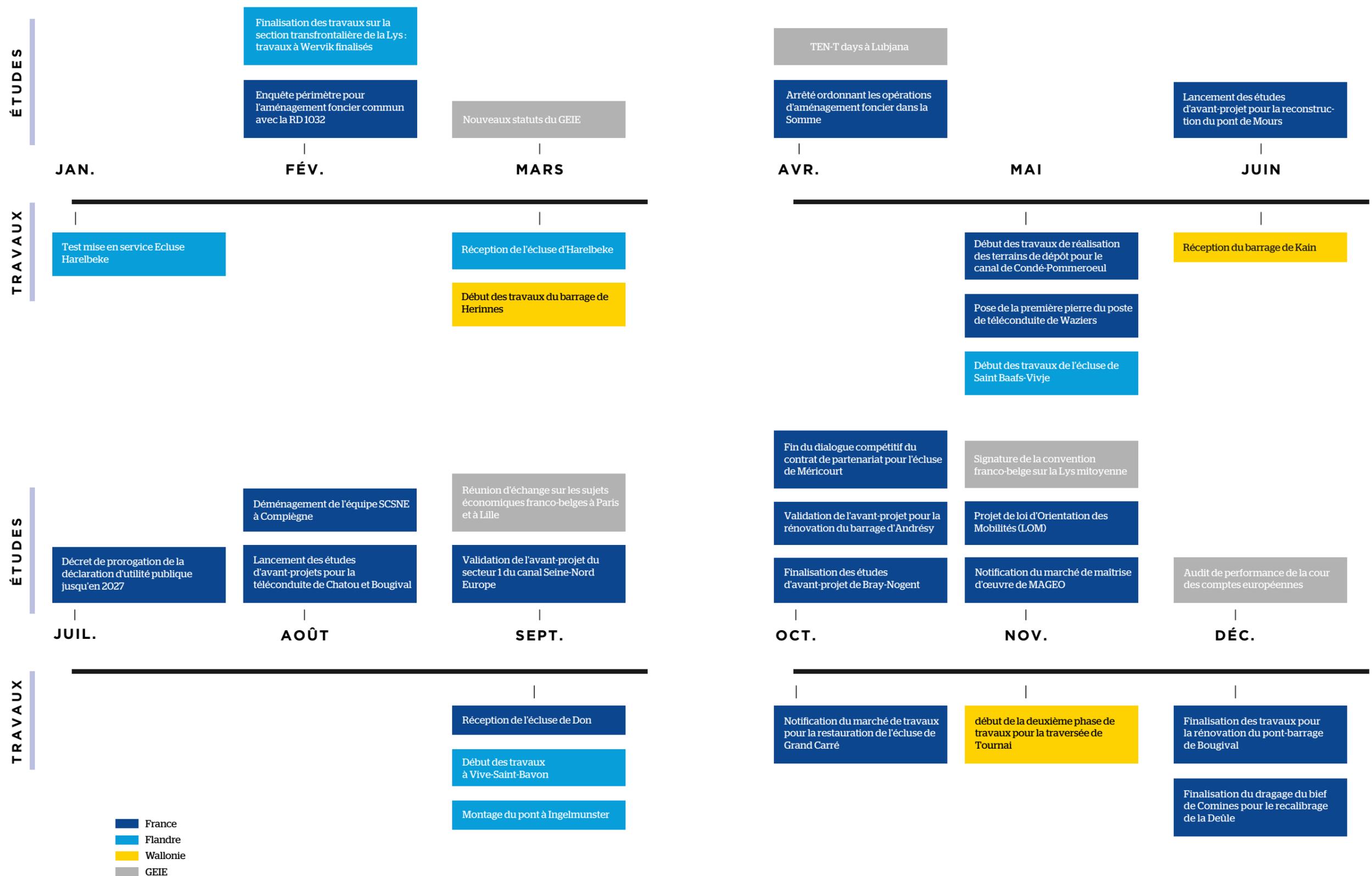
La modernisation des écluses s'est poursuivie également en Flandre en 2018. À Harelbeke, la nouvelle écluse au gabarit européen Vb a été mise en service en mars et officiellement inaugurée le 25 mai. L'écluse temporaire a été démolie et la construction d'un barrage définitif, d'une passe à poisson, d'une turbine hydroélectrique et de murs de quai est en cours. À Vive-Saint-Bavon, l'édification d'une écluse au gabarit Vb a démarré. Des études et travaux ont également été menés sur la Lys, concernant notamment le dragage du canal de Diversion, la réalisation d'un pont piétonnier à Nevele et le projet de traversée de Menin.

Certains chantiers se sont aussi achevés, comme la construction des murs de quai urbains de Courtrai qui ont été inaugurés le 24 mars. De même, des projets sont en cours sur le Haut-Escaut, le canal Roeselare-Lys et le canal Bossuyt-Kortrijk. Un barrage et une passe à poisson sont par exemple construits à Kerkhove, sur le Haut-Escaut.



Nouvelle écluse de Harelbeke © De vlaamse Waterweg

EVÉNEMENTS CLÉS EN 2018



TRAVAUX EN 2018



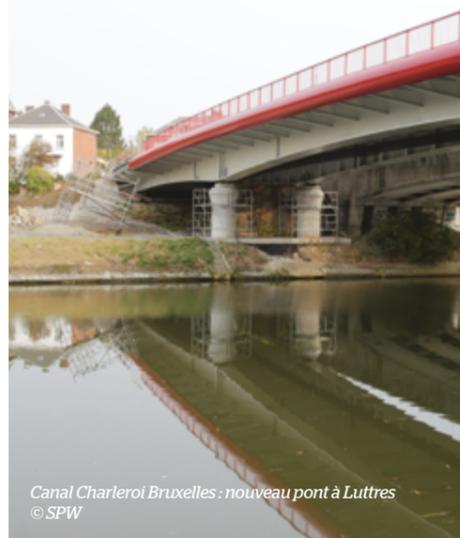
Haut-Escaut - Barrage de Kain : centrale hydroélectrique
© SPW



Barrage temporaire d'Harelbeke
© De Vlaamse Waterweg



Haut-Escaut - traversée de Tournai - pose du tablier du nouveau Pont à Pont
© SPW



Canal Charleroi Bruxelles : nouveau pont à Luttres
© SPW



Sint-Baafs-Vijve barrage
© De Vlaamse Waterweg



Menen-barrage
© De Vlaamse Waterweg



Transport d'un nouveau pont sur le canal Albert
© De Vlaamse Waterweg



Vue aérienne durant le changement des portes de l'écluse de Don, pose des portes amont
© VNF/Alexandra Lebon - Didier Gauducheau



Changement des portes de l'écluse de Don, pose des portes amont
© VNF/Alexandra Lebon



Pose du pont Saint - Aybert
© Drone-Philippe Houzé

CONCLUSION

PERSPECTIVES
POUR 2019

Le réseau Seine-Escaut a franchi de nouvelles étapes en 2018 avec plusieurs décisions et résultats importants pour les sections transfrontalières (Travaux de remise en service du Canal de Condé à Pomerœul et signature de la convention internationale de la Lys-Mitoyenne, l'approbation de l'avant-projet du secteur 1 du Canal Seine-Nord Europe, l'achèvement de l'écluse d'Harelbeke en Flandre, et le lancement des opérations de régénération sur la Seine Aval).

Les prochains mois verront la consolidation progressive sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut et l'occasion de passer à une nouvelle étape concrétisée avec l'inscrip-

tion du projet Seine-Escaut dans la loi sur les mobilités en France, et sur le plan européen par la signature d'un avenant au Grant Agreement (accord de financement) dans le cadre du Mécanisme d'interconnexion européen [MIE 2021-2027](#), et la préparation de la prochaine programmation de subventions pour la période 2021-2027. Elle permettra d'adapter la mise en œuvre du réseau Seine-Escaut aux évolutions du contexte et des besoins dans les territoires, tout en capitalisant sur les acquis. Autant de défis qui devraient encore renforcer les liens et la coopération entre les sociétés exécutantes au sein du GEIE Seine-Escaut et l'ensemble de leurs partenaires.



Port autonome de Strasbourg (région Grand Est)
@VNF/Didier Gauducheau

**JEAN LE DALL**

DIRECTEUR ADJOINT DE LA DIRECTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS AU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET CHEF DE LA DÉLÉGATION FRANÇAISE À LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE DU PROJET SEINE-ESCAUT

« Dans le projet de loi d'orientation des mobilités, présenté en conseil des ministres le 26 novembre 2018, figure une série de dispositions relatives à la programmation financière pour accompagner le développement des infrastructures de transport, notamment de transport fluvial. L'accent est mis dans ce domaine sur l'entretien du réseau existant, qui a souffert d'un manque d'investissements ces dernières années.

Dans ce projet de loi, qui doit être débattu au Parlement courant 2019, l'effort de l'État en faveur du fluvial est significatif, puisqu'il est prévu à 110 millions d'euros par an sur la période allant de 2019 à 2022, puis à 130 millions d'euros de 2023 à 2027. Au total, avec les autres sources de financement, le budget global consacré aux travaux de rénovation, régénération et modernisation atteindrait 190 millions d'euros par an à l'horizon 2027.

L'engagement de l'État en faveur des grands projets de la liaison Seine-Escaut en France est par ailleurs ré-affirmé : l'aménagement de la Lys-Mitoyenne doit être réalisé d'ici à 2022, et la construction du canal Seine-Nord Europe et la mise au gabarit européen de l'Oise, qui constitue son débouché Sud, doivent être mis en service à la fin de la période 2023-2027, conformément aux orientations prises par le Gouvernement en octobre 2017. Pour sécuriser le financement du projet du canal Seine-Nord Europe, le Gouvernement a ainsi confirmé son engagement d'un milliard d'euros et propose dans la loi d'orientation des mobilités la transformation de la société de projet en établissement public local, confiant ainsi le pilotage du projet aux collectivités des Hauts-de-France, comme elles en ont fait la demande.

Cette régionalisation de la gouvernance contribue à renforcer l'ancrage local des entreprises pendant la période de construction et pérenniser une large partie de ces emplois après la fin des travaux contribuant, grâce à une logistique moderne et performante, à favoriser le développement économique sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut. »

seine escaut

1^{ER} RÉSEAU EUROPÉEN
DE TRANSPORT FLUVIAL

Crédits photos, couverture :
Canal Albert © De Vlaamse Waterweg
Transport fluvial de granulats sur la Seine © Lafarge Medialibrary
Port de Nogent-sur-Seine © Groupe Soufflet



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility